

Baccalauréats professionnels "Métiers de la mer"

E13 Économie – Gestion

Durée : 2 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) est rigoureusement interdit.

Nota :

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence. De même, si cela le (la) conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il (elle) doit la (ou les) mentionner explicitement.

La copie rendue ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, il convient de s'abstenir de signer ou d'identifier le document.

Tourner la page

Page 1 sur 13

1^{re} QUESTION (valeur = 12)

1. (valeur = 8)

Répondre en s'appuyant sur les informations fournies dans l'**ANNEXE SUPPORT 1**.

1.1 (valeur = 1,5)

- Identifier la nature du contrat présenté dans le **Document 1**.
- Nommer les parties signataires (physiques ou morales) impliquées dans ce contrat.

1.2 (valeur = 1)

Lister les principales informations contenues dans le **Document 1**.

1.3 (valeur = 1)

- Citer deux autres types de contrats de travail.
- Préciser, pour chacun, un élément distinctif par rapport au contrat du **Document 1**.

1.4 (valeur = 1)

- Énoncer deux obligations légales de l'employeur dans le cadre d'un contrat de travail.
- Énoncer deux obligations légales du salarié dans le même cadre.

1.5 (valeur = 1)

- Définir l'acronyme **SMIC**.
- Vérifier si la rémunération proposée dans le **Document 1** est conforme à la réglementation. **Justifier la réponse**.

1.6 (valeur = 1)

- Définir une convention collective.
- Expliquer son intérêt pour le salarié.

1.7 (valeur = 1,5)

En s'appuyant sur les informations du **Document 2** :

- Définir la période d'essai en droit du travail.
- Expliquer son utilité pour l'employeur et le salarié.

2. (valeur = 4)

Répondre en s'appuyant sur les informations fournies dans l'**ANNEXE SUPPORT 2**.

2.1 (valeur = 1)

Compléter le document de l'**ANNEXE À COMPLETER 1** en cochant uniquement les cases qui correspondent aux caractéristiques de l'entreprise SKT-Remorquage.

2.2 (valeur = 1,5)

Identifier trois agents économiques en relation avec l'entreprise SKT-Remorquage.
Pour chacun donner un exemple concret illustrant la nature de leurs échanges.

2.3 (valeur = 1,5)

À partir du **Document 2**, analyser l'évolution du chiffre d'affaires et du résultat net de l'entreprise SKT-Remorquage entre 2022 et 2023.

2^e QUESTION (valeur = 8)

Sujet au choix du candidat

Indiquer le sujet choisi sur la copie (A ou B).

Sujet A – les enjeux de l'e-communication à bord des navires.

À partir des informations fournies en **ANNEXE SUPPORT 3 (Document 1 et Document 2)**, répondre dans un développement structuré à la problématique suivante :

Dans un contexte où les entreprises maritimes cherchent à optimiser leurs performances tout en répondant aux besoins sociaux des marins, comment l'e-communication peut-elle constituer un levier stratégique pour les armateurs, tout en améliorant les conditions de vie des équipages, malgré les contraintes techniques et les risques liés au numérique ?

En introduction, vous présenterez en quoi consiste l'e-communication et ses contraintes liées aux navires.

Dans un développement, vous pourrez :

- dans un premier temps montrer l'intérêt de l'e-communication pour les armateurs ;
- dans un deuxième temps montrer les bénéfices de ces technologies pour les marins.

En conclusion vous aborderez les risques liés à l'usage du numérique.

OU

Sujet B – La diversification des sources de revenus primaires.

À partir des informations fournies en **ANNEXE SUPPORT 4**, répondre dans un développement structuré à la problématique suivante :

Dans quelle mesure la diversification des sources de revenus primaires permet-elle aux agents économiques de renforcer leur stabilité financière, d'optimiser leur situation économique et de mieux résister aux crises et aléas sociaux ?

En introduction, vous donnerez une définition des revenus primaires.

Vous présenterez ensuite le secteur professionnel qui vous concerne en mettant en avant les risques spécifiques.

Puis, dans un développement, vous montrerez à l'aide d'exemples personnels ou professionnels, l'intérêt de diversifier les sources de revenus pour sécuriser les risques identifiés.

ANNEXE SUPPORT 1 (1/2)

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document 1 – Extrait d'un contrat d'engagement maritime

CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME

Entre les soussignés

SKT-Remorquage, d'une part,
Dont le siège social est situé : 3 quai Lamblardie, 76600 LE HAVRE immatriculée sous le
numéro de Siret : 843 456 459 00371
Ci-après dénommée "l'armateur",

Et,

Mr Arnaud DEGRAVE, d'autre part,
Domicilié : 18, rue Maupas, 76400 FECAMP
Inscrit sous le numéro 93M0943, quartier : DIEPPE
Ci-après dénommé "le marin"

Acceptent de signer le présent contrat d'engagement maritime, conformément aux clauses
suivantes :

1 – QUALITÉ

Sous réserve d'être à jour de sa visite médicale annuelle, l'Armateur engage le Marin en
qualité de MECANICIEN pour servir à bord des remorqueurs opérés par SKT-
Remorquage aux conditions prévues au présent contrat.
Le classement catégoriel ENIM dans cette fonction sur les remorqueurs est la 9^{ème}
catégorie.

2 – DURÉE DU CONTRAT

Le présent contrat est conclu pour une durée indéterminée à compter du 3 mai 2025.
En conséquence, chacune des deux parties aura la faculté d'y mettre fin à tout moment, à
charge de respecter les règles de procédures légales et conventionnelles et notamment
de prévenir l'autre de son intention à cet égard par lettre recommandée avec accusé de
réception au moins 2 mois à l'avance.
[...]

6 – RÉMUNÉRATION ⁽¹⁾

En contrepartie de son activité, le marin percevra une rémunération mensuelle brute de 2
300 € pour une durée hebdomadaire équivalant à 35 heures.
Il est informé par le présent contrat qu'il bénéficie également d'une prime d'ancienneté
conformément aux dispositions conventionnelles en vigueur.
[...]

9 – CONVENTION COLLECTIVE APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la convention collective nationale des personnels navigants
d'exécution des entreprises de remorquage. Elle est consultable au secrétariat de
direction.

⁽¹⁾ - Valeur du **SMIC** au 01/11/2024 : 1 801,80 € brut par mois

ANNEXE SUPPORT 1 (2/2)

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document 2 – Extrait de la convention collective nationale des personnels navigants d'exécution des entreprises de remorquage.

Titre V

Stabilisation, Titularisation, Démission, Licenciement, Fin de Carrière, Décès.

Article 10. Période d'essai/Stabilisation et Titularisation, Démission, Licenciement, Fin de Carrière, Décès.

Sauf contrat à durée déterminée, (voir infra article 14) **tout marin non officier**, entrant au service de l'Entreprise est recruté, d'abord, à titre d'essai pendant une période **de trois (3) mois**.

Au cours de cette période d'essai, la Direction de l'entreprise et le marin non officier ont la faculté réciproque de se délier à tout moment, sans préavis ni indemnités de rupture et sans avoir à motiver leur décision.

À l'issue d'une **nouvelle période de même durée (3 mois)** le marin non officier maintenu dans son emploi qui remplit les conditions ci-dessous est informé de sa **stabilisation d'office** ou au contraire des motifs de sa non stabilisation dans les effectifs de l'entreprise, sans que cette dernière décision puisse s'analyser comme un motif réel et sérieux de rupture.

Le marin non officier aura la possibilité de refuser sa stabilisation d'office sans que cette décision ne puisse s'analyser comme une démission.

Les périodes de maladie et de congé n'entrent pas en compte dans la durée de la période d'essai et de la période antérieure à la décision de stabilisation dans l'entreprise.

[...]

ANNEXE SUPPORT 2 (1/2)

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document 1 – L'organisation du remorquage portuaire des grands ports maritimes (GPM).

Les sept GPM de métropole ont une organisation du remorquage de même nature, même si certaines modalités peuvent être différenciées.

L'organisation actuelle s'appuie encore sur l'ancien règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche. [...] L'article 10 de cet ancien règlement précisait : "L'exercice du remorquage et du lamanage des bâtiments est subordonné à l'agrément du directeur du port, tant en ce qui concerne le personnel que le matériel. Les conditions en sont fixées par les règlements particuliers".

Un règlement spécifique relatif au remorquage a été pris pour chaque GPM par arrêté préfectoral et en a précisé les conditions d'exercice.

Il s'agit généralement de disposer de moyens pour des interventions d'urgence sur un navire en difficulté (rupture d'amarrage, avarie de machine ou "black out", etc.) ou en cas de sinistre. Cela se traduit par l'exigence d'un minimum de remorqueurs en état d'intervenir 24h sur 24, en nombre variable selon le trafic et les spécificités des ports (8 à Marseille ou au Havre, 4 à Rouen, 2 à Dunkerque, etc.). Ceci peut s'apparenter à une obligation de service public.

Dans les GPM, un agrément peut être délivré à toute entreprise qui remplit les exigences de l'arrêté préfectoral et du cahier des charges.

En réalité, le volume des trafics et les perspectives d'évolution de celui-ci ne permettent généralement pas à plusieurs entreprises de s'installer dans le même port, l'activité de remorquage présentant, en France, le caractère d'un monopole de fait. La coexistence de plusieurs compagnies a pu exister autrefois dans certains ports, par exemple Marseille ou Rouen, mais elle a toujours conduit au rapprochement, puis à la fusion des sociétés en question ou au départ du concurrent.

Source : Conseil général de l'environnement et du développement durable - Rapport n° 007282-02

ANNEXE SUPPORT 2 (2/2)**Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen****Document 2 – Éléments comptables de SKT-Remorquage.****Compte de résultat SKT-Remorquage**

Ce compte de résultat est une synthèse qui permet de visualiser rapidement la performance de l'entreprise SKT-Remorquage sur les 12 mois de son exercice clôturé le 31-12-2023. Il répertorie tout ce que l'entreprise a gagné au cours de l'année, ses produits et tout ce que l'entreprise a dépensé, ses charges. En bas, la soustraction de tous les types de produits moins tous les types de charges donne le résultat net 2023 de l'entreprise SKT-Remorquage, qui peut être un bénéfice ou une perte.

Date	31-12-2023	31-12-2022	Variation
Durée	12 mois	12 mois	12 mois
Devise	EU	EU	---
Chiffre d'affaires	30 550 000	29 933 000	2,06 %
Valeur ajoutée (VA)	14 587 000	15 700 000	-7,09 %
Résultat d'exploitation	-2 646 700	-61 700	-4189,63 %
Résultat net	-2 092 000	52	-4023176,92 %
Effectif moyen	Non precise	166	-100,00 %

Source : Document élaboré pour les besoins de l'examen

Note : Les noms, identifications (raison sociale, adresses, numéros de SIRET, coordonnées, etc.), ainsi que les données chiffrées présentés dans les documents de l'ANNEXE SUPPORT 2 sont fictifs. Ils sont utilisés à des fins d'illustration et ne correspondent à aucune entreprise, personne physique ou morale existante. Toute ressemblance avec des situations réelles serait purement fortuite.

Tourner la page**Page 9 sur 13**

ANNEXE SUPPORT 3 (1/2)

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document 1 – La connectivité en mer, un enjeu de compétitivité pour les navires

Télécommunication, intelligence artificielle, gestion de flotte... La technologie est de plus en plus présente à bord des navires, pour mieux les relier à la terre. L'accès à internet par satellite devient plus accessible. La sécurité des données et la gestion des réseaux sont des enjeux primordiaux pour les armateurs.

Une connexion au quotidien

Aujourd'hui, on peut difficilement faire partir un marin s'il n'y a pas de connectivité à bord, affirme David Le Friec, directeur de flotte de la Compagnie Française du Thon Océanique (CFTO). Les navires sont équipés des solutions Thalos⁽¹⁾ et notamment de l'OceanBox, qui permet de garantir une connectivité fiable pour les marins à bord. La connexion très haut débit par satellite va bien au-delà d'un échange WhatsApp entre un marin et sa famille. Depuis la terre, David Le Friec connaît la position exacte de ses 15 navires, en temps réel. Il peut vérifier que tous les équipements sont actifs et gérer les communications. « J'ouvre le ShoreManager – l'interface web des solutions Thalos – tous les matins en arrivant, c'est un outil indispensable », poursuit le directeur de flotte de la CFTO.

Chez Thalos, un tiers des effectifs est dédié à la R & D⁽²⁾ et notamment au développement de cette plateforme ergonomique qui rassemble toutes les données utiles aux armateurs. L'entreprise s'assure que les navires en opération bénéficient d'une connexion sécurisée et performante. Cet accès internet peut permettre aux armateurs de réaliser des opérations de maintenance en mer, ce qui évite parfois des dépannages ou remorquages coûteux. Un bateau aura toujours 2 voire 3 systèmes actifs à bord en fonction de ses besoins opérationnels, explique Claude Broudeur qui insiste sur l'importance de la fiabilité des équipements et de la sécurisation des données.

(1) Entreprise de télécommunications basée à Ploemeur en Bretagne qui développe des solutions digitales pour la performance opérationnelle des navires.

(2) Recherche et développement

Source : www.lemarin.ouest-France.fr

Tourner la page

Page 10 sur 13

ANNEXE SUPPORT 3 (2/2)

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document 2 – La communication électronique

Toutes les communications utilisant les médias électroniques (et autres canaux digitaux) se regroupent sous le nom d'e-communication. Cette dernière fait partie du marketing digital. Il s'agit d'un système d'échange d'informations, ou de mise en relation avec autrui privilégiant l'interactivité. Elle permet la transmission de messages ou de renseignements à l'aide de dispositifs informatiques. Elle est nécessaire au traitement de l'information dans les différents services : comptable, financier, commercial, le service du personnel, les relations publiques, les études de marché, la production, les achats, etc. Les utilisateurs ont l'opportunité de partager facilement des messages, des images, des sons, des graphiques, des cartes, des logiciels interactifs et des milliers de choses pour le développement de la communication électronique. Grâce à la technologie électronique, les emplois, les lieux de travail et les cultures changent et les gens peuvent facilement accéder à la communication mondiale sans se déplacer. La communication digitale est la transmission d'informations à l'aide de techniques avancées telles que les ordinateurs connectés, les télécopieurs, les boîtes vocales, le courrier électronique, la téléconférence, les réseaux de télévision privés et les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram, TikTok...).

Source : www.internet-business-marketing.info

ANNEXE SUPPORT 4

Ne doit pas être rendue avec la copie d'examen

Document – Les revenus primaires

On distingue deux grandes catégories de revenus primaires : les revenus du travail salarié et non salarié et les revenus de la propriété.

• Les revenus des activités salariées et non salariées

Les revenus du travail salarié sont la rémunération versée au salarié qui effectue un travail pour le compte d'un employeur conformément à un contrat de travail. Cette rémunération comprend un salaire de base auquel s'ajoutent les compléments du salaire. Elle est versée chaque mois et peut se calculer soit en fonction du nombre d'heures de travail, soit du nombre de pièces réalisées, à la mission.

• Les revenus de la propriété ou revenus du capital

Les revenus de la propriété sont liés à la possession d'un patrimoine qui peut comprendre des biens immobiliers, fonciers ou mobiliers. Chacun de ces actifs permet à son détenteur de percevoir :

- pour les biens immobiliers (appartement, maison, pas-de-porte...) ou fonciers (terrain), un revenu qui prendra la forme d'un loyer ;
- pour les titres financiers (actions, obligations...), un revenu mobilier (dividendes pour les actions, intérêts pour les obligations et des placements dans les banques ou les caisses d'épargne).

Remarque : un agent économique peut cumuler ces deux types de revenus ; il peut ainsi percevoir sa rémunération en tant que salarié, un loyer parce qu'il loue un appartement, des dividendes et des intérêts sur des placements en valeurs mobilières (actions et obligations). De même, l'entrepreneur individuel ne reçoit pas de rémunération puisqu'il n'est pas salarié ; toutefois, les revenus qu'il perçoit sont à la fois issus de son travail mais aussi des investissements qu'il a réalisés pour exploiter son activité. Ces revenus sont qualifiés de **revenus mixtes** parce qu'ils représentent un mélange de revenus du travail et du capital.

Source : www.maxicours.com

NUMERO DE PLACE :

NE RIEN INSCRIRE AU DESSUS DE CETTE LIGNE (sauf n° de place)

ANNEXE À COMPLÉTER 1

Document à rendre avec la copie d'examen

Cocher les cases qui caractérisent l'activité de l'entreprise.

Forme d'organisation	☐ Organisation privée ☐ Organisation publique ☐ Organisation à but non lucratif
Secteur d'activité	☐ Primaire ☐ Secondaire ☐ Tertiaire
Forme de Production	☐ Marchande ☐ Non marchande
Structure du marché	☐ Monopole ☐ Oligopole ☐ Concurrence