

ANNEXE 1 : Les intervenants

1. **SAS Sport Attitude Sélection**
1 Port du Rhin
67000 STRASBOURG
☎ : 03.89.12.10.12

La société est une centrale d'achats spécialisée en vêtement de sport. Elle importe des articles textiles notamment de ROUMANIE et du MAROC. Elle s'approvisionne également en FRANCE chez divers fournisseurs. Elle fait ensuite personnaliser ces articles de sport à l'occasion de manifestations sportives nationales et internationales pour ses clients qui sont notamment des fédérations sportives ou des associations diverses ou des entreprises mécènes (sponsors).

2. **FEE Flochage Équipement Événement**
ZAC de Valentin
25000 BESANCON
☎ : 03.81.84.50.50

Cette entreprise est spécialisée dans le marquage de vêtements de sport (numéro de joueur, nom de joueur, nom du mécène (sponsor), etc...). Cette entreprise est sous-traitante de SAS. Le flochage de vêtements nécessite l'utilisation de machines conçues par l'école de microtechnique de BESANCON.

3. **TIC Transports Internationaux et Commission**
Rue de la mission
25000 BESANCON
☎ : 03.81.88.40.41
Commissionnaire agréé en douane
Agrément IATA - 20-4 7160

C'est un commissionnaire de transport spécialisé dans la logistique événementielle sportive. SAS fait souvent appel à ses services pour acheminer des vêtements en FRANCE et à travers le monde à l'occasion de manifestations. Il possède entre autre une surface de stockage dédiée à ce client spécifique. Les entrepôts sont ouverts 6 jours sur 7 : du lundi au vendredi de 6 heures à 20 heures en continu et le samedi de 6 heures à 13 heures.
En plus de l'organisation des transports, TIC assure les prestations suivantes :

 - Stockage sous douane à l'importation pour les vêtements venant de l'étranger.
 - Gestion des stocks de vêtements avant et après flochage.
 - Livraison des vêtements à la société FEE pour leur flochage.
 - Récupération des vêtements floqués chez FEE après flochage.

4. **MAROC Textiles**
Route du Haut ATLAS
TANGER

Cette entreprise spécialisée dans la fabrication de maillots sportifs est un des fournisseurs de SAS. Les relations commerciales entre ces 2 sociétés perdurent depuis des années. Le travail est soigné et de qualité.

5. **FM TRANSPORTS**
Zone Industrielle
13100 VITROLLES
☎ : 04.91.91.91.91

Cette entreprise de transport routier est spécialisée dans les liaisons avec le MAGHREB. Il est fréquent que TIC fasse appel aux services de ce transporteur pour les importations en provenance du MAROC. Il dispose de 3 véhicules qui font une rotation régulière vers le MAROC permettant d'organiser un départ de véhicules depuis TANGER tous les mercredis matin vers la FRANCE.

ANNEXE 2 : Les contrats et les relations commerciales

A. Le contrat entre S.A.S et la fédération française de tennis de table

SAS et la fédération française de tennis de table ont conclu un contrat portant sur la fourniture de l'équipement sportif à la totalité de l'équipe de FRANCE (joueurs et personnel technique) soit 120 personnes. Le contrat porte sur les éléments suivants :

1. Les marchandises

A) Pour les joueurs

Maillots pour les 22 joueurs : 10 jeux soit 220 maillots
Shorts pour les 22 joueurs : 10 jeux soit 220 shorts
Survêtements pour les 22 joueurs : 5 jeux soit 110 survêtements
Chaussettes pour les 22 joueurs : 20 jeux soit 440 paires

B) L'équipe technique

L'équipe technique sera équipée en maillots et survêtements dans les quantités suivantes :

- 500 maillots
- 400 survêtements

2. L'organisation technique

A) Les dates

Le coup d'envoi de la compétition se déroulera le jeudi 29 mai de l'année N à SÉOUL - CORÉE DU SUD.

- Les équipements doivent être arrivés à TOKYO (au camp d'entraînement de l'équipe de FRANCE) le vendredi 16 mai de l'année N.
- Tous les équipements seront floqués par FEE entre le 14 janvier et le 27 février de l'année N.
- Les marchandises seront disponibles pour l'expédition à partir du 28 février de l'année N.

B) Le regroupement

Tout le matériel de l'équipe de FRANCE sera centralisé à TOKYO chez un transitaire qui entreposera la totalité des équipements vestimentaires et matériels techniques. Tout sera ensuite transféré par avion (hommes et matériel) vers le camp d'entraînement situé dans le sud du JAPON.

3. Les conditions commerciales

La fédération française de tennis de table dispose d'une enveloppe budgétaire de 100 000 € pour les équipements et leur expédition.

La société SAS fournit des vêtements floqués à l'équipe de FRANCE (noms et numéros pour les joueurs ainsi que le nom des mécènes (sponsors) pour la totalité des équipements).

Les prix de vente au départ de BESANÇON sont les suivants (incluant les coûts de flochage et la marge de SAS) :

VÊTEMENT	Prix à l'unité
Maillot	40 €
Short	23 €
Chaussettes	10 €
Survêtement	100 €

ANNEXE 2 : (suite et fin)

- Les maillots sont fabriqués au MAROC.
- Les shorts, chaussettes et survêtements sont fabriqués dans l'Union Européenne et SAS travaille avec divers fournisseurs européens (ITALIE, ALLEMAGNE, FRANCE) qui sont capables de livrer les produits en J+3 après la commande.

Les 2 partenaires se sont entendus sur le contrat suivant :

Le montant de la facture de SAS englobera la totalité des frais engagés pour l'expédition de la marchandise jusqu'à TOKYO livrée chez le transitaire entrepositaire de l'équipe de FRANCE non dédouanée en date du 16 mai de l'année N.

B. Le contrat entre SAS et MAROC TEXTILES

SAS s'approvisionne régulièrement auprès de MAROC TEXTILES en ce qui concerne notamment les maillots de sport.

À cette occasion, les 2 sociétés ont signé un contrat concernant les marchandises suivantes :

- Commande de 15 000 maillots de sport.
- Conditionnement en cartons de 20 maillots sous film plastique.
- Prix d'achat par SAS : 10 dollars le maillot.
- Conditions d'achat : FCA Port de TANGER (MAROC). FCA = Free Carrier ; Franco transporteur.
- Date impérative de mise à disposition à TANGER : le 14 janvier de l'année N à 10 heures au plus tard.
- Livraison aux entrepôts de TIC à BESANÇON (gestionnaire des stocks).

1 dollar (USD)= 1,06700 euro (EUR)

ANNEXE 3 : L'approvisionnement en provenance du Maroc

1. CARACTÉRISTIQUES DES MARCHANDISES

- Les maillots sont conditionnés en cartons :

Dimensions du carton	40 × 40 × 50 cm
Poids brut du carton	10 kg
Nombre d'articles par carton	20 maillots sous film plastique

- Palettisation

Pour le transport vers la FRANCE, les cartons seront palettisés à plat sur des palettes 80 × 120 cm. La tare de la palette est de 20 kg et sa hauteur est de 10 cm. Pour faciliter la manutention et protéger la marchandise, la hauteur totale de la palette ne devra pas dépasser 220 cm.

2. ACHEMINEMENT DEPUIS LE MAROC

TIC travaille avec FM Transports qui est chargé d'effectuer le transport routier depuis TANGER.

La marchandise sera disponible dans les entrepôts du port de TANGER chez le transitaire de MAROC TEXTILES.

Le temps de chargement du véhicule est d'environ 2 heures incluant les formalités administratives pour la mise sous douane des marchandises.

EXTRAIT DE CALENDRIER pour JANVIER N

Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
13	14	15	16	17	18	19

- Traversée maritime

Il existe une liaison maritime entre TANGER et ALGESIRAS en ESPAGNE. Cette liaison est assurée en Ferry par la société espagnole COMARIT basée à ALGESIRAS.

Fréquence des départs : 3 ferries par jour du lundi au samedi (départs à 8 h - 12 h - 16 h).

Temps de traversée : 3 heures.

Présentation des véhicules : 1 heure minimum avant le départ.

Coût de la traversée : 600 euros pour un véhicule de 16 m de long incluant les divers frais portuaires à TANGER.

Réservation de Ferry : effectuée par FM Transport qui est en compte auprès de COMARIT.

- Transport routier

a) FM Transports assure le transport routier depuis le MAROC. La société de transport a un correspondant en ESPAGNE, PARTIDA, à ALGESIRAS qui gère les formalités de transit douanier et dont les bureaux sont ouverts de 7 heures à 14 heures et de 16 heures à 19 heures. Les formalités sont relativement rapides et ne prennent qu'en moyenne 3 heures.

b) FM Transports assure ses liaisons avec des véhicules bâchés type tautliner dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur utile : 13,40 m

Largeur utile : 2,45 m

Hauteur utile : 2,50 m

Charge utile : 25 tonnes

c) La distance kilométrique entre ALGESIRAS et BESANÇON est de 2 000 km. FM Transports entend respecter la réglementation sociale sur les temps de repos et de conduite. Les rotations avec le MAROC sont organisées de façon à ce que les conducteurs, au départ de TANGER, aient bénéficié d'un repos de 11 heures consécutives avant le départ du mercredi matin. FM Transport et TIC ont convenu d'une mise à disposition des véhicules dans les entrepôts du port de TANGER le 14 janvier à 16 h. La société vous indique que pour calculer le temps d'acheminement, elle se base sur une vitesse moyenne du véhicule de 70 km/heure.

d) Précisions complémentaires :

Le véhicule doit arriver à BESANÇON au plus tard le vendredi 17 janvier à 20 h 00. Le respect de cette contrainte vous amènera à appliquer les dérogations offertes par la réglementation sociale européenne afin de minimiser la durée du transport ALGESIRAS-BESANÇON.

e) Le prix du transport facturé par FM sera de 2 000 euros hors taxes et hors traversée maritime par véhicule complet.

EXTRAIT du RÈGLEMENT CEE 3820/85

SECTION IV. — TEMPS DE CONDUITE

Article 6

1. La durée totale de conduite comprise entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire, dénommée ci-après " période de conduite journalière ", ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être portée à 10 heures deux fois par semaine.

Après un maximum de six périodes de conduite journalières, le conducteur doit prendre un repos hebdomadaire tel que défini à l'article 8 paragraphe 3.

La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalières.

... (concerne uniquement les transports de voyageurs)...

2. La durée totale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures par période de deux semaines consécutives.

SECTION V. — INTERRUPTIONS ET TEMPS DE RÉPOS

Article 7

1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.

2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. ... (concerne uniquement les transports de voyageurs)...

4. Pendant ces interruptions, le conducteur ne peut effectuer d'autres travaux. Aux fins du présent article, le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d'" autres travaux ".

5. Les interruptions observées au titre du présent article ne peuvent être considérées comme repos journaliers.

Article 8

1. Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante.

Les jours où le repos n'est pas réduit conformément au premier alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives. Dans ce cas, la durée minimale du repos est portée à 12 heures.

2. Pendant chaque période de 30 heures dans laquelle il y a au moins deux conducteurs à bord d'un véhicule, ceux-ci doivent chacun bénéficier d'un repos journalier d'au moins 8 heures consécutives.

3. Au cours de chaque semaine, une des périodes de repos visées aux paragraphes 1 et 2 est portée, à titre de repos hebdomadaire, à un total de 45 heures consécutives. Cette période de repos peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au point d'attache habituel du véhicule ou au point d'attache du conducteur, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. Chaque raccourcissement est compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée.

4. Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou à l'autre de ces semaines.

5. ... (concerne uniquement les transports de voyageurs)...

6. Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction des périodes de repos journaliers et/ou hebdomadaires doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures et doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au point d'attache du conducteur.

7. Le repos journalier peut être pris dans un véhicule pour autant qu'il soit équipé d'une couchette et qu'il soit à l'arrêt.

© les LAMY CD-Rom - LAMY S.A.

• Frais annexes

La marchandise sera assurée par TIC auprès de son courtier au taux suivant : 0,2 % sur la valeur FCA TANGER (montant de l'assurance arrondi à l'euro supérieur).

ANNEXE 4 : Le transit des marchandises a Besançon

1. LE LITIGE

Le conducteur de FM Transport est arrivé dans vos locaux en temps et heure. Le responsable de quai se présente dans votre bureau pour vous relater les faits suivants : il a enlevé le plomb du véhicule (numéro du plomb mentionné sur le document de transport) et en contrôlant la marchandise au déchargement, il apparaît que 5 cartons sont manquants.

Le véhicule était plombé depuis le départ. Aucune réserve au départ de TANGER n'est mentionnée sur la lettre de voiture internationale et le conducteur affirme avoir pris en charge le nombre de palettes mentionné sur le document de transport.

Or en recomptant les cartons, le conducteur et le responsable de quai constatent une différence de 5 cartons en moins dans le véhicule.

Le responsable de quai a annoté des réserves sur la lettre de voiture internationale : "5 cartons sont manquants sur la commande". Le conducteur n'a émis aucune remarque et a approuvé.

Extraits de la Convention CMR (signée le 19 mai 1956 à Genève)

(Ord. 23 déc. 1958, JO 26 déc.)

Article 1er

1. - La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

Article 8

1. - Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier :

a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros ;

b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. - Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1-a du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. - L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9

1. - La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. - En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis, ainsi que leurs marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 17

1. - Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison...

Article 18

1. - La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. - Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. - La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4-a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis

... suite en page suivante

Article 30

1. - Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

2. - Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. - Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de vingt et un jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4 - La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

2. LE DÉDOUANEMENT DES MARCHANDISES

a) Valeur DDU BESANÇON retenue lors du dédouanement : 162 971 €.

b) Le dédouanement des marchandises est effectué par le service douanes de TIC, titulaire d'un agrément douanier. Pour se rémunérer TIC facture les prestations pour un montant de 100 € hors taxes au titre des honoraires d'agréé en douanes (HAD).

c) En ce qui concerne le montant des droits et taxes, voici les informations du service douane :

RÉGIME PRÉFÉRENTIEL avec le MAROC

Signé le 26 février 1996, l'accord euro-méditerranéen d'association entre les Communautés européennes et le Royaume du Maroc est entré en vigueur, avec quelques modifications, le 1er mars 2000 (JOCE 18 mars 2000, no L 70). Instituant une zone de libre-échange pour douze ans, il prévoit notamment un démantèlement progressif des barrières douanières pour les produits européens (les produits originaires du Maroc sont importés dans la Communauté en exemption de droits et taxes, à l'exception classique de certains produits agricoles).

Les principaux amendements à l'ancien accord, en ce qui concerne le protocole relatif à la notion de produits originaires, ont été commentés par un avis aux importateurs et exportateurs (JO 25 mars 2000, p. 4669). Ainsi, pour qu'un produit soit considéré comme originaire d'une des deux parties, les éventuels produits d'origine tierce doivent subir une transformation suffisante. Celle-ci signifie (sauf exception) que le produit obtenu est classé sous une position tarifaire différente de celle dans laquelle sont classées toutes les matières non originaires mises en œuvre.

Preuve de l'origine préférentielle. — Elle est rapportée par un certificat EUR 1 (une procédure de pré-authentification est également prévue pour les exportateurs agréés) ou par une déclaration sur facture uniquement pour les envois dont la valeur n'excède pas 5 110 €. Il n'est pas prévu de déclaration sur facture sans limitation de montant pour les exportateurs agréés.