

SCIENTIFIQUE UNIVERSITE MOULOUD MAMMARI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DE
GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales

Option : Finance et commerce international

Thème :

Assurance des marchandises transportées par
voie maritime :

Cas de l'ENIEM Tizi-Ouzou

Réalisé par :

ZEKRINI Sihem

MADANI Ibtissem

Encadré par :

Mr AKKOUL Jugurta

Membres de jury :

Présidente : Mm DJELLOUT Fatima, maitre Assistante, Classe A, Présidente UMMTO

Examineur : Mr OUALIKENE Selim, Professeur, Examineur, UMMTO

Promoteur : Mr AKKOUL Jugurta, Maitre de conférences, Classe B, Rapporteur, UMMTO

PROMOTION 2022/2023

Remerciements

Remerciements

Nous tenons à remercier à travers ce travail :

Dieu le tout puissant de nous avoir accordé patience et la force pour réaliser ce travail.

Nous adressons notre vif remerciement à nos parents, nos frères, nos sœurs, qui nous ont aidé et nous ont soutenu durant le cursus d'étude, et ainsi que nos oncles et tantes pour leurs encouragements.

*Notre encadreur Mr « **AKKOUL Jugurta** » de l'honneur qui il nous a accordé en dirigeant notre travail, ses conseils et orientations.*

Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir fait l'honneur d'examiner et d'évaluer notre travail.

A tous les enseignants et les membres du département science commerciales de l'université Mouloud Mammeri de Tizi -Ouzou.

*A l'ensemble des personnels de l'entreprise « **ENIEM** » en particulier :*

*« Mr **BELGASEM Karim, KHEFFACHE Moussa, DJAOUADI Hakim.** » qui nous ont bien occupé durant la réalisation de ce travail, et sans oublier Mr **MESBAH Amine** pour son accueil chaleureux.*

En fin nous remercions tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

Dédicace

Dédicace

Je tiens à dédier ce modeste travail à tous qui m'ont

Aidé de loin ou de près à sa réalisation.

ET exclusivement :

A mes chers parents.

Ames frères et ma sœur.

A toutes ma famille.

A ma binôme " IBTISSEM" ainsi qu'a toute sa famille.

Ames enseignants et en particulier monsieur " AKKOULE".

ET sans oublier mes amis(es) ; « Tassadit, Nadjat, souhila »

A tous ceux qui me connaissent.

SIHAM

Dédicace

J'ai le grand plaisir de dédie ce modeste travail à :

A ma très chère mère, pour son amour ses encouragements et ses sacrifices

A mon très cher père, pour son soutien, son affection et la confiance qu'il m'a accordé

A la mémoire de ma chère grand-mère et toute ma famille.

A mon frère MOHAMED et ma sœur RANIA

A mon meilleure amie NASSIMA

A ma binôme "SIHAM" ainsi qu'à toute sa famille.

A mes enseignants et particulier monsieur "AKKOULE".

ET sans oublier mes amis : RANDA, Samia, Assia, Yasmina Mohamed, Walid, Aymen.

ET tout qui m'aide et compulse ce modeste travail.

IBTISSEM

Liste des abréviations

Liste des abréviations

Abréviation	Significations
BL	Bill of Lading
BM	Banque Mondial
CCI	Chambre de Commerce International
CNUCED	Conférence des Nation Unies sur le Commerce et Développement
CMA	Code Maritime Algérien
CTBL	Combined Transport Bill of Lading
CPT	Carriage Paid To
CIP	Carriage and Insurance Paid to
CFR	Cost and Freight
CIF	Cost, Insurance and Freight
DAF	Delivered At Frontier
DES	Delivered EX Ship
DDP	Delivered Duty Paid
DEQ	Delivered EX Quay
DDU	Delivered Duty linpaid
EXW	EX Works
ENIEM	Entreprise Nationale des Industries de l'éctroménager
EPE	Entreprise Publique Economique
ETI	Electronique Télécommunication et Informatique
FMI	Fond Monétaire International
FOB	Free On Board
FAS	Free Along Side Ship
FCA	Free Carrier
INCOTERMS	International Commercial Terms
NASHCO	National Shipping Company
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
PIB	Produit intérieur Brut
RO-RO	Roll-on Roll-off
SAP	Société par action
SAV	Service après-vente
LTM	Lettre de Transport Maritime

Liste des tableaux
Et Schéma

Liste des tableaux		
Tableau N°01	Les incoterms multimodaux	53
Tableau N°02	La construction de notre guide d'entretien	63
Tableau N°03	Surprime Age et pavillon du navire	71
Tableau N°04	Taux de prime et décompte de prime	76
Liste des schémas		
Schéma n° 01	Evolution du commerce international depuis 2000	07
Schéma n° 02	Facteurs influençant le cout de l'assurance	39

Sommaire

Sommaire

Introduction générale.....	01
Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyen de transport par voie maritime	
Introduction	02
Section 1 : Les éléments essentiels du commerce international.....	05
Section 2 : Le transport maritime des marchandises	16
Conclusion.....	26
Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportées par voie maritime	
Introduction	27
Section 1 : Générale sur l'assurance	27
Section 2 : Le contrat d'assurance maritime et les incoterms	39
Conclusion.....	52
Chapitre III : Cas pratique	
Introduction	53
Section 1 : Présentation de l'entreprise « ENIEM »	53
Section 2 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de l'ENIEM Tizi-Ouzou	57
Conclusion	78
Conclusion générale	79

Introduction générale

Au cours des dernières décennies, l'économie mondiale a connu une croissance rapide. Cette croissance a été en partie alimentée par la progression encore plus rapide du commerce international. La croissance du commerce, quant à elle, résulte à la fois d'évolutions technologiques et d'efforts concertés pour réduire les obstacles aux échanges.¹

Le commerce international est l'échange de biens et services entre les pays à travers les frontières internationales. Il est devenu un élément clé de l'économie mondiale et représente une part importante de la production économique, et de la croissance et de l'emploi dans de nombreux pays.²

De nos jours le transport maritime est le mode le plus important pour le transport de marchandises. La nécessité de déplacer les marchandises, donne une place prépondérante au secteur du transport maritime qui constitue l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale. Ce type de transport implique la participation des principaux acteurs qui sont le chargeur, le transporteur et le réceptionnaire.

En effet, Le transport maritime comme indiqué par son nom, est un mode de transport qui permet de faire déplacer de marchandises ou des personnes, par voie maritime. Ce mode de transport peut inclure des opérations de pré et de post-acheminement des marchandises, du lieu de production jusqu'à la destination finale de chargement³. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine phosphates, etc.). A côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés qui se présentent sous forme de cartons, caisses, palettes, futs ce qui l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse.⁴

Le premier et le plus ancien mode de transport est la voie maritime pour ne pas dire par voie d'eau (mer ou fleuve). Toutefois l'existence de risque étant quasi permanente, le besoin de sécuriser les marchandises pendant toute la durée du transport devient indispensable. La naissance de l'assurance trouve son origine dans le développement du transport notamment du transport maritime qui a favorisé l'émergence des autres modes avec le développement.⁵

¹<https://www.imf.org> consulté le (22/10/2023) à (13H)

²<https://www.studocu.com> consulté le (22/10/2023) à (15 :20)

³<https://www.google.com> consulté le (22/10/2023) à (18H)

⁴<https://www.techno-science.net> consulté (23/10/2023) à (11)

⁵[https://www.swiver.io /blog](https://www.swiver.io/blog) consulté le (23/10/2023) à (13H)

Les assurances ont répondu à la nécessité de protection et ont pris une place importante dans la vie économique contemporaine. Outre les garanties fournies aux agents économiques, elle procure à l'économie une épargne importante favorable à son développement, où leur essor est lié aussi à des investissements importants et l'existence d'institutions commerciales modernes.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées par mer depuis leur sortie de l'entrepôt de l'expéditeur jusqu'à leur arrivée à l'entrepôt du destinataire, et les deux types d'assurance peuvent garantir la couverture des risques survenant lors du transport maritime de marchandises. Soit en commandant des conditions relativement larges (tous risque), soit choisissant des conditions plus limitées (FAP-SAUF) où elles ne couvrent que les dommages et pertes accidentels.

Objectif de la recherche :

Le choix du thème traité dans cette recherche a été motivé par la disponibilité des travaux universitaires sur le sujet, et de donner une idée générale sur les assurances maritimes des marchandises à l'internationale et son rôle dans l'économie mondiale.

Justification de notre choix du thème :

Nous avons choisi ce thème sur les assurances des marchandises transportées par voie maritime, car il correspond à notre spécialité, et aussi un sujet d'actualité et important. Et L'objectif afin de montrer l'intérêt de la pratique des assurances maritime des marchandises au sein de l'entreprise « ENIEM » du Tizi-Ouzou.

Problématique de la recherche :

Le principal objectif de notre recherche est de répondre à notre problématique qui est la suivante :

« Quelles sont les procédures à suivre pour réaliser un contrat d'assurance maritime des marchandises à l'internationale ? »

Pour résoudre cette problématique, nous tenterons de répondre aux questions qui est la suivante :

- Quel est l'avantage principal du transport maritime dans la circulation des échanges internationaux ?

- Comment l'assurance maritime couvre les marchandises transportées par voie maritime contre les risques pendant les transactions commerciales ?
- Quelles sont les procédures pour réaliser un contrat d'assurance maritime par une entreprise nationale ?

Méthodologie de la recherche :

Pour réaliser la partie théorique, nous avons procédé à la consultation d'ouvrage, thèses et mémoires, et sites internet portant sur le sujet.

La réalisation de la partie pratique à nécessite l'étude d'un cas pratique effectué au sein de l'entreprise « ENIEM » de Tizi-Ouzou, cela nous a permis en procédant à la collecte d'information par l'élaboration d'un questionnaire.

Par ailleurs, une étude de cas combinée à une approche qualitative nous a permis de collecter

Des données et de les analyser.

Structure de la recherche :

Afin de parvenir à répondre à notre problématique, nous avons structuré notre travail autour de trois chapitres.

- ❖ Le premier chapitre porté sur la généralité du commerce international et du transport maritime.
- ❖ Le deuxième chapitre est consacré sur l'assurance maritime des marchandises.
- ❖ Le troisième chapitre sera le cas pratique de notre recherche qui sera consacré sur le sinistre maritime des marchandises au sein d'une entreprise national « ENIEM » de Tizi-Ouzou.

Chapitre I

Les fondements du commerce international et le moyen du transport par voie maritime

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Introduction :

Le commerce international est l'un des principaux moteurs de l'économie mondiale. Il a considérablement évolué au cours des dernières décennies, des avancées technologiques et des changements politiques ayant entraîné une augmentation des flux commerciaux entre les nations.

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé au monde, consiste à acheminer les marchandises par voie d'eau, il joue un rôle important dans le développement de la société humaine au fil des siècles, il constitue un lien crucial permettant d'établir des relations commerciales entre différentes parties du monde très éloignées.

Dans ce chapitre on traite dans la première section l'essor du commerce international et ses fondements principaux, dans la seconde section on a cité aussi les éléments essentiels du transport maritime à l'international.

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Section 01 : Les éléments essentiels du commerce international.

Introduction :

L'échange des biens et des services entre nations est un phénomène ancien. Il devenu comme un élément clé de l'économie mondiale et représente une part importante de la production économique et de croissance et de l'emploi dans le nombreux pays.⁶

1)-Définition de commerce international :⁷

Le commerce comme une opération consistant à fabriquer, transporter et vendre des biens ou des services à un lieu d'un autre dans le but de les échanger.

Selon l'économiste britannique **Adam SMITH** fondateur de l'économie politique, l'objet des « sociétés civiles » consiste en réalisation de leurs intérêts matériels.

L'échange permet alors la satisfaction des besoins en permettant aux individus de se procurer ce qu'ils convoitent sans nécessairement avoir à le produire eux même.

La découverte de nouveaux territoires, synonyme de nouveaux biens, consiste le facteur qui explique le développement de l'échange, pulsion naturelle des individus.

Le commerce international consiste l'ensemble des échanges des biens et des services entre agent résidents sur des territoires économique différents.⁸

1-1 Les enjeux du commerce international :

Le commerce mondial est lié à la Mondialisation qui n'a eu de cesse de faire évoluer notre société et les échanges commerciaux entre nations.

La Mondialisation est un phénomène historique résultant de l'innovation formulée par les humains et des progrès techniques et scientifiques, entraînant une interdépendance des pays.

⁶<https://images.app.goo.gL> Consulté le (08/10/2023) (13 : 30)

⁷<https://Fr.scribd.com> consulté le (09/10/2023). (15 :10).

⁸<https://www.google.com/ingres> consulté le (10/10/2023) (11H)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Ce processus d'ouverture sur un marché international correspond à un libre échange des économies nationales des capitaux, des services, des marchandises, des humains, des techniques et de l'informatique.⁹

2)-L'évolution du commerce international :

Le développement des moyens de transport de personnes et de marchandises a conduit le commerce mondial à croître plus vite que le produit intérieur brut _PIB_ dès le XIXe siècle. Le volume des exportations rapporté au produit intérieur brut réel a atteint un sommet en 1913, avant de redescendre entre les deux guerres mondiales. Depuis 1950, le commerce international a recommencé à croître plus vite que le PIB : entre 1950 et 2010, le volume des exportations mondiales a été multiplié par 33 quand le PIB réel mondial augmentait d'un facteur 8,6. La crise bancaire et financière de l'automne 2008 a conduit à une forte baisse des exportations en 2009, de plus de 12% en volume, mais celle-ci a été annulée par un rebond d'ampleur équivalente l'année suivante.¹⁰

Cette configuration a été profondément modifiée par un changement structurel : une étude conjointe du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale révèle que les changements structurels de l'économie chinoise expliquent en grande partie le ralentissement du commerce international : le commerce a progressé ¹¹de guère plus de 3% en 2012 et 2013 contre une moyenne constatée de 7,1% entre 1987 et 2007, avant la crise ; pour la première fois en plus de quarante ans, le commerce a progressé plus lentement que l'économie mondiale elle-même. L'étude montre que la modification de la relation entre le commerce et l'évolution du PIB mondial est due essentiellement au changement des chaînes d'approvisionnement commerciales des deux principales économies du monde, les Etats-Unis et la Chine : dans les années 1990 et 2000, la Chine importait massivement des composants, principalement des Etats-Unis, pour les assembler et les réexporter. La part importée des exportations chinoises est montée jusqu'à 60% au milieu des années 1990, mais elle s'est effondrée à 35% en 2013, les entreprises chinoises utilisant maintenant des composants fabriqués sur place.

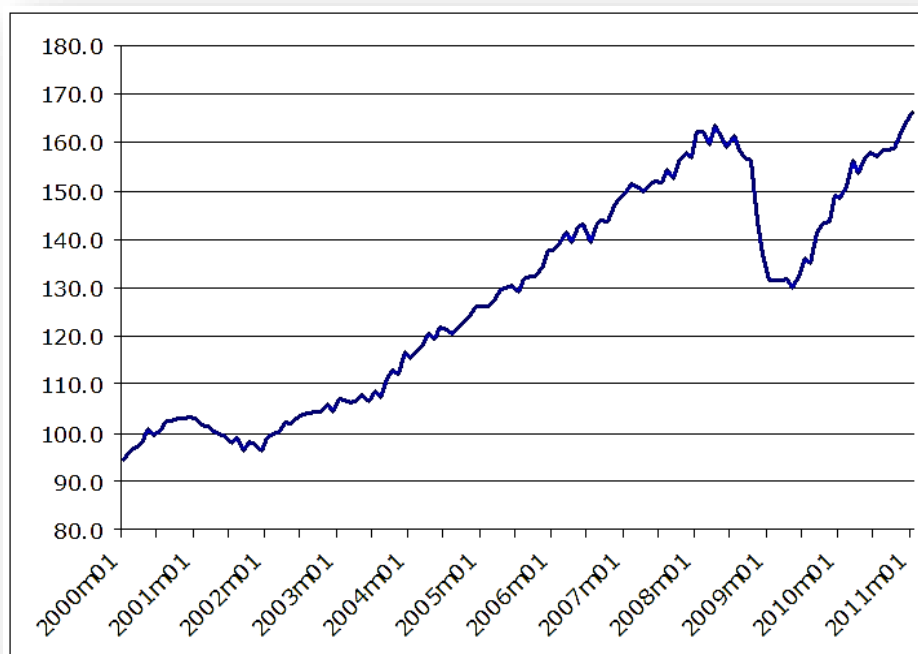
⁹<https://www.esce.fr> consulté le (10/10/2023) (13 :10)

¹⁰<https://fr.m.wikipedia.org> consulté le (11/10/2023) (16H)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyen du par voie maritime

La croissance des échanges commerciaux internationaux devrait donc ralentir, à moins que d'autres régions, telles que le reste de l'Asie, L'Afrique et l'Amérique du Sud, ne prennent le relais.

Figure 1 : Evolution du commerce international depuis 2000



Source: World Trade Monitor (site internet AMAZIRE)

3-Les grandes théories classiques du commerce international :

3.1 Le mercantilisme :

Le mercantilisme est une philosophie économique des XVI et XVII siècles, selon laquelle la richesse d'un pays se mesure à la quantité d'or et d'argent (le métal) qu'il possède. Le pays est ainsi encouragé à augmenter ses réserves d'or et d'argent en augmentant les exportations et en réduisant les importations, de façon qu'il lui reste plus de richesse.

Adam Smith (voir plus loin) a sérieusement critiqué la théorie mercantiliste, disant qu'elle fait plus de mal que de bien. En effet, le pays qui limite ses importations est obligé de gaspiller ses ressources dans une production de biens pour laquelle il n'est pas expert. Selon Smith, cette inefficacité de production réduit la richesse d'un pays même si ses trésors augmentent.

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Encore de nos jours, lorsqu'on parle d'un pays qui impose des tarifs et des quotas sur les biens provenant d'un autre pays, on dit que le pays adopte une politique commerciale mercantiliste.

3.2- L'avantage ABSOLU :

Un pays A possède un avantage absolu sur un pays B s'il peut produire un bien ou service à moindre cout, c'est-à-dire en utilisant moins de ressources. Le concept de **L'avantage ABSOLU** a été élaboré par Adam Smith en 1776. Il implique qu'un pays gagne à se spécialiser dans les produits pour lesquels il dispose d'un avantage absolu, c'est-à-dire de conditions de production meilleures que celles des autres pays.

Le fait que possibilités de production des divers pays soient fort différents est à la base des échanges internationaux. Chaque pays pourrait essayer de produire une certaine qualité de chaque marchandise dont il a besoin.

Même si deux pays peuvent produire les mêmes biens. L'expérience montre que chacun d'eux a intérêt à se spécialiser et échanger certains produits locaux contre d'autres provenant de l'extérieur. Cela est d'autant plus évident si chacun des deux pays dispose d'un bien que est moins cher que dans l'autre pays.

3.3- L'avantage comparatif :

Pour remédier aux lacunes de la théorie de l'avantage absolu, **David Ricardo** a démontré en 1817, grâce à une analyse des **avantages comparatifs**, que l'échange entre deux pays est favorable à chacun d'entre eux à partir du moment où le coût de production relatif des objets diffère. Chaque pays a donc intérêt à se spécialiser là où il est comparativement le meilleur ou le moins mauvais.⁶

Le grand mérite de Ricardo a été précisément de montrer que le flux d'échanges réciproques ne dépend pas de l'existence d'un avantage absolu pour chaque pays, mais de la seule différence des rapports de couts entre les deux pays. Un flux d'échanges réciproques peut exister même si l'un des deux pays produit les deux biens à moins bon compte que l'autre pays.

⁶Naji. Jamal (2005). « Commerce international » éditions du Renouveau pédagogique Inc. Page (18), (19) et (20).

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

4)- Les principaux acteurs du commerce international :

Est constitué une activité donc il animé par des nombreux acteurs et pour pouvoir les présenter et les étudier nous allons faire un regroupement en 3 catégories :

- Les opérateurs.
- Les intervenants.
- Les intermédiaires.

❖ Les opérateurs :

Ce sont ceux qui sont directement concernés par l'affaire en question il s'agit : de l'importateur et l'exportateur :

- L'importateur :¹²

Un importateur est une personne physique ou morale qui acquiert des marchandises dans un pays étranger pour les mettre à disposition dans son propre pays. D'un point de vue commercial, l'importateur achète les produits de l'exportateur.

Il peut être appelé comme suit : le client, l'acheteur, demandeur, consommateur, utilisateur, le partenaire, et le Cocontractant.

- L'exportateur :¹³

Est une personne qui exporte des marchandises en pays étranger, il est considéré comme un élément essentiel pour les approvisionnements de l'entreprise.

Il peut être appelé comme suit : le vendeur, L'offreur, le fournisseur, le producteur, le fabricant, constructeur, le partenaire, le Cocontractant.

- Les intervenants :

Ce sont les organismes ou les personnes physiques qui sont appelé a aidé les opérateurs a réalisé l'affaire en visage.

¹²<https://www.eurofiscalis.com> consulté le (12/10/2023) (14H)

¹³<https://Fr.wiktionary.org> consulté le (12/10/2023) (15 :33)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Nous citons les principes :

- ✓ Les banques.
- ✓ Les transporteurs.
- ✓ L'assurance.
- ✓ Commissionnaire en douane.
- ✓ Les douanes.
- ❖ **Les banques** : est une institution financière qui fournit des services bancaires, soit notamment de dépôt, de crédit et paiement, les banques jouent un rôle essentiel dans la stabilité et fonctionnement du système financier, et sont en général soumises à une importante surveillance prudentielle de la part de l'état. ¹⁴
- ❖ **L'assurance** : la compagnie d'assurance est une société qui regroupant des assureurs en tout genre. Elle propose des couvertures diverses visant à prendre en charge les remboursements et autres dédommagements qui peuvent éventuellement se produire dans la vie d'un individu. ¹⁵
- ❖ **Le transporteur** : Un transporteur est une personne physique ou morale ayant pour activité principale l'enlèvement et transportée de marchandises, des documents, d'objets, des produits, d'animaux ou de personnes vers un lieu donné. Ce transport s'effectue par un contrat de transport terrestre, aérien, maritime établi entre le transporteur et sa clientèle. ¹⁶
- ❖ **Le commissionnaire en douane** : est une personne physique ou morale ayant obtenu un agrément de l'administration des douanes qui l'autorise à faire profession de déclarer en détail au nom et pour le compte d'autrui et à accomplir en douane les formalités liées à cette déclaration, sur l'ensemble du territoire national. ¹⁷
- ❖ **La douane**¹⁸ : est une autorité étatique chargée du contrôle des frontières d'un pays. Elle régule l'entrée et la sortie des personnes et des marchandises. La protection du territoire constitue la principale mission de la douane. Dans le détail, son activité peut varier d'un pays à l'autre. ¹⁹

¹⁴<https://Fr.wikipedia.org/wiki/banque> consulté le (13/10/2023) (20 :23)

¹⁵<https://www.lecomparteurassurance.com> consulté le (13/10/2023) (23H)

¹⁶<https://www.supplychaininfo.eu> consulté le (14/10/2023) (09 :10)

¹⁷<https://www.douane.gov.DZ> Consulté le (14/10/2023) (12H)

¹⁸<https://www.eurofiscalis.com/lexiques/douane> consulté le (15/10/2023) (11 :16)

¹⁹<https://Fr.wikipedia.org/wiki> consulté le (15/10/2023) (12H)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

- ❖ **Les intermédiaires** : est toute personne physique ou morale, qui intervient dans les circuits commerciaux (grossiste, demi-grossiste, détaillant) ou pour faire conclure une affaire commerciale (représentant, commissionnaire, courtier), les intermédiaires sont considérés comme étant un acteur économique ou institutionnel qui va créer et /ou favoriser une relation entre deux ou plusieurs concurrents en vue d'une coopération.²⁰

5)-L'encadrement du commerce international :

5-1) -Les organismes administratifs :

5-1-1) -L'Organisation Mondial du commerce (OMC) :

A la fin de la Seconde Guerre mondiale, les nations industrialisées se sont rapidement aperçues que, en l'absence de règles le commerce international mènerait à un protectionnisme exacerbé et finirait par ressembler à une jungle incompatible avec un ordre économique mondial. En 1946, animées par un désir de libéralisation du commerce, 23 parties contractantes ont amorcé des négociations tarifaires qui, après de nombreuses concessions de part et d'autre, aboutirent en 1948 à l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (General Agreement on Tariffs and Trade, ou GATT) le prédécesseur de l'OMC était né.

Au cours des 47 premières années de son existence, le GATT a réussi à promouvoir et assurer la libéralisation d'une grande partie du commerce mondial en motivant les gouvernements nationaux à réduire les divers droits de douane qu'ils imposaient à tout un chacun. Dans une large mesure, ces résultats ont été le fruit de séries (rounds) de négociations tenues sous la direction du GATT. Après les premières séries de négociations concernant la réduction des droits de douane, le Kennedy Round aboutit au milieu des années 1960 à un accord **antidumping**.

Au cours des années 1970, le Tokyo Round constitua la première tentative majeure de lever des obstacles commerciaux autres que les droits de douane. Le Cycle d'Uruguay, qui a duré de 1986 à 1994, se présente comme la plus ambitieuse de toutes les séries de négociations à s'être déroulées dans le cadre du GATT. Il aboutit à la création de l'OMC elle-même et à l'adoption d'une nouvelle série d'accords.

L'OMC est la seule organisation internationale qui s'occupe des régissant le commerce entre les pays. A cet égard, les accords créant l'OMC ont été négociés et signés par la plupart

²⁰<https://www.larousse.fr> consulté le (16/10/2023) (14 :00)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

des puissances commerciales du monde. Et ont été ratifiés par leurs parlements. S'il s'avère impossible de présenter ou résumer les accords de l'OMC dans la mesure où ceux –ci sont longs et complexes on peut certes en expliquer un certain nombre de principe simples, qui constituent le fondement du système commercial multilatéral. Ainsi, puisqu'elle a pour mission d'aider les producteurs de marchandises et de services, les exportateurs et les importateurs à mener leurs activités.

5-1-2) -La Chambre De Commerce et d'Industrie (CCI) :

Fondée en 1919, la chambre de commerce internationale (souvent appelée ICC, pour international Chamber of Commerce) regroupe actuellement des milliers d'entreprises et d'associations situées dans quelque 130 pays. Son secrétariat international se situe à paris, et elle est représentée dans les pays où se trouvent ses membres par des comités nationaux. Ceux-ci jouent deux rôles : ils coordonnent les appréciations des membres liées aux enjeux relatifs au commerce international et les transmettent au secrétariat international, et ils communiquent aux gouvernements locaux la position finale adoptée par la CCI.

En tant que porte-parole des entreprises, la CCI défend la mondialisation de l'économie en tant que moteur de la croissance, de l'emploi et de la prospérité. Elle dispose d'une autorité incontestée en ce qui a trait à la mise en place de règles visant à régir le commerce international. Même si ces règles n'ont pas force de loi (puisque'elles n'en sont pas), de nombreux pays les observent, et elles s'imposent comme telles dans le milieu du commercial international. C'est le cas notamment des règles et usances uniformes (RUU) relatives aux crédits documentaires et des incoterms, ce dernier régissant l'interprétation des termes commerciaux utilisés dans contrats de vente. ²¹

La CCI fournit également divers services, tels que la cour internationale d'arbitrage – une institution arbitrale premier plan pour les différends en matière de commerce international- et les contrats modèles- qui facilitent la vie des petites entreprises ne disposant pas de leur propre service juridique.

²¹ Naji. Jamal (2005) « Commerce international » éditions du Renouveau pédagogique Inc. Page (41), (45) et (46)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

5-1-3) -La conférence des Nations Unies sur le Commerce et développement (CNUCED) :

Créée en 1964, la Conférence des nations Unis sur le commerce et le développement vise à intégrer les pays en développement à l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor. La CNUCED est la principale institution du système des Nations Unies pour le traitement intégré du commerce et du développement, et les questions connexes dans les domaines du financement, de la technologie, de l'investissement et du développement durable.

La CNUCED a pour but d'aider les pays en voie de développement, et tout particulièrement les pays en transition et les pays les moins avancés, à tirer le meilleur parti des occasions de commerce, d'investissement et de développement qui s'offrent à eux, faire face aux problèmes découlant de la mondialisation et à intégrer de façon équitable.

Pour atteindre ses objectifs, la CNUCED déploie plusieurs types d'activités : travaux de recherche et d'analyse, délibérations intergouvernementales, coopération technique, interaction avec la société civile et les entreprises. Beaucoup d'organismes intergouvernementaux et d'organisations non gouvernementales participent à ses travaux à titre d'observateurs.

5-2) -Les organismes financiers :

Le commerce international est encadré par les organismes administratifs et d'autres financiers, nous allons citer les plus importants :

5-2-1) -Le Fond Monétaire International (FMI) :²²

Le Fond Monétaire International (FMI) est une organisation internationale qui regroupant 184 pays, Il a pour mission de promouvoir la coopération monétaire internationale, et de garantir la stabilité financière, et aussi de faciliter les échanges internationaux, et de contribuer à un niveau élevé d'emploi et à la stabilité économique et de faire reculer la pauvreté.

²² Thierry Lopinot, Jeanne Bouffie (2004) « Fonds Monétaire International » page (01) et (11)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

• Les buts du Fond Monétaire Internationale sont les suivants :

- ❖ Promouvoir la coopération monétaire internationale au moyen d'une institution permanente fournissant un mécanisme de consultation et de collaboration en ça ce qui concerne les problèmes monétaires internationaux.
- ❖ Faciliter l'expansion et l'accroissement harmonieux du commerce international et contribuer ainsi à l'instauration et au maintien de niveaux élevés d'emploi et de revenu réel et au développement des ressources productives de tous les Etats membres, objectifs premiers de la politique économique.
- ❖ Promouvoir la stabilité des changes, maintenir entre les Etats membres des régimes de changes ordonnés et éviter les dépréciations concurrentielles des changes.

5-2-2) -La banque mondiale (BM) :

Le groupe de la banque mondiale est le deuxième pilier des institutions financière internationales, après le FMI, créée en 27 décembre 1945. Complémentaire du Fonds monétaire international (FMI) créé en juillet 1944, elle avait pour but d'aider l'Europe et le japon à procéder à leur reconstruction à l'issue de la Seconde Guerre mondiale.²³

A²⁴ son origine, elle se confondait avec la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) qui est le nom qui lui avait été officiellement attribué à sa création.

La banque mondiale, aujourd'hui est un groupe qui réunit quatre autres institutions :

- La société financière internationale créée en 1956.
- L'Association internationale de développement, fondée en 1960.
- Le centre international de règlement des différends, établi en 1966.
- L'Agence multilatérales de garantie des investissements, mise sur pieds en 1988.

Le siège de la banque mondiale se situe à Washington, aux Etats-Unis. Son rôle est de lutter contre la pauvreté dans le monde. Pour remplir cette mission, elle dispose de moyens financiers importants et d'une organisation spécifique. La banque mondiale fait cependant l'objet de critiques, notamment en raison des dommages que ses interventions ont pu faire subir aux populations les plus pauvres.

²³ Naji, Jamal (2005) « Commerce international » éditions du Renouveau pédagogique Inc., page (43)

²⁴<https://www.lafinacepourtous.com> consulté le (17/10/2023) (09 :14)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Conclusion :

Le commerce international est un moteur essentiel de la croissance économique mondiale, car il joue un rôle très important dans la satisfaction des besoins nécessaire entre les différents pays, et qui permet de facilité et de développer les transactions commerciales à l'international.

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Section 2 : Transport maritime des marchandises

Introduction :

Le transport maritime est un secteur clé de l'industrie mondiale, reliant les continents et permettant le commerce international, avec des navires imposants des ports animés, le transport maritime joue un rôle essentiel dans l'économie mondiale ; que ce soit pour le transport de marchandises en vrac, de conteneurs ou même de passagers, le transport maritime offre une solution efficace et économique.

1- Définition du transport maritime :

Le transport maritime est la circulation par mer de marchandise, de passager et l'activité liée aux ports. Les moyens de circulation sont assurés essentiellement par la marine marchande. C'est le mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement des marchandises en grande masse sur de longues distances, et de courtes distances.²⁵

2- Définition du transport maritime des marchandises :

Le transport maritime des marchandises est l'acheminement des marchandises par voie maritime est utilisé pour transporter une grande variété de marchandises, notamment des matières premiers énergétiques, des produits manufacturés, des denrées alimentaires, etc.... Les navires conventionnels et les conteneurs sont les principaux modes de fret dans le transport maritime.²⁶

3- Les intervenants de transport maritime :

Le transport international d'une marchandise par voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur.

Le service maritime se limite à un trajet port à port. C'est le métier de l'armateur, propriétaire ou simple exploitant du navire. Le transitaire, s'il est commissionnaire de transport, organise le transport pour son client chargeur en confrontant sa demande avec l'offre maritime faite par l'agent maritime qui travaille pour le compte de l'armateur si celui-ci n'y est pas

²⁵ <https://fr.m.wikipedia.org> ; consulté le 10 /05 /2023 (10h)

²⁶ <https://fr.m.wikipedia.org> consulté le 10 /05 /2023 (10h)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

directement présent. L'agent maritime rend effective la présence de l'armateur dans le port. Ce système s'explique par une division rigide des différentes fonctions et tâches,

afin de limiter au maximum la responsabilité de chacun sur la marchandise en cas de dommage.²⁷

3-1 L'armateur

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargé saine et sans réserve au port de déchargement. Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

Le code maritime algérien (CMA) considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire²⁸, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

3-2 Les transitaires ou commissionnaires

Ce sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et transporteurs des marchandises. Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement. En tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations.

Le transitaire est le spécialiste du transport international. Il agit à titre de mandataire de l'entreprise exportatrice ou importatrice auprès des transporteurs et des autres sous-contractants. Comme intermédiaire du commerce international, il doit généralement assumer les responsabilités logistiques, réglementaires et ou financières des différents mouvements.²⁹

²⁷ FREMONT. A, Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques, CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS, édition OCDE/FIT, France, 2009, P.6.

²⁸ Article, n° 572 du code maritime algérien

²⁹ NICOLAS.P. Y, le transitaire et le commissionnaire de transport, DFM, édition 1978, France, p 195 ;

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

3-3 L'agent maritime (consignataire)³⁰

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre même s'il existe un cumul de rôle entre eux.

3-3-1 Le consignataire de navire ou de la coque

La CMA définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tous contrats relatifs aux opération annexes.

3-3-2 Le consignataire de la cargaison

Le CMA définit le consignataire de la cargaison est le mandataire salarié des ayants droit à la marchandise, il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieux en place au moment de la livraison par le transporteur au nom et par le compte de ses mandant, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire de la cargaison a pour mission :

- Il s'occupe de la réception de la marchandise à l'exportation ;
- Il organise le chargement et le déchargement du navire ;
- Il remet la marchandise au destinataire ;
- Il taxe et signe le connaissement ;
- Il rédige le manifeste de la cargaison et le remet à la douane pour l'intermédiaire de courtier maritime ;
- Il constate les réserves d'avarie ;
- Il joue un rôle dans la maintenance, la réparation et les problèmes d'équipage.

³⁰ Mémoire d'université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA. « Assurance de marchandise transportée par voie maritime cas caisse régional de mutualité agricole » promotion 2015/2016 page 6.7.

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

3-4 Le courtier maritime (conducteur en douane)

Appelé le Shipbroker, en anglais, il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. A ce titre, il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires.

C'est lui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, c'est lui qui va se mettre en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou départ des marchandises.

Il comme rôle principale de mettre en contact l'exportateur qui veut affréter un navire avec des armateurs ou des fréteurs. En plus des négocier le coût et la durée de l'affrètement, le courtier maritime s'occupe de la préparation et de rédaction des contrats liant les deux parties. Vu la complexité dès ce genre de transaction, il agit souvent comme conseiller, comme négociateur et parfois même comme mandataire, soit de l'affréteur ou de l'armateur.

2-4- Les procédures d'exportation et d'importation en Algérie :³¹

L'exportation et l'importation des marchandises impliquent plusieurs procédures qui doivent être suivies :

2-4-1 Procédures et exigences d'importation :

- Les déclarations en douane doivent être faites par écrit et soumises au bureau de douane compétent pour le port d'entrée dans les 21 jours à compter de la date d'arrivée des marchandises.
- La documentation requise comprend une preuve d'origine, une liste détaillée du contenu, des certificats de conformité et de qualité d'un tiers indépendant et le mandat d'approbation du commissionnaire en douane.
- L'Algérie applique des tarifs douaniers aux marchandises importées allant de 0 à 30 %, selon le type de produit.

2-4-2 Procédures et exigences d'exportation :

- une procédure d'enregistrement unique est nécessaire pour exporter des biens ou des services.

³¹ <https://www.commerce.gov.dz> ; <http://www.commentexporterimporter.com> Consulté le 21/05/2023 (00:51)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

2-5 Les compagnies maritimes :

2-5-1 Définition : Une compagnie maritime est une société qui offre des services de transport maritime, que ce soit pour des marchandises ou des passagers (ferries et navires de croisières). Elle peut posséder ses propres navires ou les exploiter pour le compte d'autres propriétaires. Une compagnie maritime est également appelée un (armement). Les activités d'une entreprise de transport maritime peuvent inclure la production des services de transport maritime en un ou plusieurs lieux.³²

2-5-2 Les moyens de transport maritime :

Le navire est un mode de transport qui consiste à déplacer des marchandises ou des personnes par mer ;

Le navire est un bateau destiné à la navigation maritime, c'est-à-dire prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure et où commencent à s'appliquer les règlements de navigation maritime. Les navires peuvent être militaires ou civils, et ils peuvent avoir différentes fonctions, telles que le transport de marchandises ou de passagers, la recherche scientifique, la pêche, ou encore la défense militaire.

- **Les navires vraciers et les tankers :** Ces navires sont utilisés pour transporter des matières premières telles que le pétrole, le gaz naturel liquéfié, les minéraux, les céréales, etc....
- **Les navires rouliers RO-RO :** Ces navires sont conçus pour transporter des véhicules, des remorques et des semi-remorques.
- **Les navires porte-conteneurs :** Ces navires sont utilisés pour transporter des conteneurs standardisés.
- **Le transport routier combiné :** Il s'agit d'un mode de transport qui utilise plusieurs moyens de transport différents, tels que le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport.
- **Les bateaux de croisière :** Ces bateaux sont utilisés pour transporter des passagers pour des voyages de loisirs.

³² <https://fr.m.wikipedia.org> ; <http://www.tarifdouanier.com> consulté le 21/05/2023 (01 :13)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

- **Les ferries :** Ces bateaux sont utilisés pour transporter des passagers et des véhicules sur de courtes distances.
- **Les navires de charge générale :** Ces navires sont utilisés pour transporter une grande variété de marchandises en vrac ou en colis.

Il existe également différents types d'affrètement maritime, qui permettent à une personne physique ou morale (le fréteur) de mettre à disposition à un tiers (l'affréteur) un navire qu'il va exploiter pour le transport de ses marchandises.³³

Par exemple nous avons la compagnie maritime NASHCO

NASHCO (National Shipping Company) est une compagnie maritime nationale en Algérie qui opère sur toute la façade maritime du pays. C'est une filiale du groupe algérien de transport maritime (Gatma). L'entreprise offre divers services liés à l'expédition et au transport maritime. Cependant, il n'y a pas d'autres informations disponibles sur les services spécifiques fournis par NASHCO.³⁴

2-6- La logistique de transport maritime :

Les activités de la logistique dans le transport maritime comprennent la réception, le stockage, la préparation de commandes, l'emballage et l'expédition des marchandises.

La logistique est un processus qui permet d'assurer la gestion optimale des flux de marchandises à l'intérieur comme à l'extérieur de l'entreprise. Les métiers du transport et de la logistique maritime incluent l'intermédiation entre deux entreprises ou particuliers dans l'achat, la vente ou l'affrètement entre celui qui a la marchandise et le possesseur du navire.³⁵

2-7- Les documents du transport maritime :

2-7-1 Le connaissement maritime

Le document de base du transport maritime est le connaissement (bill of lading ou B/L). Le connaissement maritime est un titre de propriété ou un document de transport maritime qui est remis par le transporteur maritime ou son représentant à l'expéditeur propriétaire de la

³³ <https://fr.m.wikipedia.org> ; <http://www.afagegroup.com> ; <http://www.esalco.com/Fr> ; <http://www.logistiqueconseil.org> consulté le 23/05/2023 (13:00)

³⁴ <http://www.nashco.com.dz> consulté le 23/05/2023 (15 :00)

³⁵ <https://www.memoireonline.com> ; <https://www.univ-bejaia.dz> ; consulté le 24/05/2023 (23h)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

réception de la marchandise pour le transport. Il est considéré comme la preuve du contrat passé entre le transporteur et l'expéditeur.³⁶

2-7-1-1- Les fonctions du connaissement

C'est le seul document de transport qui ait une triple fonction :

- Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçu) ;
- Preuve du contrat de transport ;
- Et titre représentatif de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

2-7-1-2- Les types de connaissement

Le connaissement peut prendre toutes sortes de formes, en fonction de plusieurs critères détaillés ci-dessous

- **La transmission**

-connaissement émis à personne dénommée ou nominatif (straight consigned) seule cette personne peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée. Le document n'est donc pas négociable. La mention « à l'ordre de » doit être rayée, et le document doit être stipulé non négociable.

-Connaissement émis à ordre (to order) il devient transmissible par endossement. On peut ainsi indiquer comme réceptionnaire (consignée) une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, par endossement, qu'en échange de sécurités de paiement. Cette formule est très utilisée dans le crédit documentaire.

-Connaissement émis au porteur (to order, bank endorsed) Endossé par le chargeur sans mention de destinataire. Le document circule alors par simple tradition, et la marchandise est remise à l'arrivée au porteur de celui-ci. Le connaissement au porteur est quasiment inexistant dans nos pays à cause du risque qu'il présente.

³⁶ <https://fr.m.wikipedia.org> ; <http://www.acanée.com> ; <http://www.dictionnaire-juridique.com>; consulté le 25/05/2023 (15 : 30)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyen du par voie maritime

- **Mise à bord**

-Connaissance embarqué (ou ship on board) : il atteste alors la mise à bord effective de la marchandise à la date d'émission du document. Il prouve l'expédition réelle de la marchandise et c'est en générale la forme qu'exige l'acheteur dans le cadre du crédit documentaire.

-Connaissance « reçu pour embarquement » il n'atteste que de la prise en charge par la compagnie, qui peut modifier le navire et la date d'embarquement prévus.

- **Les réserves**

-Connaissance net de réserves sur lequel le transporteur n'a apposé aucune réserve relative aux marchandises lors de leur embarquement. Le connaissance net de réserves certifie alors que la compagnie a pris en charge en bon état apparent les marchandises ou qu'elle a reçu une lettre de garantie.

-Connaissance surchargé ou clause il comporte des réserves de la compagnie qui portent soit sur la nature ou la quantité des marchandises chargées, soit sur l'état de celles-ci.

- **Champ contractuel du transport**

-Connaissance maritime (Ocean bill of lading) il couvre un transport de port à port (port to port shipment) uniquement.

-Connaissance direct (Through bill of lading) on les utilise lors des transports maritimes successifs avec transbordement ou lors des transports prévoyant un pré-ou post- acheminement terrestre. Dans le cas du connaissance direct, les clauses figurant au verso indiquent en général que la compagnie n'est contractuellement responsable que de la partie du transport qu'elle exécute, et se considère comme mandataire du chargeur pour le reste du transport. Cette responsabilité est donc réduite, et l'expéditeur doit prendre toutes la précaution d'assurance nécessaires.

-Connaissance de transport combiné (Combined transport bill of lading) (CTBL) ce document, non négociable couvre des transports combinés dont la partie principale est maritime. Il s'agit donc de transports dont le lieu de prise en charge ou de destination finale est différent du port d'embarquement ou de déchargement. Cette formule se développe dans la mesure où les entreprises de transport maritime mettent de plus souvent à la disposition des

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

chargeurs des plates –formes situées à l’intérieur des continents, près des lieux de production et de consommation.³⁷

2-7-2- Un manifeste de bord

Un manifeste de bord maritime est un document qui répertorie la cargaison qui fait par le connaissement, les passagers et l’équipage d’un navire, d’un aéronef ou d’un véhicule à l’usage des douanes et d’autres fonctionnaires. Il s’agit d’une compilation d’informations sur les marchandises transportées par un moyen de transport.

Les manifeste de bord maritime est important pour toutes les parties concernées par la cargaison transportée sur le navire. Plus important encore, il est exigé par les douanes portuaires de permettre au navire de décharger sa cargaison sur le port. Le capitaine en second du navire est généralement chargé de soumettre le manifeste de bord maritime avant que le navire quitte le port de chargement ou atteigne le port de déchargement. Le manifeste de bord maritime peut être échangé à des fins commerciales, par exemple entre deux agents de ligne au port de départ et d’arrivée.³⁸

2-7-3- Avis d’arrivée :

Avis d’arrivée est un document délivré par le service documentation import de l’agence maritime et adressé au destinataire de la marchandise, porteur du connaissement. Il informe le destinataire que les marchandises sont arrivées au port et sont prêtes à être récupérées. Le destinataire des marchandises reçoit généralement ce document 24 à 96 heures après l’arrivée du navire au port. Lorsqu’un navire arrive dans un port, plusieurs formalités doivent être remplies, notamment la présentation de divers documents.

Afin d’obtenir un avis d’arrivée pour les marchandises arrivées dans un port, le destinataire peut contacter la compagnie maritime ou l’agent maritime. La compagnie maritime envoie généralement le document aux parties indiquées sur le connaissement, telles que le destinataire ou la partie notifiées.³⁹

³⁷ <https://www.allianz-tarde.fr> ; consulté le 21/05/2023 (00 :30H)

³⁸ <https://fr.m.wikipedia.org> <http://www.apercumarin.com> consulté le 23/05/2023 (21H)

³⁹ <http://www.logistiqueconseil.org>; <https://www.maersk.com> consulté le 23/05/2023 (22h)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

2-7-4- Le paiement maritime

Paiement du fret peut être payé de différentes manières, selon le type de transport maritime utilisé. Pour le transport maritime conventionnel (marchandises en vrac et emballées), les tarifs de fret sont fixés en fonction du poids ou du volume des marchandises transportées. Pour le transport conteneurisé, les taux de fret sont calculés en fonction du nombre de conteneurs expédiés. Pour l'affrètement, le paiement est basé sur un contrat entre l'affréteur et l'armateur.⁴⁰

Conclusion :

Le transport maritime est secteur vitale pour le commerce international, mais il est confronté à des défis en termes de concurrence, de sécurité et de logistique la réglementation du secteur est de plus en plus axée sur les questions de la sécurité, et la participation des parties prenantes au processus décisionnel est cruciale pour éviter de se voir imposer des réglementations défavorables.

⁴⁰ <http://www.univ-amu.fr> consulté le 23/05/2023 (23H)

Chapitre I : Les fondements du commerce international et le moyenne du par voie maritime

Conclusion du chapitre

Le commerce international est une opération qui permet de regrouper l'ensemble des échanges des biens et des services entre agent résidents sur des territoires économique différents, il devenu un élément clé dans le développement de l'économie mondiale.

Le transport est une activité économique très important dans les opérations d'importation ou d'exportation, il considère comme un moyen du facilite et de développer les échanges internationaux, pour cela le transport maritime est le mode du transport le plus utilise dans les transactions commerciales à l'internationale.

Chapitre II
Le contrat d'assurance des
marchandises transportée par voie
maritime

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Introduction

L'assurance est incontestablement le moteur de développement internationale vu son rôle économique et social sur notre vie quotidienne. Au fil du temps l'assurance s'évolue et porte des nouvelles solutions sur notre projet, elle est devenue aujourd'hui inséparable de notre vie économique et sociale, en plus qu'elle sème l'odeur de sécurité contre tous les risque futur en les garantissant, voir même elle donne le sentiment de confiance et de la paix pour l'esprit des personnes, ainsi favorise les gens à investir et de même encourage l'évolution technologiques en portant des garanties sur les recherches scientifiques.

Section (01) : Généralité sur l'assurance

Introduction :

L'assurance est un mécanisme financier permettant de répondre aux exigences de protection des patrimoines contre les risques perte de toute nature. Elle est donc liée au développement du commerce et aux transformations sociales.³⁷

1)-Définition de l'assurance :

a) Définition générale :

L'assurance peut être définie comme ; « une réunion de personnes qui, craignent l'arrivée d'un événement dommageable pour elles, se cotisent pour permettre à ceux qui seront frappés par cet événement de se faire face à ces conséquences. »

b) Définition juridique :

D'après Albert Chaufeton : « l'assurance est la compensation des effets du hasard sur le patrimoine de l'homme par la mutualité organisée suivant les lois de la statistique. »³⁸

³⁷<https://image.APP.goo.gl> consulté le(23/10/2023) (09H)

³⁸<https://Fr.scribad.com> consulté le (23/10/2023) (11H)

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2-Historique de l'assurance :³⁹

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappé par le sort, c'est une forme différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, cependant de revenir sur les étapes de son histoire qui nous permettra de voir son évolution à travers les années.

2-1-Genèse de l'assurance :

L'assurance existait comme un « secoure mutuel » ou « une recherche de protection », dès la plus haute antiquité. Des traces des pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en Mésopotamie, où s'effectuait une répartition entre commerçants des couts engendrés par voies et paillages des caravanes. D'autres exemples sont également présents en Egypte et dans la Rome antique mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement dans le prêt à la grosse aventure.

2-2-Le passage de la donation à l'assurance :

C'est la fin du moyen âge que l'assurance a vu le jour sous forme de prêt à la grosse aventure dans le domaine du commerce maritime. Ce dernier constituait de graves risques contre lesquels les commerçants voulaient se protéger. A cet effet, ils s'adressaient à des prêteurs qui leur avançaient des sommes nécessaires à leurs entreprises sous forme de contrat d'emprunt.

Celui-ci stipulait que si le navire était perdu ou chargement endommagé, les prêteurs pouvaient prétendre à aucun remboursement. Si par contre la marchandise arrivait à bon port, les prêteurs étaient non seulement remboursés mais avaient droit à une forte partie de bénéfice du transport.

2-3-Les grands tournants de l'histoire :

C'est le célèbre incendie de LONDRES en 1666 qui détruit 13.000 maisons et 100 Eglises, qui sont à l'origine de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est

³⁹Sadou Meziane Ahmed, mémoire « Assurance maritime », université Mouloud Mammeri de tiziouzou, date 2018. Page 22 et 23.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

l'assurance vie qui a fait son apparition. Au fil des ans. Ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés modernes.

2-4-L'assurance moderne à partir de XIXème siècle :

L'assurance moderne née avec le développement du calcul actuariel avec : la loi des grands nombres (pascal 1654), la première table de mortalité (Huyghens 1657), le premier calcul de rentes viagères (will 1660), et enfin le premier traité d'actuariat par Richard Price au milieu du XVIIIème siècle.

3)-Les éléments d'une opération d'assurance :

Une opération d'assurance est caractérisée par les éléments suivants :

3-1) - Le risque :⁴⁰

Le risque est un évènement qui peut survenir dans le futur de manière aléatoire, il constitue une cause d'insécurité en raison des conséquences qu'il peut entraîner s'il se réalise.

Selon la définition du risque ce n'est pas tous les risques sont assurables l'assurabilité d'un risque obéit aux conditions suivantes :

- Le risque doit être futur (l'évènement ne doit pas être déjà réalisé).
- Le risque doit être aléatoire, c'est -à-dire qu'il dépend du hasard, (le risque incertain mais toujours probable). L'incertitude est contenue en deux points : incertitude quant à la survenance de l'évènement, incertitude quant à la date de la survenance de l'évènement.
- Sa réalisation doit être indépendante de la volonté des parties contractantes (si une partie peut influencer sa réalisation, il ne constitue plus un risque assurable).

3-2- La prime d'assurance ou la cotisation :

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.

⁴⁰Document du cours « Bases techniques de l'assurance » M. Belkacemeyanat, page 07 et 10

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

La contribution du souscripteur est généralement déterminée à forfait ; il s'agit alors d'une prime ou cotisation fixe qui ne peut, en principe, être modifiée en cours de validité du contrat sans le consentement du souscripteur.

Les primes ou cotisations doivent être suffisantes pour :

- Indemniser les sinistres survenus dans l'année.
- Couvrir les frais (d'acquisition, de gestion, d'encaissement) exposés par l'assureur.

3-3- Le sinistre :⁴¹

En matière d'assurance, le sinistre correspond à tout dommage matériel ou corporel faisant jouer les garanties du contrat signé par l'assureur et l'assuré. Lors de la souscription à l'assurance, l'assuré est couvert contre différents événements inopinés, appelés « sinistre »

3-4- La prestation de l'assureur : ⁴²

L'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque consiste à exécuter une prestation. Il s'agit du versement d'une indemnité destinée :

- Soit à l'assuré, par exemple e assurance incendie.
- Soit à un tiers, par exemple en assurance de responsabilités.
- Soit au bénéficiaire, par exemple en assurance vie (en cas de décès).

Il existe deux sortes de prestations :

- Des indemnités qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance.
- Des prestations forfaitaire qui sont déterminées au souscripteur du contrat, avant la survenance du sinistre (par exemple : assurance vie).

3-5- La compensation au sein de mutualité :

Les assurés qui cotisent par des versements de prime pour faire face aux conséquences d'un même risque, constituent une mutualité. C'est grâce à ses versements que l'assureur pourra indemniser ceux qui auront été sinistrés.

⁴¹<https://www.cetelem.fr> consulté le (23/10/2023) (16 : 30)

⁴² Document du cours « Bases technique de l'assurance », M. Belkacem, page 10

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les assurés contre la survenance d'un même événement.

- Si le risque s'aggrave, l'ensemble de la mutualité devra s'acquitter d'une prime plus élevée
- Si le risque diminue, la prime de chacun diminuera.

4- Les parties engagées dans une opération d'assurance :

Une opération d'assurance faut intervenir plusieurs personnes qui sont :

4-1- L'assuré :

L'assuré « est la personne physique ou morale sur laquelle repose une assurance, c'est-à-dire, celle qui est menacée par le risque couvert soit dans sa personne, soit dans son patrimoine. »⁴³

4-2- L'assureur :

L'assureur « est entrepris ou une organisation qui offre des assurances à des individus ou à des entreprises. L'assureur s'engage à couvrir les risques prévus dans le contrat d'assurance en échange d'une prime d'assurance, qui est le montant payé par l'assuré pour bénéfice de la couverture. »⁴⁴

4-3- Le souscripteur :

Le souscripteur « est la personne qui souscrit un contrat d'assurance, c'est-à-dire qui signe les différents documents du contrat d'assurance et qui s'engage à payer les primes dues à l'assureur. »⁴⁵

4-4- Le bénéficiaire :

Le mot bénéficiaire qualifie une personne physique ou morale ayant reçu un capital ou une rente de la part d'une compagnie d'assurance dans le cadre de l'exécution d'un assuré.⁴⁶

⁴³<https://www.assureur-conseil-en-ligne.fr> consulté le (24/10/2023) (10H)

⁴⁴<https://www.olino.fr/olno.fr/olno.fr> consulté le (24/10/2023) (12 :11)

⁴⁵<https://www.index-assurance.fr> consulté le (24/10/2024) (13H)

⁴⁶<https://www.boursedexcredits.com> consulté le (24/10/2023) (14 :13)

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

4-5- Le tiers :

De façon générale, un tiers est une personne qui n'est pas liée juridiquement ou contractuellement avec une autre personne, ainsi, lorsque l'auteur et la victime d'un dommage n'ont pas de rapport contractuel entre eux, ils sont qualifiés de tiers.

Le terme « tiers » sert, en règlement de sinistre, à désigner la personne chargée par les parties de régler une contestation, la personne chargée d'assister la personne victime d'une atteinte corporelle, mais aussi le tiers payant et le tiers payeur.⁴⁷

5- Mécanismes de l'assurance :

L'assurance est un mécanisme de partage des risques, de sorte qu'ils se compensent entre eux. C'est ce que l'on appelle le principe de la mutualisation des risques.

Toutefois, pour que l'ensemble du dispositif ne soit pas mis en péril, les risques intégrés à la mutualité, doivent être :

5-1- L'homogénéité des risques :⁴⁸

Homogènes : Il faut réunir un grand nombre de risque de même nature, qui ont les mêmes chances de se réaliser et qui occasionneront des débours du même ordre.

5-2- La dispersion des risques :

Dispersés : Il faut éviter de regrouper les risques qui ont des chances de se réaliser en même temps et au même endroit : dans ce cas, la compensation ne pourrait avoir lieu, si on assure contre la grêle tous les exploitants agricoles d'une même région, le moindre orage de grêle peut anéantir les récoltes de tous les assurés et entraîner des conséquences catastrophiques pour l'assureur.

5-3- La division des risques :

Divisés : Il ne faut pas qu'un sinistre à lui seul puisse menacer la mutualité.

⁴⁷<https://www.index-assurance.fr> consulté le (24/10/2023) (15 :40)

⁴⁸<https://www.economie.gouv.fr> consulté le (24/10/2023) (16H)

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

5-3-1- Les techniques de division des risques :

Les compagnies d'assurance fait recours aux différentes techniques de division de risque pour accepter la couverture des risques supérieurs à capacité de rétention.

a) La coassurance :

La coassurance « est une opération qui consiste avec un seul contrat de couvrir un même risque ou même ensemble de risques avec plusieurs sociétés d'assurances.

La coassurance permet de restreindre les conséquences d'un sinistre en répartissant les pertes simultanément sur un nombre plus ou moins important d'assurés. Et permet aussi d'étendre les garanties sur une activité ou sur une catégorie de risque. »⁴⁹

b) La réassurance :

La réassurance est l'opération par laquelle un assureur se garantit auprès d'un réassureur en lui rétrocédant tout ou partie des risques qu'il a lui-même couvert. Ainsi on peut dire que le réassureur est l'assureur de l'assureur.⁵⁰

c) La rétrocession :

La rétrocession est une opération par laquelle un réassureur transfère les risques qu'il a réassurés à un autre réassureur.⁵¹

Une rétrocession est effectuée pour permettre une capacité supplémentaire ou les compagnies de réassurances cèdent les risques dans le cadre d'accords de rétrocession à d'autres réassureurs, pour des raisons similaires à celles qui poussent les assureurs primaires à acheter de la réassurance.

6- Catégories d'assurance :⁵²

6-1- Les assurances gérées en répartition :

Assurances gérées selon une technique correspondant à la définition de l'assurance. L'assureur ne fait que répartir entre les assurés sinistrés les primes payées par l'ensemble de la

⁴⁹<https://www.assurance-credit-entreprise.fr> consulté le (25/10/2023) (09H)

⁵⁰<https://www.capitale.fr> consulté le (25/10/2023) (10 :23)

⁵¹<https://www.blog.ccr-re.com> consulté le (25/10/2023) (11H)

⁵²Sadou Meziane Ahmed, mémoire « Assurance maritime », université Mouloud Mammeri du Tizi- ouzo , date 2018 , PAGE 31.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

mutualité et ce, par année d'assurance, le cas des assurances Automobile, Incendie et Risques Divers. Ces assurances sont caractérisées par une fréquence de risque constante (*cas des assurances Accidents*).

6-2- Les Assurances gérées en capitalisation :

Ces opérations d'assurances sont souscrites et se nouent à moyen et long terme, une partie ou toute la prime est capitalisée par l'assureur. D'où, une ressemblance avec l'épargne bancaire.

La fréquence de risque est variable (en assurances vie, le risque décès croit avec l'âge, alors que le risque de survie décroît avec l'âge).

L'assureur provisionne (*met de côté*) tout /partie des primes pour faire face aux engagements futurs (*versement de capitaux ou de rente*).

6-3- Les assurances de dommages :

Elles ont pour but de réparer les conséquences d'un événement dommageable affectant le patrimoine de l'assuré. Elles visent la protection du patrimoine.

Elles se subdivisent en :

6-3-1- Assurances de choses :

Garantissent les biens appartenant à l'assuré (garantie directe du patrimoine).

6-3-2- Assurances de responsabilités :

Garantissent les dommages que l'assuré peut occasionner à des biens appartenant à des tiers. Elles sont soumises au principe indemnitaire.

La prestation de l'assureur ne peut en aucun cas, excéder le préjudice réel subi par l'assuré.

6-4- Assurances des personnes :

Elles ont pour objet le versement de prestations forfaitaires en cas d'événements affectant la personne même de l'assuré.

Elles se subdivisent en :

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

- Les Assurances Individuelle et Maladie.
- Les Assurances sur vie.

Elles ne sont pas soumises au principe indemnitaire car il impossible d'évaluer la valeur pécuniaire de la personne humaine.

L'application du principe forfaitaire.

7-Le coût d'assurance et les facteurs qui l'influencent :⁵³

7-1-Le coût d'assurance :

Selon l'Incoterm choisi, les acheteurs et les vendeurs sont libres de souscrire ou non une assurance, sauf dans le cas de certaines destinations pour lesquelles l'assurance est obligatoire.

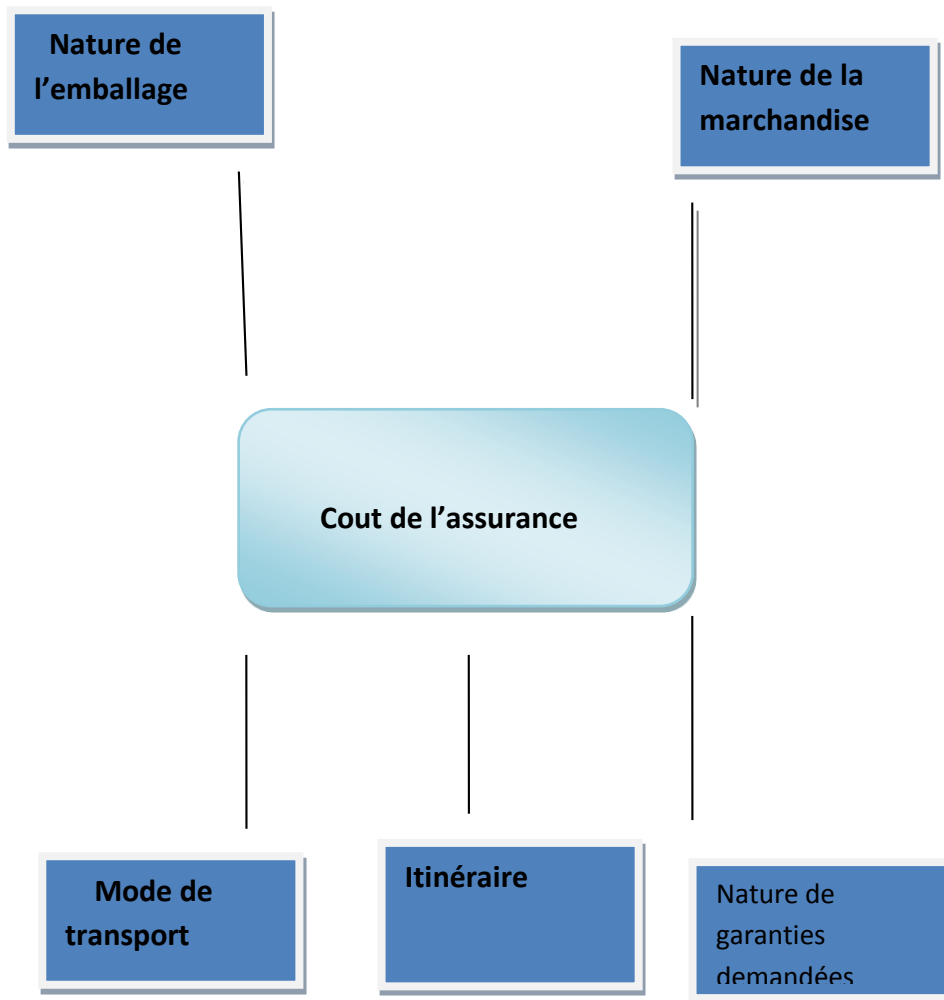
Le coût moyen de l'assurance varie entre 0,1% et 2%, sauf pour certaines liaisons vers les pays En développement, où le coût de l'assurance peut atteindre 8% du coût du transport.

- Le coût de l'assurance dépend :
 - De la nature de la marchandise : fragile, périssable, dangereuse.
 - De qualité de l'emballage et du marquage.
 - Du mode de transport : air, mer, terre, étant entendu que l'assurance air est environ un tiers moins cher que l'assurance mer.
 - De l'itinéraire et de la zone géographique desservie.
 - De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.

⁵³Mansouri Amine, Metidj Ferhat, mémoire « assurance de marchandises transportée par voie maritime » , université Mouloud Mammeri du Tizi-Ouzou, date 2021/2024, page 53 et 54.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

7-2- Facteurs influençant le coût de l'assurance :



7-2-1- La nature de la marchandise :

Elle peut être fragile, elle peut être tentante, donc volable, elle peut être périssable. Pour les marchandises dangereuses, le coût de l'assurance est plus élevé.

7-2-2- La nature de l'emballage :

Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives.

7-2-3- Le mode de transport :

L'assurance est un des domaines où le transport aérien marque des points sur le transport maritime. En moyenne, l'assurance a aérienne coût trois à quatre fois moins cher que l'assurance maritime, et même quelquefois (dans les pays enclavés) la différence est de 1 à 10.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, que vient conforter l'économie sur l'emballage, le poids et cubage : car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent-donc plus cher (en moyenne 2à3fois plus cher) -que le transport aérien.

7-2-4- L'itinéraire assuré :

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risques comme le canal de Suez, l'Est de la Méditerranée, les alentours de Cuba ou le Détroit d'Ormuz et Golfe Arabique.

7-2-5- La nature des garanties couvertes :

L'incoterm utilisé au contrat : une assurance de marchandises vendues FOB...coûte moins cher au vendeur qu'une assurance CIF... ou rendu. En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui supporte les risques du transport : le vendeur ou l'acheteur, selon L'incoterm retenu) a le choix entre différentes formules d'assurance, de la moins à la plus étendue. C'est exactement comme en matière d'assurance automobile : l'assuré la même. Peut se couvrir au tiers ou tous risquent : la prime ne sera pas la même.

8- Le rôle de l'assurance : ⁵⁴

L'assurance ne se limite pas à intervenir lors de la survenance des événements malheureux auxquels sont exposés les individus, mais elle présente d'autres utilités sur le plan social et économique. A ce titre, l'assurance revêt un rôle social et économique.

8-1- Le rôle social de l'assurance :

Le rôle de l'assurance est, avant tout, d'offrir la sécurité aux individus. De ce fait, l'assurance est là pour réparer les dégâts et pour aider les personnes à vivre mieux dans un monde où les risques ne peuvent pas être évités. En outre, il est du devoir de l'assurance d'aider les personnes malades ou accidentées et de contribuer à l'amélioration du niveau de vie des retraités via le contrat d'assurance retraite. De là, l'assurance se voit comme un acte de haute prévention sociale parce qu'elle répond aux besoins des individus cherchant à se prémunir contre le risque de la vie qui peuvent toucher à leur personne ou à leurs biens.

⁵⁴ Document du cours L3 « assurances internationale » emme-Madiou.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

8-2- Le rôle économique de l'assurance :

Le secteur des assurances participe à l'ensemble des activités économiques de société. Ce rôle peut se présenter ainsi :

8-2-1- L'assurance est un instrument de protection du patrimoine :

L'assurance couvre le patrimoine économique en indemnisant les sinistrés à la valeur du dommage, elle permet à chaque victime de réparer ou de reconstruire le bien endommagé. L'assurance permet ainsi le renouvellement de l'outil de production. La reconstitution des biens détruits par un sinistre quelconque, contribue massivement à la protection du patrimoine individuel et national.

8-2-2- L'assurance est un dispositif de l'épargne :

Le secteur des assurances collecte sous forme de primes, l'épargne des assurés. Cette épargne sera redistribuée sous forme de prestations aux sinistrés et aux autres bénéficiaires de contrat d'assurance. De ce fait, l'assurance joue le rôle d'un distributeur financier. Cependant, pendant la période qui sépare la collecte des primes et la distribution des prestations, l'assureur doit mettre de côté les primes recueillies auprès des assurés, afin de pouvoir en disposer en cas de survenance de sinistres. Il constitue des fonds (provisions) qui doivent à tout moment être suffisants pour lui permettre de répondre à ses engagements envers les assurés et les bénéficiaires de contrat d'assurance. Ces fonds sont ainsi une épargne destinée à faire face aux éventuels sinistres non encore survenus.

8-2-3- L'assurance est un instrument d'encouragement du crédit :

L'assurance est un élément primordial pour organismes de crédit. Pour bénéficier d'un crédit bancaire, le banquier exige une garantie qui peut se présenter sous forme d'une assurance par laquelle il garantit le remboursement à l'échéance et en cas d'insolvabilité. Par exemple en cas de souscription d'un contrat d'assurance vie, c'est la compagnie d'assurance qui se charge de remboursement de la dette. Finalement, la souscription d'un contrat d'assurance, notamment l'assurance vie, permet facilement d'obtenir un crédit et accélère l'opération d'emprunt.

Conclusion :

Les assurances sont les moyens le plus important pour effectuer la couverture contre un certain événement arrivé dans le plusieurs domaine, il considère comme un processus de garantie la protection dans les différents secteurs économiques.

Section 2 : Le contrat d'assurance maritime et les incoterms

Introduction :

L'augmentation des risques dans les transactions peut sérieusement entraver les échanges nationaux et internationaux. Cela peut même mettre en péril la survie d'une entreprise si elle ne prend pas en compte ou néglige les risques auxquels elle s'expose. C'est pourquoi les assureurs ont mis en place diverses garanties afin d'indemniser les parties affectées par ces risques, une fois qu'elles ont souscrit un contrat d'assurance.⁴¹

2.1 Définition de contrat d'assurance

Un contrat ou une police d'assurance maritime est un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers, engagés dans une aventure maritime.

En d'autres termes, l'assureur garantit ou souscrit le risque de l'assuré, le mot « risque » étant utilisé dans le présent contexte pour désigner le risque de perte afférent aux biens assurés et ce risque pouvant comprendre non seulement des pertes des bien proprement dit mais également des pertes financières, telles que la perte du fret, du prix du voyage, des commissions ou des gains, ainsi que certains types de dommages aux tiers.⁴²

2.2 Physionomie du contrat d'assurance maritime

L'assurance met en présence au moins deux partenaires : l'assureur et l'assuré, les rapports entre les deux parties sont concrétisés par un contrat d'assurance. Le contrat d'assurance est constitué donc :

⁴¹ « Gestion des risques et contrats d'assurance dans les transactions internationales », revue internationale de droit économique, vol. 28, no. 2, 2021.

⁴² Document « aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime » rapport du secrétariat de la CNUCED nation UNIES New York, 1982 pages 08.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2.2.1 Condition générales :

Il s'agit de dispositions communes à toutes les facultés à l'exception des marchandises exclues et est applicable à tous les types de police d'assurance.

2.2.2 Condition particulières :

Il s'agit de dispositions permettant l'adaptation du contrat aux spécificités du risque garantie elles doivent compte :

- Les noms et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit ;
- La date et lieu de souscription ;
- La chose ou l'intérêt assuré ;
- La situation où s'exerce la garantie ;
- La somme assurée ;
- Les risques assurés et les risques exclus ;
- Les garanties souscrites et le montant des capitaux ;
- La durée de garantie du contrat et sa date d'effet ;
- La prime à payer, le montant de la franchise et éventuellement les surprimes et majorations ;
- Les signatures des parties contractantes ⁴³

2.3 Les déférente police de l'assurance⁴⁴

Il existe quatre (4) principales polices d'assurance définissent comme suite :

2.3.1 Police au voyage

Cette police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est donc adaptée à une expédition isolée. Tous les éléments à prendre en compte étant connu, le risque est limité.

⁴³ BOUANDAS Ahlem- REZKI, Fawzi « Assurance de marchandises transport par voie maritime » université 'ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA''

⁴⁴ Dossier n°02 Assurance transport ; Chapitre n°04 de dossier (Etaford/ M.AIT ISSAD/ Novembre 2017) page 14-15.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2.3.2 Police alimenter (quantum déterminé, durée indéterminée) :

Cette police est adaptée aux gros contrats pour lesquels l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées (fréquences des voyages, modes de transport utilisées etc...). Au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un avis d'aliment. Deux notions sont utilisées dans cette police :

- Le plein, ou valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport à la compagnie d'assurance de limiter ses propres risques. En cas de dépassement de ce plein, l'assuré doit avertir la compagnie d'assurance qui prendra les dispositions nécessaires (réassurance).
- La franchise permet à l'assuré de bénéficier d'un taux d'assurance plus faible, les petits sinistres, en dessous d'une somme fixée, n'étant alors pas remboursée.

2.3.3 La police d'abonnement (quantum indéterminé, durée déterminée) :

Cette police, également nommée **flottante**, est renouvelable par tacite reconduction. Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par un même expéditeur.

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement du déplacement de la marchandise entraîne automatiquement la garantie de l'assureur. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, d'économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adaptée aux grandes entreprises qui exportent et importent fréquemment des marchandises diverses, cette police est devenue d'un usage fréquent. Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelque partie du même groupe que l'entreprise elle-même.

Ce type de contrat fondé sur la bonne foi de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit à affecter à ladite police la totalité de ses expéditions. Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2.3.4 La police tiers chargeur

Cette police est établie au nom des transporteurs, transitaires qui peuvent alors y affecter les marchandises de leurs clients. Elle est intéressante pour les moyennes entreprises qui peuvent ainsi confier l'assurance transport à leur interlocuteur habituel chargé également du transport et d'autres formalités. Si les taux des ordinaires sont négociables, ceux des risques exceptionnels (guerres, catastrophes naturelles etc....) sont fixés par la Caisse Centrale de réassurance.⁴⁵

2.4 La nature des risques garantis par l'assurance maritime

2.4.1 Les pertes et avaries particulières

Elles concernent tous les modes de transport, à savoir ; les détériorations ou disparitions de marchandises résultant d'événements dits majeurs (naufrage d'un navire, krach d'avion, etc....) les sommes concernées étant généralement très élevées, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.

2.4.2 L'avarie commune

Il s'agit d'une notion spécifique au transport maritime. Elle concerne les dommages causés aux marchandises (ou de leur perte totale) à la suite de décisions prises pour sauver le navire comme par exemple le fait de jeter en mer en partie des colis dont le feu à éclater en cale ; il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.⁴⁶

2.5 La nature de la couverture des risques⁴⁷

Il existe deux modes principaux d'assurance des marchandises : une assurance tous risques (TR) et une assurance franc D'avaries particulièrement sauf (FAP SAUF).

⁴⁵ Dossier n°02 Assurance transport ; Chapitre n°04 de dossier (Etaford/ M.AIT ISSAD/ Novembre 2017) page 14-15.

⁴⁶ Dossier n°02 Assurance transport, Chapitre n°01 de dossier (Etaford/ M.AIT ISSAD/ Novembre 2017) page 10-11

⁴⁷ Mémoire de fin d'étude UMMTO ; SADOU Meziane Ahmed « assurance maritime, cas : SAA de Tizi-Ouzou » ; promotion 2018 ; page 44.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2.5.1 La garantie « tous risque »

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relèvent pas des risques exceptionnels de guerre, mines émeutes, grèves, cette garantie couvre tous risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et à la fin de parcours.

Elle couvre tout, sauf les risques de guerre, mines, émeutes et grèves. Ça inclut les dommages causés par la casse, l'avarie et la manutention, mais il y a des exclusions et limitations spécifiées dans le contrat.

2.5.2 La garantie « FAP sauf »

La garantie « FAP sauf » est une couverture d'assurance qui protège contre les avaries communes et les avaries particulières subies par les marchandises, à l'exception des événements spécifiés après le mot « SAUF ». Cette garantie permet à l'assuré de personnaliser les risques couverts. Les événements pouvant causer des dommages sont énumérés dans les textes.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf s'entendant de magasin au magasin.

2.6 Les risque exclus en assurance maritime

Des exclusions sont prévues et réparties en deux catégories : Exclusions absolues ; Exclusions relatives

2.6.1 Exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

- Amendes ; confiscations ; mises sous séquestre ; réquisition ; dommages-intérêts ; contre- bande ; commerce prohibé ou clandestin ; saisie conservatoire ; saisie-exécution ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à la garantie tous risques, l'Assureur demeure également étranger aux préjudices résultant d'infractions aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

- Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit ; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.
- Retards dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou de tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 02 ; préjudices résultant de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particules.

2.6.2 Exclusions relatives

Elles sont prises en charge par l'assureur moyennant paiement d'une surprime conformément à l'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, les risques exclus à moins de stipulation contraire (sauf convention et cotisations spéciales, l'assureur a également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences) sont :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre.
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques.

Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer ;

- Émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.
- Violation de blocus ;
- Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Elles sont, également, exclues (à moins de stipulation contraire et cotisations spéciales)

- Les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés.
- Les colis postaux, même avec valeur déclarée.⁴⁸

2.7 La durée de la garantie

Au regard de la durée de la garantie dans la police facultés maritime, trois formules d'assurance existent.

2.7.1 Magasins à Magasins : La garantie de l'assureur commence au moment où les marchandises assurées quittent les magasins de l'expéditeur et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit.

2.7.2 Port d'embarquement-Sites de l'assuré : La garantie de l'assureur commence au moment où les marchandises assurées mises à bord sur un navire au port d'embarquement et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit.

2.7.3 Port d'embarquement/ Port de débarquement : La garantie de l'assureur commence au moment où les marchandises assurées mises à bord sur un navire au port d'embarquement et finit à leurs déchargements au port de débarquement.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie de l'assureur dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, excéder un délai de (30) jours, à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre

⁴⁸ Mémoire de fin d'étude université ABDERRAHMANE MIRA DE BIJAIA réalisé par BOUANDAS Ahlem et REZKI Fawzi « assurance de marchandise transportée par voie maritime cas : Caisse régionale de mutualité agricole » promotion 2015/2016. Page 44.45.46

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

véhicule de transport ; ce délai est réduit à (15) jours, lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.⁴⁹

2.8 Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre

Pour tout sinistre, les parties au contrat d'assurance souscrit sur le transport des facultés, sont tenues de respecter les obligations qui y sont mises à leur charge. En cas de sinistre, l'assuré est tenu de :

- Le déclarer à l'assureur par tous moyens,
- Prendre les mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages,
- Prendre les mesures visant à conserver les droits de recours de l'assureur,
- Faire constater les dommages par un expert agréé par l'assureur.

2.8.1 La déclaration de sinistre

L'assuré est tenu de déclarer le sinistre à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance, et au plus tard dans un délai de (07) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure.

En cas de vol, le délai de déclaration est ramené à (03) jours ouvrables. L'assuré est également tenu de prévenir les services de sécurité habilités dans les 24 heures qui suivent le moment où il a eu connaissance du sinistre, et de déposer une plainte.

La déclaration doit comporter certains renseignements, à savoir :

- Le nom du navire ;
- La date d'arrivée ;
- Le port de déchargement ;
- Le nom et adresse du transporteur (et/ou armateur) ;
- Une description approximative des dommages et/ou manquants.

⁴⁹ ARTICLE N° 09 de dossier police d'assurance d'abonnement faculté maritime de SAA Page 08.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Ces renseignements sont d'une importance capitale pour l'assureur en ce sens qu'ils lui permettront de prendre certaines mesures urgentes, notamment lorsque les dommages sont importants et que le navire n'est pas de ligne régulière.

2.8.2 Mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages

Elles consistent à prendre des précautions élémentaires pour atténuer les dommages ou préserver les biens endommagés. L'assuré doit agir en bon père de famille sans qu'il soit nécessaire de requérir l'accord préalable de son assureur.

Ces mesures peuvent être matérialisées par :

- Engager un expert pour une surveillance au déchargement, lorsqu'il s'agit de marchandises fragiles nécessitant un soin particulier lors des différentes manipulations ;
- Eviter les longs séjours au port souvent sources d'avaries et de vols.⁵⁰

2.9 Les INCOTERMS

2.9.1 Définition des incoterms

Les incoterms sont rédigés par la chambre de commerce internationale afin d'homogénéiser le vocabulaire dans les échanges et ainsi éviter les litiges entre le vendeur et l'acheteur. Selon le choix de l'incoterm, on peut savoir, qui fait quoi dans les transports de marchandises, qui paie le transport, qui assure la marchandise et à partir de quel point géographique.

Les termes commerciaux internationaux ne sont ni imposés, ni obligatoires, ce sont des outils mis à la disposition des opérateurs internationaux. Selon les secteurs d'activités, des variantes peuvent en modifier les dispositions. Il y a parfois danger à vouloir bousculer les règles utilisées par la majeure partie des opérateurs.⁵¹

⁵⁰ Dossier de police d'assurance d'abonnement facultés maritimes de SAA « Procédure de prise en charge du sinistre (sinistre faculté maritimes) » pages 14-15-16.

⁵¹ L'ouvrage « Stratégies et techniques du commerce international », Annick Busseau, Editions MASSON Paris Milan Barcelone, 1994, pages 168

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

2.9.2 Classification des incoterms

Il y a des INCOTERMS qui sont utilisé dans tous les modes de transport (multimodaux), et ceux qui sont spécifique au transport maritime.

2.9.2.1 Les incoterms multimodaux

Le tableau suivant résume l'ensemble des incoterms de d'autres moyens de transport, leurs significations et leurs principales caractéristiques.

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Tableau N°1 : Les incoterms multimodaux

Incoterms	Signification en Anglais	Signification en Français	Principales caractéristique
EXW	EX Works	A l'usine	L'acheteur supporte tous les frais et tous les risques inhérents au transport de la marchandise à partir de son chargement dans l'établissement du vendeur jusqu'au point de destination.
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	Le vendeur transfère de frais et de risques se fait au moment où le transporteur prend en charge les marchandises.
CPT	Carriage Paid to	Port payé jusqu'à	Le vendeur choisit le transport et paye le fret jusqu'au lieu désigné.
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise, jusqu'à	Même transfert de risque que CPT mais c'est le vendeur qui paie le transport et qui fournit et paie l'assurance transport.
DAF	Delivered At Frontier	Rendu Frontière	Le vendeur paie les frais et supporte les risques jusqu'à la frontière. Le transfert de frais et de risque se fait au moment du passage de la frontière.
DES	Delivered EX Ship	Rendu EX Ship	Le transfert de frais et de risque a lieu à bord du navire au lieu de déchargement habituel du port de destination.
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	Le transfert de frais et de risque de fait à la livraison chez l'acheteur et que le déchargement lui incombe (sauf stipulation contraire des parties).
DEQ	Delivered EX Quay	Rendu A Quai	Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur, dédouanée, sur le quai au port convenu.
DDU	Delivered Duty unpaid	Rendu Droits non Acquittés	Le vendeur met les marchandises à la disposition de l'acheteur au lieu convenu dans le pays d'importation, déchargement compris.

Source : Etabli par nos soins à partir de l'ouvrage, Annick Busseau « stratégies et techniques du commerce international » MASSON Paris Milan Barcelone 1994, page 177-178-179.

2.9.2.2 Les incoterms maritime⁵²

Sont utilisés seulement en transport maritime

- **FOB= Free On Board= Franco A Bord**

Le vendeur place la marchandise à bord du navire du port d'embarquement désigné dans le contrat commercial. Le transfert de frais et risques se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire. L'acheteur choisit le navire et paie le fret maritime. Le vendeur assume les formalités d'exportation.

- **FAS= Free Along Side Ship= Franco Le long du naiver**

Le vendeur remplit ses obligations lorsque la marchandise est placée le long du navire sur le quai ou dans les barges. L'acheteur supporte les frais et risques de la marchandise à partir de ce moment. L'acheteur désigne le navire, paie le fret et dédouane la marchandise en vue de son exportation.

- **CFR= Cost and Freight= Cout et fret**

Le vendeur choisit le navire et paie le fret jusqu'au port désigné. Le chargement sur le navire lui incombe ainsi que les formalités d'expédition. Le transfert de risque se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement.

- **CIF= Cost, Insurance and Freight= Cout, Assurance, fret**

CIF est identique au CFR mais le vendeur a l'obligation de fournir en plus une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises en cours de transport maritime. C'est une assurance franche d'avaries particulières (FAP) sur 110% de la valeur. Le vendeur paie la prime d'assurance. Le transfert de risque se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

⁵² L'ouvrage « Stratégies et techniques du commerce international », Annick Busseau, Editions MASSON Paris Milan Barcelone, 1994, pages 170.171.177.178.179

Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Conclusion :

En conclusion, les contrats d'assurance et les incoterms sont deux éléments importants dans les contrats de vente internationaux. Les incoterms couvrent les obligations des parties à un contrat de vente, tandis que l'assurance permet de couvrir les risques liés au transport des marchandises. Il est important de bien comprendre les règles incoterms et de négocier les termes du contrat d'assurance pour éviter les litiges et les pertes financières.

Chapitre II Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie maritime

Conclusion

Le contrat d'assurance maritime est un contrat conclu dans le cadre d'une expédition maritime, entre un assureur et un assuré, pour couvrir l'assuré contre tous les risques de responsabilités auquel son activité maritime s'expose, selon des différents modes de garantie, sauf convention contraire qui désigne les risques exclus de garantie.

Ce contrat se matérialise par un document qui constitue la preuve d'assurance, il ressort de l'importance de ce contrat que certains éléments doivent être pris en considération, ce qui fait la naissance des différentes polices d'assurance.

Les incoterms s'agissent de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vent à l'international.

Grace aux INCOTERMS qu'on peut savoir qui de vendeur (exportateur) ou de l'acheteur (importateur) doit transporter, assurer, manutentionner et dédouaner la marchandise.

Chapitre III : Etude de cas

Section (01) : présentation de l'organisme d'accueil : ENIEM⁵³**Introduction**

A travers notre stage pratique au sein de l'unité froid dans l'entreprise ENIEM d'oued Aissi, Tizi-Ouzou, nous allons essayer de comprendre la pratique de la procédure d'assurance de marchandise transportée par voie maritime, et de traité ses étapes de la réalisation d'un contrat d'assurance, et ses formalités à suivre pour obtenir un meilleur remboursement en cas d'avarie (sinistre : étude de cas).

Avant d'entamer notre analyse, nous sommes tenus de commencer par la présentation générale de l'entreprise de l'ENIEM.

I. Anatomie de l'entreprise.**1- Historique et situation géographique :****1-1-Historique :**

L'ENIEM est une entreprise publique économique issue de la restructuration organique de la société nationale de fabrication et montage électrique (SONALEC). ENIEM est une entreprise publique de droit algérien créer par décret N°83/19 constitue le 02 janvier 1983. Mais qu'existe depuis 1974 sous tutelle de l'entreprise SONALEC.

Dans le cadre des reformes économique décidées par le gouvernement, elle est passé à l'autonomie en 08 octobre 1983 et elle nommée ENIEM/EPE/SPA

- ENIEM : Entreprise nationale des industries électroménagères.
- EPE : Entreprise publique économique.
- SPA : Société par action.

Le contrat de réalisation du complexe d'appareils ménagères a été signé le 21 /02/1971 pour un montant de 400.000.000.00DA.

⁵³ Document interne de l'entreprise ENIEM unité froid

Les travaux génie civil ont été entamés durant l'année 1972 et la réception des bâtiments eu lieu 1977.

En juin 1977 début de la production du réfrigérateur petit modèle avec un effectif de 2088 travailleurs.

Après l'entrée de notre pays de plain-pied dans l'économie du marché et l'événement des nouvelles réformes économiques, les entreprises algériennes sont obligées désormais d'être plus compétitives et avoir comme soucis majeur : l'amélioration de leurs produits de façon à s'imposer sur scène économique.

1-2- Situation géographique :

Le siège social de l'ENIEM se situe au chef-lieu la wilaya de Tizi-Ouzou. Les unités de productions sont implantées au cœur de la zone industrielle AISSET IDIR d'Oued Assi, Distante de 07 km de la wilaya de Tizi-Ouzou. Elle s'étale sur une surface de 55 hectares et elle est attachée administrativement de la daïra de Tizi-Rached, sa filiale sanitaire est installée à Miliana wilaya d'Ain defla, et sa filiale lampe à Mohammedia wilaya de Mascara.

2- Objet social et champ d'activité :

L'entreprise est chargée dans le cadre national du développement économique et social et eu liaison avec les structures et organisme concerné de la recherche et développement, de la production des équipements, des produits et composants destinés aux différentes branches de l'électroménager, notamment :

- ❖ Les équipements ménagers domestiques.
- ❖ Les équipements ménagers industriels.
- ❖ Les petits appareils ménagers.

Le champ d'activité de l'entreprise c'est élargi à la prise en charge de la fonction distribution et la promotion du service après-vente (SAV).

L'ENIEM a été transformée juridiquement en société par action le 08/10/1989 avec un capital de 40.000.000 DA. Son capital a été augmenté à 700.000.000 DA dans le cadre des mesures d'assainissement arrêtées par la direction centrale du trésor public.

En juillet 1993, le capital de l'entreprise a été porté à 957.500.000DA a dont les actions sont réparties comme suit :

- ✓ 76.82% fond de participation électronique, télécommunication et informatique.
- ✓ 21.93% fond de participation industries diverses.
- ✓ 1.25% fond de participation bien d'équipements.

Depuis mars 1994, la totalité des actions est détenue par le fond de participation électronique, télécommunication et informatique (ETI) a fond a été érigé en Holding sous la dénomination HEELTI depuis le 04 juillet 1996.

Une troisième opération d'assainissement a été finalisée en octobre 1996 et qui s'est soldée par une augmentation du capital social de 2.000.000.000 DA. Par rapport au trésor, le capital social actuel de l'entreprise est de 2.957.500.000DA.

3-quelques informations en chiffre sur l'ENIEM :

- La production 2006 :3 957 M DA
- La commercialisation ou le chiffre d'affaires : 4 801 M DA
- Recette et dépenses
- Recettes : 5 428 M DA
- Dépenses : 5 879M DA
- Endettement : 11 628 M DA
- Trésorier : 11 628 M DA
- Créances : 1775 M DA
- Stocks de produits finis : 2236 M DA
- Effectifs : 2524 M DA
- Frais du personnel : 1179 M DA

II. Structure et organisation de l'ENIEM :

1- Différentes directions de l'ENIEM :

- ✓ DGI : direction de la gestion industrielle
- ✓ DE : direction d'exploitation (champs d'étude).
- ✓ DDP : direction de développement et partenariat.
- ✓ DHR : direction des ressources humaines.
- ✓ DFC : direction de finance et comptabilité.
- ✓ DPC : direction de planification et communication.

- ✓ DMC : direction de marketing et communication.
- ✓ DQ : direction de qualité.
- ✓ DJ : direction juridique.

2- Gamme des produits :

- ❖ Huit (08) modèles de réfrigérateur.
- ❖ Deux (02) modèles de congélateur.
- ❖ Trois (03) modèles de climatiseur
- ❖ Six (06) modèles de cuisinières 4 et 5 feux.
- ❖ Radiateur à gaz butane
- ❖ Deux (02) chauffe bain 5 et 20 litres.

3-Organisation, mission et objectif de l'ENIEM :**3-1- organisation de l'ENIEM :**

L'ENIEM est composée de trois unités de production : unité froid, unité cuisson et unité climatisation, ainsi qu'un service prestation technique et une unité de commercialisation.

Les trois unités de production, le service prestation technique et l'unité commerciale sont implantés à la zone industrielle d'OUED AISSI (commune de TIZI RACHED) et elles sont issues de la restructuration de l'ex complexe ménagère.

3-2 - Mission et objectif de l'ENIEM :

- **Mission :**

L'ENIEM a pour mission d'assurer la production, le montage, le développement et la recherche dans ces différentes branches de l'électroménager (réfrigérateur, congélateur, lavage, cuisson, prestation technique,)

- **Objectif :**

L'ENIEM a pour objectif :

- ✓ D'améliorer la qualité de son produit et la maintenance de l'outil de production et de l'installation.
- ✓ D'augmenter les capacités d'études et de développement et le volume de production selon la demande du marché interne et externe.

- ✓ De renforcer la sécurité d'infrastructure et de patrimoine.
- ✓ De réduire le nombre d'effets, et de valoriser les ressources humaines.

3-3- la division de l'ENIEM en unités :

Le complexe a procédé à une organisation en 1998, et elle consiste à diviser l'ENIEM en 05 unités afin de :

- Garantir un bon fonctionnement des chaînes de production.
- L'indépendance de la comptabilité et la gestion des unités.
- Simplifier le contrôle, la meilleure utilisation de la comptabilité analytique.
- L'accroissement de l'entreprise.

Conclusion :

L'ENIEM est une entreprise qui exerce plusieurs activités au niveau national dans le domaine de l'électroménager en offrant plusieurs types de produits.

Section 02 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de l'ENIEM Tizi-Ouzou

Partie01 : Présentation du cadre méthodologique et l'analyse d'entretien :

Dans cette partie, nous allons mettre l'accent sur le cadre méthodologique pour traitant les différents éléments nécessaires.

1) L'approche quantitative :

« Est une technique de collecte de données qui permet au chercheur d'analyser des comportements, des opinions, ou même des attentes en qualité.

L'objectif est souvent d'en déduire des conclusions mesurables statistiquement, contrairement à une étude qualitative. »⁵³

⁵³<https://www.scribbr.fr> consulté le (27/10/2023) (11H)

2) L'approche qualitative :

« L'étude qualitative est une méthode qui permet d'analyser et comprendre des phénomènes, des comportements de groupe, des faits ou des sujets.⁵⁴

Le but de la recherche qualitative est de développer des concepts qui nous aident à comprendre les phénomènes sociaux dans des contextes naturels, et en mettant l'accent sur les significations, les expériences et les points de vue de tous les participants. »⁵⁵

3) L'approche mixte :

« La recherche par méthodes mixtes est une conception de recherche dans laquelle les chercheurs collectent et analysent des données quantitatives et qualitatives au sein d'une étude pour répondre à leur question de recherche. »⁵⁶

❖ **Choix de l'approche :** dans notre étude, nous avons choisi l'approche qualitative qui nous permet de comprendre et répondre au thème de la recherche.

4) La stratégie de la recherche :

« Une stratégie de recherche est une structure organisée de termes clés utilisés pour effectuer des recherches dans une base de données ou un catalogue de bibliothèque. Elle combine les principaux concepts de votre question de recherche afin d'obtenir des résultats précis. »⁵⁷

5) Justification du choix de l'entreprise « ENIEM » :

« L'ENIEM est une entreprise industrielle électronique qui spécialisée dans le commerce international à travers l'importation et l'exportation et qui utilise l'opération d'assurance maritime des marchandises à l'international. »

6) Collecte des données :

➤ **Outil de collecte des données :** Dans notre recherche, nous avons choisi un guide d'entretien.

⁵⁴<https://scienceetbiencommun.pressbooks.pub> consulté le (27/10/2023) (13 :15)

⁵⁵<https://www.scribbr.fr> consulté le (27/10/2023) (14 :11)

⁵⁶<https://www.voxco.com> consulté le (27/10/2023) (16H)

⁵⁷<https://uottawa.libguides.com> consulté le (28/10/2023) (09H)

« Le guide d'entretien est l'outil qui sert de support est le guide d'entretien, document qui liste les thèmes ou les questions à aborder et qui permet parfois de saisir les réponses au fur à mesure de l'entretien. »⁵⁸

7- La construction de notre guide d'entretien :

Tableau 02° : tableau représentatif des résultats du guide d'entretien

Question poses	Réponses
1) Pourquoi on assure la marchandise à l'internationale ?	On assure la marchandise à l'international pour couvrir cette marchandise contre un certain risque arrivé.
2) Quelle sont les moyens utilisés pour transportée la marchandise au sien de l'Enterprise « ENIEM » ?	Dans la plupart opération qui a été fait l'entreprise ENIEM, elle a utilisé généralement deux moyens du transport de marchandise sont : -Le transport routier : c'est le déplacement de marchandises par voie terrestre. -Le transport maritime : c'est l'acheminement des marchandises par mer.
3) Pour quelle raison de fournir un contrat d'assurance ?	La raison de fournir un contrat d'assurance c'est pour protéger la marchandise contre un risque juridiquement, et aussi le contrat d'assurance est considéré comme un acte où une preuve de garantie entre l'assuré et l'assureur.
4) Es ce que on assure la marchandise où le coût de marchandise ?	Pour assurer la marchandise contre un certain risque arrivé, dans ce cas-là on assure le coût de la marchandise.
5) Quelle est le document important de l'assurance maritime ?	Les documents importants de l'assurance maritime c'est la police d'assurance (le contrat d'assurance)
6) A ce qu'une assure les marchandises tous risque ou juste le transport ?	L'assurance maritime elle assure les marchandises tous risque que ce qui vol, incendie, perte ...

⁵⁸Document PDF « guide d'entretien » <https://pedagogie.ac-strasbourg.fr> consulté le (28/10/2023) (18H)

7) Quels sont les types d'incoterms les plus souvent appliqués lors de vos importations ?	Les incoterms les plus utilisés lors de l'importation c'est le FOB et CFR.
8) Quels sont les sociétés d'assurance avec lesquelles vous collaborez ?	La société d'assurance qui collabore avec l'ENIEM c'est la société nationale d'assurance (SAA).

Source : réalisé par nous-mêmes avec le guide d'entretien au sein de l'entreprise ENIEM

A partir de ce tableau nous concluons que l'entreprise ENIEM est une entreprise industrielle spécialisée dans le commerce international à travers l'importation et les exportations pour cela elle a besoin d'un contrat d'assurance maritime, pour garantir la couverture de sa marchandise à l'internationale. Cependant, un contrat d'assurance maritime est un accord qui fait entre l'assuré et l'assureur et qui est considéré comme un outil de protection des marchandises contre un certain risque arrivé.

Partie 2 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale ENIEM

Introduction :

Dans cette partie nous allons présenter la police d'abonnement contractée par ENIEM au niveau de la SAA de Tizi-Ouzou, par la suite les conditions particulières et générales qui sont présentées sous forme d'articles.

Ensuite nous allons expliquer les démarches suivies par l'importateur qui est dans notre cas l'entreprise ENIEM et le fournisseur qui est (MIDEA ELECTRIC/ SINGAPORE) pour faire déclarer la marchandise au niveau de la compagnie d'assurance qui est dans notre cas la SAA, ainsi que la procédure de déclaration de sinistre arrivé lors de l'acheminement de marchandise pour avoir une indemnisation des dommages par l'assureur.

L'objectif principal de notre enquête - par un entretien de deux séances hebdomadairement - est d'arriver à répondre à notre problématique principale posée qui est « Quelles sont les procédures à suivre pour réaliser un contrat d'assurance des marchandises transportées par voie maritime dans le commerce international ? » et de tester nos hypothèses à travers l'étude qualitative.

1-Présentation d'un contrat d'assurance conclu entre l'ENIEM et la société nationale d'assurance (SAA)

Dans un entretien mené avec notre encadreur, chargé de service d'assurance des marchandises dans l'unité froid à l'entreprise nationale ENIEM, Nous avons traité les clauses du contrat d'assurance où L'ENIEM le souscrit au niveau de la compagnie d'assurance SAA.

Pour que l'ENIEM évite de négocier à chaque voyage, elle s'engage à signer un contrat d'assurance avec la SAA en police d'abonnement.

Le présent contrat est régi tant par l'ordonnance n° 95-07 du 25.01.1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la Loi 06-04 du 20.02.2006. Que par les conditions générales qui précèdent (Visa M.F N 04 du 11-03-2009) et celles particulières et spéciales qui suivent, ces deux dernières prévalent sur les conditions générales, en cas de contradiction.

Aux Conditions Générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent,

L'Assureur garanti l'Assuré contre les risques définis ci-dessous, selon les termes et conditions figurant ci- après

ARTICLE 1 : Définitions

ASSURE : La personne morale désignée aux présentes Conditions Particulières SPA ENIEM Unité Froid.

ASSUREUR : La société nationale d'assurance, par abréviation SAA Spa, dont le siège social est sis au Quartier des Affaires Bab Ezzouar - Alger.

Conditions générales

Elles sont spécifiques à chaque produit d'assurance. Elles fixent le cadre général de l'assurance régissant la relation contractuelle entre les parties et sont insérées à la présente police et en font partie intégrante.

Conditions particulières

Convention entre l'Assuré et l'Assureur définissant les termes et conditions de couverture, objet de la présente police sans pour autant être en contradiction avec la réglementation en la matière et notamment les termes et conditions qui reproduisent les règles impératives ou les imposées.

Les conditions particulières priment sur les conditions générales chaque fois qu'elles y dérogent et en cas de divergence ou d'incompatibilité.

Accident

Tout événement soudain, imprévu et extérieur à la victime et à la chose endommagée, constitue la cause de dommages.

Dommages matériels

Toute détérioration ou destruction d'une chose ou substance, toute atteinte physique à des animaux, résultant d'un événement accidentel garanti par la police.

Sinistre

Réalisation du risque couvert par le contrat, entraînant des dommages matériels atteignant les biens assurés, consécutifs à un événement non exclu.

Franchise

Fraction du montant des dommages que l'assuré garde à sa charge et que l'assureur déduit de l'indemnité due par lui.

ARTICLE 2 : Objet de la garantie

Cette garantie s'applique aux marchandises nécessaires à l'activité de l'assuré, neuves, préparées, emballées ou conditionnées, faisant l'objet d'un transport maritime, et éventuellement d'un transport terrestre complémentaire à celui - ci, chargées sur un navire conformément aux usages reconnus du commerce, dans les limites contenues dans les circulaires de la joint war committee JWC, jusqu'aux sites de l'assuré

La présente garantie, ne s'applique pas :

- A la responsabilité quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers
- Aux conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance.
- Aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

ARTICLE 3 : Garantie accordée

La présente assurance est souscrite aux Conditions tous risques y compris vol et disparition conformément aux Conditions Générales annexées. Sont notamment couverts par la présente Police

- Les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités subis par les facultés (marchandises) assurées lorsqu'ils sont la conséquence :

-d'un événement majeur énuméré (naufrage du navire ou d'une unité fluviale, déraillement, renversement du véhicule terrestre de transport, incendie, explosion, catastrophes naturelles.

- de mouille ou contamination, - de déchirure, de chute (sacs) ou de rupture accidentelle du dispositif de chargement ou de déchargement, étant entendu que le défaut d'emballage et / ou de conditionnement ne pourra être opposé à l'Assuré ;

- de vol, pillage, disparition ou non livraison (sacs).

- Le vol, le pillage et la disparition de tout ou partie des objets assurés demeurent assurés dans les mêmes conditions, à moins qu'ils ne proviennent d'un des risques exclus.

Toutefois, le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'Assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans le rapport d'expertise. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'Assureur que sur présentation d'une attestation de non débarquement au port de destination et / ou un certificat de perte établi par le consignataire ou l'acconier du navire et ce, après des recherches infructueuses.

Les frais consécutifs à un risque couvert, raisonnablement exposés, en e vue :

- de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matérielle, d'en limiter l'importance.

- de permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou encore, de permettre aux marchandises de terminer leur voyage sur une destination autre que celle prévue initialement.

- La contribution aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance.

ARTICLE 4 : Garanties complémentaires

En plus de la garantie accordée dans l'article précédent, les garanties complémentaires ci-après, sont accordées :

a) Trajet Complémentaire : Le voyage terrestre complémentaire est couvert par la garantie de base depuis le port de déchargement jusqu'aux sites de l'assuré sans application de surprime.

b) Transbordement : En cas de transbordement de la marchandise assurée à l'occasion d'un voyage indirect, celle - ci demeure couverte dans les mêmes conditions, sans application de surprime.

c) Séjour Prolongé à Quai Les facultés assurées peuvent séjourner dans le port sans surprime jusqu'à Cent Vingt (120) jours, à partir de la fin du déchargement.

Toutefois, si pour des raisons de force majeure, l'assuré ne peut enlever ces marchandises au terme de ce délai, celui

- ci pourra être prorogé à la demande de l'assuré, formulée avant l'expiration du délai prévu ci - haut ce délai peut être prolongé par quinzaine sans surprime, et sans dépasser dix (10) quinzaines.

d) Risques de Guerre et Assimilés Le risque de guerre et assimilés sont couverts sans application de surprime dans les limites contenues dans les circulaires de la joint war committee JWC, (ci - joint en annexe la version la plus récente).

Toutefois les expéditions en provenance et à destination des pays exclus de la JWC susmentionnée, sont couvertes moyennant déclaration préalable à l'assureur et application de surprime.

e) CLAUSE SPÉCIALE Infiltration d'eau

Par dérogation à l'article 7 des conditions générales faculté maritimes, et l'article 5 alinéa.

f) du présent contrat, l'assureur garantit les dommages matériels résultant de l'infiltration d'eau dans les conteneurs. Une franchise de 1 % est appliquée sur le montant des dommages résultant de l'infiltration d'eau.

ARTICLE 5 : Exclusions

L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

a) Amendes, confiscation ; mises sous séquestre, réquisition : dommages intérêts ; contrebande : commerce prohibés ou clandestins, saisie conservatoire, saisie exécution ; ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à l'article 2, paragraphe 3. L'assureur demeure également étranger aux préjudices résultant d'infraction aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité,

b) Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentant ou ayant droits, insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages,

c) Retards dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche, ou de surestaries, frais de magasinage, de séjours ou tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2, préjudice résultant de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.

d) Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

e) Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconque.

f) Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.

g) Violation de blocus.

h) Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température piquage des liquides en fûts et en citernes. Sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police. En plus des exclusions suscitées, sont exclus de la présente garantie, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant d'une mauvaise préparation des facultés assurées.

ARTICLE 6 : Activité de l'assuré

L'assuré déclare exercer l'activité Conception, le développement, la fabrication et la commercialisation des produits électroménagers.

ARTICLE 07 : Nature des objets assurés

Le présent contrat couvre toutes les expéditions portant sur l'ensemble des facultés nécessaires à l'activité de l'assuré telles que : Divers composants, Compresseurs, joints, tôle, plaques évaporateur, peinture, ...

ARTICLE 08 : Sommes assurées

Il est entendu que la valeur déclarée de chaque expédition assurée par le présent contrat est égale au prix d'achat des marchandises justifié par une facture commerciale domiciliée.

Cette garantie est limitée à Un Milliard Trois cent Millions de Dinars (1 300 000 000,00 DA) par expédition et par navire.

Sont également garantis les frais afférents à l'expédition (fret, et frais de douane), à hauteur de 20 % sur la valeur de l'expédition.

Néanmoins, l'assureur consent à garantir les expéditions dont le montant. Dépasse la somme assurée moyennant une déclaration faite par l'assuré avant le commencement du risque.

ARTICLE 09 : Durée de la garantie

La garantie de l'Assureur commence au moment où les marchandises assurées mises à bord sur un navire au port d'embarquement et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 10 : Fonctionnement du contrat

Les expéditions effectuées par l'assuré sont automatiquement couvertes, à charge pour lui de les déclarer à l'assureur, par avis d'aliment (imprimés fournis par l'assureur) qui doit se faire dans les huit (08) jours au plus tard de la réception des avis nécessaires.

Il est précisé qu'à la fin de chaque mois, l'Assureur établira un avenant de ressortie de primes récapitulant l'ensemble des expéditions effectuées durant le mois considéré. A chaque fin du mois et au plus tard le 15 du mois suivant, l'assuré s'engage à payer l'avenant de ressortie de primes mensuel qui lui est adressé par l'assuré.

ARTICLE 11 : Navires transporteurs

Les facultés assurées, dûment préparées et conditionnées, sont transportées sur des navires âgés jusqu'à vingt-cinq (25) ans d'âge (inclus), et disposant de certificats de navigation et de sécurité en cours de validité durant la période du voyage, conformément aux dispositions des articles 12 et 13 qui suivent

Les navires battant pavillon des pays énumérés ci - dessous, et dont l'âge. Dépassent 25ans, sont soumis à l'application de surprime d'âge et de pavillons selon le tableau ci – dessous

Tableau n3° : Surprime Age et pavillon du navire

AGE DU NAVIRE	SURPRIME D'AGE	SURPRIME DE PAVILLON
De 26 à 30 ans	0,20 %	0,30 %
De 31 à 35 ans	0,28 %	0,40 %
De 36 à 40 ans	0,55 %	1,02 %
Plus de 40 ans	1,02 %	1,35 %

Source : Document interne de l'ENIEM

Costa - Rica, Chypre, République Dominicaine, Grèce, Honduras, Liban, Libéria, les Maldives, Malte, Maroc, Nicaragua, Panama, Singapour et Somalie.

ARTICLE 12 : ISM / CODE

Par dérogation à toute disposition contraire, la présente police couvre uniquement les facultés transportées sur des navires qui détiennent le certificat de gestion de la sécurité (safety

management certificat). Appartenant à une Compagnie qui possède l'attestation de conformité (document of compliance).

Documents prescrits par la convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le code international de gestion de sécurité dit (ISM CODE). Le terme COMPAGNIE désigne le propriétaire du navire ou toute autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire de navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code ISM.

ARTICLE 13 : Classification Des Navires Transporteurs

Par dérogation à toute disposition contraire, la présente police ne couvre que les facultés, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires, classés auprès d'une société de classification énumérées ci - après :

- 1) BUREAU VERITAS.
- 2) LLOYDS REGISTER.
- 3) AMERICAN BUREAU OF SHIPPING.
- 4) REGISTRE DE CLASSIFICATION DE L'URSS.
- 5) NIPPON KAIJI KYOKAI.
- 6) REGISTRO ITALIANO.
- 7) NORSKE VERITAS.
- 8) POLSKI REGISTER.
- 9) CHINA CLASSIFICATION SOCIETY
- 10) INDIAN REGISTER OF SHIPPING
- 11) CROATIAN REGISTER OF SHIPPING
- 12) KOREAN REGISTER OF SHIPPING.

De plus, la garantie de l'assureur pour la période en référence n'est acquise que si :

- La classe du navire transporteur est confirmée.
- La classe du navire n'est pas suspendue au cours de la période de couverture :
- Toutes les recommandations, exigences ou restrictions imposées par la société de classification, et relatives à la navigation du navire sont observées dans les délais fixés par ladite société de classification.

Cette disposition n'est pas applicable pour les navires battant pavillon Algérien.

ARTICLE 14 : Déclaration Sinistre

L'assuré doit aviser l'assureur, dès qu'il en a connaissance et dans un délai de sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et l'étendue des dommages et ce, conformément aux dispositions de l'article 15 des Conditions Générales.

En cas de vol, le délai de déclaration est de trois (03) jours ouvrables, sauf cas fortuit ou de force majeure.

ARTICLE 15 : Constatations Des Avaries

En cas de sinistre garanti par la présente police, l'assuré doit s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste jointe en annexe.

Les frais d'expertise des sinistres garantis par la présente police sont à la charge de l'assureur et sont payables conformément au barème en vigueur.

L'Assuré est également tenu, en cas de dommage occasionnés aux biens assurés de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour conserver les droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables de l'accident, notamment

- Notifier à ces tiers responsables les réserves dans la forme et les délais réglementaires. Il devra également à l'assureur prêter son concours sans réserves pour engager éventuellement les poursuites utiles (Voir document portant Procédures de Prise en Charges des Sinistres » > joint en annexe) ;
- Établir, éventuellement, un constat amiable signé conjointement avec les tiers responsables.

ARTICLE 16 : Délais de constatation

A l'occasion de toutes avaries pertes ou manquants, les constatations doivent être effectuées conformément à l'article 18 des conditions générales.

Toutefois, lorsqu'une prorogation de ces délais a été convenue, les délais de constatations sont automatiquement prolongés jusqu'à l'expiration du nouveau délai de couverture.

ARTICLE 17 : Perte de recours

Conformément aux articles 17 et 18 des Conditions Générales , si par le fait de l'assuré , l'assureur ne peut exercer son recours contre le transporteur ou tout autre tiers responsable , soit pour défaut de réserves , manquement de l'assuré à provoquer ou à requérir les mesures conservatoires dans les délais prescrits ou consécutivement à un retard , lui incombant , dans la transmission des pièces justifiant sa réclamation , l'assureur a la faculté de laisser à la charge de l'assuré , la perte du recours espéré , dans la limite du préjudice qu'il aura ainsi subi.

ARTICLE 18 : Contribution provisoire aux avaries commune

Par dérogation aux dispositions de l'article 22 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, l'Assureur soussigné se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie. De paiement de la contribution de l'avarie commune, à charge pour l'Assuré de prévenir l'Assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention ; l'obligation pour l'Assureur de se substituer à l'Assuré ne vaut toutefois que dans la mesure où les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheront pas l'Assureur de s'y conformer. Si, du fait de cette substitution, l'Assureur se trouve amené verser une contribution provisoire supérieure à celle qui lui incombe en application de l'article 23 des Conditions Générales ou à fournir une caution pour un montant supérieur à son engagement défini par ledit article, l'Assuré sera tenu de lui rembourser sans délai l'excédent de contribution qu'il aura ainsi avancé ou de se substituer à lui pour la fraction de caution dépassant son engagement.

ARTICLE 19 : Franchise

Par dérogation à l'Article 21 des Conditions Générales, les sinistres garantis au titre du présent contrat seront réglés avec déduction d'une franchise de 1 % pour les infiltrations d'eau, pour les autres dommages seront réglés sans déduction de franchise.

ARTICLE 20 : Règlement des sinistres - base d'indemnisation

En cas de sinistre touchant les biens assurés, le montant payable par l'assureur est calculé selon la base d'indemnisation suivante :

Règlement des dommages et pertes

1. L'importance des avaries constatées, ainsi qu'il est dit à l'article 16, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination

et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

2. Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composant un même tout et où l'assureur juge de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets avariés ou non les risques de retour et de réexpédition ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'assureur, si les avaries constatées sont-elles mêmes à sa charge alors même qu'il serait tenu de payer tant pour les frais que pour les avaries une somme supérieure à la valeur assurée.

Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police ni à la règle proportionnelle dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à la valeur réelle.

ARTICLE 21 : Pièces Constitutives Du Dossier De Réclamation

En cas de sinistre garanti, l'assuré est tenu de présenter à l'assureur un dossier de réclamation composé des pièces justificatives ci - après citées :

- Déclaration de sinistre.
- Connaissance originale ou copie non négociable.
- Facture (s) commerciale (s) domiciliée (s) ;
- Lettre de réserves réglementaire, avec accusé de réception du (ou des). Tiers responsable (s) des dommages.
- Attestation de non débarquement ou bordereau différentiel ou bulletin de déficit de douane en cas de manquant.
- Rapport d'expertise avec photos, accompagné de la note d'honoraires de l'expert.
- Récépissé de déclaration de vol après dépôt de plainte (en cas de disparition ou vol).
- Liste de colisage. Ainsi que tous documents en rapport avec le sinistre et / ou l'expédition, jugés utiles par l'assureur. Ces documents doivent être transmis à l'assureur dans les meilleurs délais et au plus tard dans les trois (03) mois qui suivent la date de survenance du sinistre.

ARTICLE 22 : Taux de prime & décompte de prime

Indépendamment des surprimes fixées par ailleurs, les expéditions de l'assuré sont couvertes en Tous Risques y compris vol et disparition. Moyennant paiement d'une prime fixée au taux de 0,04 % appliqué sur la valeur assurée par expédition.

Compte tenu de ce qui précède, il sera perçu à la signature de la présente police une prime totale, frais, taxes et droits de timbres compris, de Six Cent Trente Cinq Dinars (635,00 DA), décomptée comme suit :

Tableau n°04 : Taux de prime et décompte de prime

DESIGNATION	MONTANT (DA)
PRIME NETTE	
COUT DE LA POLICE	500,00
TVA (19%)	95,00
DROIT DE TIMBRES	160,00
PRIME TOTALE A PAYER	755,00

Source : Document interne de l'ENIEM

ARTICLE 23 : Droit applicable et juridictions

Les lois régissant la relation entre les parties sont les lois Algériennes en vigueur ou qui pourraient être promulguées ultérieurement, de même que les juridictions Algériennes restent les seules compétentes.

ARTICLE 24 : Durée et effet du contrat

Le présent contrat est conclu pour une durée d'une année. Il prend effet, le 01-01-2022 et reconduit tacitement, le 31-12-2022.

ARTICLE 26 : Le présent contrat est conclu entre les parties pour être exécuté de bonne foi. Toute modification dans les termes et conditions de la présente assurance sera constatée par avenant à annexer à la police d'assurance pour en faire partie intégrante.⁵⁴

2- Déclaration des marchandises au niveau de la compagnie d'assurance (SAA)

Les marchandises doivent être assurées à l'embarquement, avant qu'elles soient chargées dans le périmètre de navire. Lors de la réception de connaissance, l'assuré (ENIEM) doit remplir et déposer au niveau de la SAA, un avis d'aliment faculté maritime⁵⁵, qui porte des informations suivantes :

Le numéro d'avis d'aliment (n°0001318), la date d'établissement (06/05/2020), marques et numéros (UF37/201), le nombre de colis nature des marchandises et de l'emballage (2.848 carton collection réfrigérateur NO-FORST HD-663FWEN-BK dans TC de 40' 33TC), pays d'embarquement (CHINE), destination (Alger), lieu de chargement (NANSHA), nom de navire (ARNOLD MAESK), date d'embarquement (05/05/2020), valeurs assurée en devise (517,500 USD), cours de jour (1USD = 128,4109 DA), valeurs assurée en dinars (66452,64075), type de garantie (tous risques), le coût d'assurance(0,12%), le montant de la prime (79,74317 DA).

Accompagnée d'une lettre de réserves préliminaire⁵⁶, ce document est important, lorsque des réserves sont adressées au transporteur ou à son représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison comme le prescrit l'article 790 du Code Maritime, le principe de présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur se trouve conforté.

L'envoi de réserves au transporteur en cas de dommages facilite le recours pour l'Assureur et augmente considérablement les chances de gains des actions en responsabilité, intentées contre les transporteurs maritimes.

3-Procédure de prise en charge du sinistre

En cas de sinistre, l'assuré est tenu de déclarer à l'Assureur par tous moyens.

⁵⁴ Documents interne de le entreprise ENIEM, bureau transit Mr (...) « L'unité froid »

⁵⁵ Voir annexe n° 01

⁵⁶ Voir annexe n° 02

3-1 La déclaration de sinistre

L'Assuré est tenu de déclarer le sinistre à l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance, et au plus tard dans un délai de sept (07) jours, sauf cas de force majeure.

Le délai de déclaration en cas de vol est de trois (03) jours ouvrables.

L'Assuré est tenu de prévenir les services de sécurité habilités dans les 24 heures après la connaissance du sinistre, et de déposer une plainte.

Certains renseignements doivent être dans la déclaration de sinistre⁵⁷, à savoir : Le nom du navire (HOHEWEG), la date d'arrivée (08/06/2020), pays d'embarquement (CHINE), le port de déchargement (ALGER), le nom et adresse du transporteur (MAERSK, 47 LOT PETITE PROVANCE SAID HAMDINE 16035 ALGER), nature de marchandise (NO FROST), quantité (33 TCS), une description approximative des dommages (20 cuves Black endommagé dans TC n°PONU783281).

L'assuré doit présenter à l'assureur le dossier de réclamation

3-2 Les documents accompagnants la déclaration de sinistre

Afin d'accomplir le dossier de réclamation de sinistre, l'assuré doit joindre à cette déclaration les documents requis comme suit :

a) Connaissance original ou copie non négociable :

Pour déterminer la réalité de l'expédition, le transporteur remet à l'ENIEM le connaissance maritime qui est considéré comme titre du transport et de propriété des marchandises.

Le connaissance maritime⁵⁸ est composé de :

Nom du fournisseur (MIDEA ELECTRIC/ SINGAPORE Avis d'aliment N°1318), Nom et adresse du client (ENIEM SPA, unité froid, zone industrielle Aissat Idir, Oued Aissi BP 108, Tizi Ouzou, Algérie), le numéro de connaissance (N°FRE20040280) Le port de déchargement (Alger), du nombre de connaissance original (3), la désignation de la

⁵⁷ Voir annexe n° 03

⁵⁸ Voir annexe n° 04

marchandise et la quantité (lot de 2.848 cartons logés dans 33 Conteneurs 40'), le poids en gros (145.643,980 T/M), Date d'embarquement du port (05/05/2020), type de l'incoterm(CFR).

b) Avis d'aliment

Le dossier doit contenir une copie d'avis d'aliment dont les informations citées auparavant.

c) Facture commerciale domiciliée

La facture commerciale précise les informations concernant le prix, la quantité et la nature de la marchandise, ainsi que des renseignements sur le fournisseur et le client.

Dans notre cas, elle est établie entre ENIEM et son fournisseur, Nom du fournisseur (MIDEA ELECTRIC/ SINGAPORE), Nom du client (ENIEM unité froid), Destination (Z.I OUED AISSI TIZI OUZOU), Numéro de la facture (200427000567), L'incoterm choisi (CFR), Désignation de la marchandise et Le nombre de colis (Lot de 2.848 cartons logés dans 33 conteneurs 40'), Le poids brut (145643,980 T/M), La valeur en devise USD (517500).

d) Rapport d'expertise avec photos accompagné de la note d'honoraires de l'expert Le rapport d'expertise⁵⁹ est un élément essentiel dans l'estimation des dommages, l'ENIEM unité froid a désigné l'expert Mr IDRES Mahmoud situe au Rue des frères Kara, Bejaia. Afin de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivante :

33 Containers 2.848 Cartons de NO FROST REFRIGERS CKD FORMAT.

Ou il a constaté des endommagements à divers degrés d'importance d'une 20 Cabinets cabossés, dépréciés à 10%, l'estimation du montant des dommages établis comme suit :

20 Cabinets x le prix unitaire (USD/T) x 10% = le montant US \$

20 x 109,37 USD/T x 10% = 218,74 USD\$

1 USD = 128,4109 DA (avis d'aliment SAA n°0001318 du 06/05/20)

Soit un montant en dinars :

218,74 US \$x 128,4109 DA= 28.088,60 DA

⁵⁹ Voir annexe n° 05

Le rapport d'expertise doit être accompagné de la note d'honoraire⁶⁰ qui détermine les frais d'expertise, en plus des photos qui montre les dommages.

e) Lettre de réserves réglementaire, avec accusé de réception du (ou des) tiers responsable (s) des dommages.

La lettre de réserves ⁶¹est présentée, soit au tiers responsable ou à son représentant pour qu'elle accueille son accusé de réception avec la date du jour de sa notification, soit envoyée en recommandée avec accusé de réception.

A défaut de réserves réglementaires, les marchandises figurant sur le connaissement seront présumées avoir été livrées en bon état.

Les réserves non établies dans les délais prescrits par le Code Maritime (art 790) n'ont aucune valeur juridique.

En cas de dommages apparents, les réserves doivent être adressées au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, avant ou au plus tard le jour de la livraison des marchandises.

Si les dommages ne sont pas apparents lors de la réception des marchandises au port de destination, le réceptionnaire dispose d'un délai de trois (03) jours ouvrables, à compter de la livraison, pour adresses réservées.

f) Avis d'arrivée

C'est le document par lequel l'assuré (ENIEM) prouve à l'assureur (SAA) que la marchandise a été arrivée au port de destination⁶².

g) Liste de colisage

C'est le document par lequel est détaillée la liste des marchandises l'ENIEM au port de départ, il désigne la qualité, le poids brut et net de la marchandise, la désignation de la marchandise avant le départ du navire.

⁶⁰ Voir annexe n° 06

⁶¹ Voir annexe n° 07

⁶² Voir annexe n°08

Il est remis par le fournisseur pour but de préciser le nombre exact de la marchandise au départ.

En plus de tous autres documents en rapport avec le sinistre et / ou l'expédition, jugés utiles par l'Assureur.

4-Indemnisation des dommages par l'assureur

Après l'étude de dossier reçu par l'ENIEM, la compagnie d'assurance (SAA) a le droit de procéder à une contre-expertise pour confirmer l'expertise faite par l'assuré, sinon elle le dédommage directement, à son tour l'assureur va être indemnisé par le responsable du sinistre.

Dans notre cas d'étude la valeur du dommage sera indemnisée par la SAA, qui a choisi de rembourser directement sans faire une contre-expertise l'ENIEM en délivrant le chèque BDL⁶³ n° 9633966, d'un montant de 30.454,44DA. L'ENIEM doit notifier son assureur (SAA) la réception du chèque remis par un acte de subrogation⁶⁴.

⁶³ Voir annexe n°09

⁶⁴ Voir annexe n°10

Conclusion

Pour conclure ce chapitre, on constate que l'entreprise ENIEM a bien suivi les procédures d'assurance pour ses marchandises. Elle a pris une police d'abonnement auprès de la compagnie d'assurance (SAA) pour être indemnisées en cas de problème.

La déclaration de la marchandise à l'assureur se fait lors de l'embarquement au port avec un avis d'aliment faculté maritime et une lettre de réserve préliminaire pour éviter tout dommage potentiel.

Dans notre cas, l'ENIEM a constaté des dommages dans sa marchandise et a suivi les étapes appropriées en cas de sinistre. Elle a déclaré le sinistre en fournissant plusieurs documents, tels que le facteur commercial domicilié, le connaissement maritime, l'avis d'aliment, la liste de colisage, le rapport d'expertise et la lettre de réserve.

On constate que quel que soit le type de sinistre couvert par le contrat d'assurance, après souscription, la compagnie d'assurance SAA respecte son engagement en indemnisant l'assuré pour la valeur des dommages subis. Tous les contrats d'assurance ont leurs propres conditions, peu importe leur nature.

Conclusion générale

Le commerce international a un impact positif considérable sur l'économie mondiale ; il favorise la création d'emplois, encourage l'innovation et permet aux pays de profiter de ressources et de compétences diverses. De plus, il stimule la croissance économique en facilitant les échanges de biens et de services entre les nations. Le commerce international renforce également la relation diplomatique et la coopération entre les pays. Le commerce mondial, il joue un rôle essentiel dans le développement économique et la prospérité globale.

Le transport maritime joue un rôle clé dans le succès du commerce international en permettant un transport efficace et rentable des marchandises à travers les océans. Grâce à sa capacité à transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, il facilite le commerce à grande échelle. De plus, le transport maritime offre des coûts de transport relativement bas, ce qui permet aux entreprises de réduire leurs dépenses et de proposer des produits à des prix compétitifs sur les marchés mondiaux. Le transport maritime est important pour le développement et la croissance du commerce mondiale.

Malgré les avantages de ce mode de transport, il reste exposé à plusieurs risques pouvant survenir du lieu de provenance des marchandises à la destination finale. L'assurance maritime est un facteur majeur pour protéger les marchandises contre les risques liés au transport, tels que les accidents ou les pertes. Cela permet aux entreprises d'avoir l'esprit de couverture leurs marchandises sont protégées et qu'elles seront indemnisées en cas de problème.

L'assurance maritime est donc essentielle pour garantir la sécurité et la protection des marchandises lors de leurs transports à travers les océans.

Le principal objectif de notre étude est de découvrir comment fonctionnées une assurance maritime des marchandises l'international, et leur importance dans les transactions commerciales et de savoir les procédures à suivre pour réaliser un contrat d'assurance maritime des marchandises au niveau de l'entreprise ENIEM.

On a adapté dans notre recherche un guide d'entretien qui porte son des questions liées a l'organisme d'accueil qui nous permet de facilité de comprendre la procédure de l'assurance maritime des marchandises. Nous avons utilisé dans notre étude l'approche qualitative pour avoir une compréhension majeure.

Durant notre stage pratique au niveau de l'entreprise ENIEM, nous avons constaté que l'assurance maritime des marchandises occupe une place importante durant les transactions

commerciale et qui été considère comme une utile de couverture des M/ses transporte par voie maritime.

On conclut, que l'assurance maritime de marchandises est une opération qui permet de protéger les marchandises transportées par voie maritime et qui a un rôle majeur sur le développement des échanges commerciale.

Bibliographie

- ***Ouvrages***

- Annick Busseau « Stratégies et techniques du commerce international, Editions MASSON Paris Milan Barcelone, 1994.
- André Rochelle, livre d'assurance : top pratique paris édition 1999.
- Christian PATRAT et Jean – lue BESSON, assurance non –vie modélisation, simulation, Ed Economica. France 2005.
- D.HENRIET et J-C Rochet, microéconomie de l'assurance, Ed Economico, paris, 1991.
- FREMONT. A, Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques, CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS, édition OCDE/FIT, France, 2009.
- François EWALD et Jean-Hervé LERENZO, Encyclopédie de l'assurance, Economica, paris, 1997.
- Jérôme, YETMAN, Manuel international de l'assurance, Ed, Economica France 1988.
- Jean Belotti, ‘ transport international de marchandise’, édition Magnard- Vuibert, Janvier 2015.
- LANDEL,J . Lexique des termes d'assurance, édition : précis Dalloz, 1986.
- MAROCQ, J. Risque et assurance transport et logistique, l'argus de l'assurance, 2eme édition, France, 2011.
- NICOLAS.P. Y « Le transitaire et le commissionnaire de transport » ; DFM, édition 1978, France, p 195 ;
- Naji. Jamal (2005). « Commerce international » éditions du Renouveau pédagogique Inc.
-
- Philippe Deubel, Mac Montoussé « Serge d'. Agostino, `` Dictionnaire de science économique et sociales'', 2008, Éditions Boréal, 2008.

- ***Mémoire***

- MANSOURI AMINE, METIDJI FERHAT, « assurance de marchandise transportées par voie maritime » Université, Mouloud Mammeri de tizi Ouzou, date 2021 _ 2022.
- HADDADOU ZINA, DEHLOUM SARAH mémoire « Analyse de l'évolution de la structure du commerce extérieur de l'Algérie 1990_ 2016, université, Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, date “ 17/07/2018 ”.

- Ahlem- REZKI, Fawzi Mémoire d'université ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA. « Assurance de marchandise transportée par voie maritime cas caisse régional de mutualité agricole » promotion 2015/2016.
- SADOU Meziane AHMED, mémoire « assurance maritime, Université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, date 2018.
- **Article**
 - Article, n° 572 du code maritime algérien
 - AGNES.P, OP-cite, page 41. IBID, « COUIL BAULT.F, ELIA SHBERG, C, op- cité ». « HENRIE. P, op- cité ». « AGNES.P. OP, ».
 - ARTICLE N° 09 de dossier police d'assurance d'abonnement faculté maritime de SAA.
 - Dossier de police d'assurance d'abonnement facultés maritimes de SAA « Procédure de prise en charge du sinistre (sinistre faculté maritimes) ».
 - Mme ABADA/module relation international /CACI 2017-2018 ; M. HAMMOUDI/module prospection /CACI 2017- 2018.
 - ARTICLE « Gestion des risques et contrats d'assurance dans les transactions internationales », revue internationale de droit économique, vol. 28, no. 2, 2021.
 - Article Thierry Lopinot, Jeanne Bouffie (2004) « Fonds Monétaire International »
- **Site web**
 - [Https://www.commerce.gov.dz](https://www.commerce.gov.dz) ;
 - <http://www.commentexporterimporter.com>
 - <http://www.tarifdouanier>.
 - [Https://fr.m.wikipedia.org](https://fr.m.wikipedia.org);
 - <http://www.afagegroup.com> ;
 - <http://www.esalco.com/Fr> ;
 - <http://www.logistiqueconseil.org>
 - <http://www.nashco.com.dz>
 - <https://www.memoireonline.com> ;
 - <https://www.univ-bejaia.dz> ;
 - <http://www.acanée.com> ;
 - <http://www.dictionnaire-juridique.com> ;
 - [Https://www.allianz-tarde.fr](https://www.allianz-tarde.fr) ;
 - <http://www.tarifdouanier>

- <http://www.apercumarin.com>
- <https://www.maersk.com>
- <http://www.univ-amu.fr>
- <Https://www.esce.fr>
- <https://images.app.goo.gL>
- <https://Fr.scribd.com>

- <https://www.googel.com/ingres>
- <https://www.eurofiscalis.com>
- <https://www.lecomparteurassurance.com>
- <https://www.supplychaininfo.eu>
- <https://www.douane.gov.DZ>
- <https://www.larousse.Fr>
- <https://www.lafinacepourtous.com>
- <https://image.APP.goo.gl>
- <https://Fr.scribad.com>
- <https://www.cetelem.fr>
- <https://www.assureur-conseil-en-ligne.Fr>
- <https://www.olino.frlino.frlino.fr>

- <https://www.index-assurance.fr>
- <https://www.boursedexredits.com>
- <https://www.index-assurance.fr>

- <https://www.economie.gouv.fr>
- <https://www.assurance-crédit-entreprise.fr>
- <https://www.capitale.fr>
- <https://www.blog.ccr-re.com>
- <https://www.scribbr.fr>
- <https://scienceetbiencommun.pressbooks.pub>
- <https://www.scribbr.fr> <https://www.voxco.com>
- <https://uottawa.libguides.com>

- **Documents PDF :**

- Document du cours « Bases techniques de l'assurance » M. Belkacem yanat
- Document PDF « guide d'entretien » <https://pedagogie.ac-strasbourg.fr>
- Documents interne de l'entreprise ENIEM, bureau transit Mr (...) « L'unité froid »
- Document « aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime » rapport du secrétariat de la CNUCED nation UNIES New York.
- Dossier n°02 Assurance transport ; Chapitre n°04 de dossier (Etaford/ M.AIT ISSAD/ Novembre 2017)

ANNAXES


 الشركة الوطنية للتأمين
 Société Nationale d'Assurance
 Direction Régionale Tizi Ouzou
 BP 36 Nouvelle ville Tizi Ouzou
 Tél: (Sécher) 026 11 88 97 / Fax: 026 11 81 10

AVIS D'ALIMENT FACULTÉ MARITIME

N° 0001318

DT N° 525 024

ETABLISSEMENT 06/05/1990



ASSURE EN APPLICATION DE
 MODE DE CHARGEMENT CALE OU PONTEE

N° SUIV N° ROS	NBR DE COLIS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VOYAGE		VIA (1)	NAVIRE	RISQUES A COUVRIR (3)	TAUX	MONTANT DE LA PRIME
			DE	A					
	9207	COLLECTION	China						
		REFRIGERATEUR							
		NO-FROST							
		HYGROFROST							
		dans le de 10							
		(33,70)							

Annesse 01

1150 198 1160 11



1. En cas de sinistre, l'assureur est tenu de payer la somme assurée.
 2. Le montant de la prime est fixé en fonction des conditions d'assurance.
 3. Le montant de la prime est fixé en fonction des conditions d'assurance.
 4. Le montant de la prime est fixé en fonction des conditions d'assurance.

Annexe (02)

5.25024



المؤسسة الوطنية للصناعات الكهربائية المنزلية
 ENTREPRISE NATIONALE DES INDUSTRIES DE L'ELECTROMENAGER
 EPE (Sps au Capital Social de 10.279.800.000 DA - Certifié ISO 9001/2008 - ISO 14001/2004

Complexe d'Appareils Ménagers

مركب الأجهزة المنزلية

ENIEM UNITE FROID

OUED AISSI LE : 22/06/2020

DEP COMMERCIAL
SERVICE TRANSIT ET DOUANE

TRANSPORTEUR : MAERSK

ADRESSE : 47 LOT PETITE PROVANCE
SAID HAMDINE 16035 ALGER

OBJET : RESERVES

Messieurs,

Nous avons le regret de vous informer que le navire **HOHEWEG**, arrivé au port
 ALGER TERMINAL, le 08/06/2020, a débarqué pour notre compte une cargaison

De **COLLECTIONS NO FROST**, soit 2848 CLS sur lesquels nous
 Avons constaté des dommages et avaries.

En conséquence, nous vous formulons les réserves les plus expresses et entendons vous
 Rendre formellement responsable du préjudice causé à notre marchandise.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

SIGNATURE DU RECEPTIONNAIRE

Signature
 Directeur d'Assurance
 Direction Régionale Tizi-Cuzou
 Adresse Tizi-Cuzou
 Directeur d'Agence
 F. SAAFI

ENIEM - U FROID
 Chef de Service
 Transit et Douane
 Tizi-Cuzou

Zone Industrielle - Assaf Idir, Oued-Aissi B.P. 108 - Tizi-couzou - Algérie
 +213 (0)26 41 31 79 / 41 31 95
 www.eniem.com.dz

المنطقة الصناعية عيسات إيدير، واد عيسى ص. ب 108 - تيزي-كوزو - الجزائر
 +213 (0)26 41 31 79 / 41 31 95
 www.eniem.com.dz



RR 000 365 671 153

MSEY

Cooperative

EN NAKHAK n° 11

Les Sources

El Moussoi RAS

195 (2R) Alger

L'ASSURE : ENIEM
 ADRESSE : *Unit Algiers*
 FAX : *Unit Algiers*
 TELEPHONE N° :
 DOSSIER REF. N° :

(Annexe 03)

CL 4120

DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion : <i>WILHELM</i> le : <i>08.05.20</i>	() Avis d'aliments n° : du :
Voyage de : <i>Chine</i> à : <i>Alger</i>	() Connaissance ou LTA : du :
Cargaison déchargée le :	() Facture commerciale n° : du :
Cargaison enlevée le : <i>24.05.20</i>	() Facture d'origine n° : du :
Transporteur (3) : <i>AZL SIC</i>	() Liste de colisage n° : du :
Adresse : <i>Unit Algiers</i>	() Lettre de réserves n° : du :
Fax n° : <i>16035 Algiers</i>	() Procès-verbal de constat n° : du :
Club de protection :	() Rapport d'expertise n° : du :
Adresse :	() Note d'honoraires du :
Fax n° :	() Attestation de perte n° : du :
Nature marchandise transportée : <i>No Frost</i>	() Attestation de dépôt de plainte du :
Quantité : <i>33 Tons</i>	() Note de débit de DA : du :
Valeur assurée : <i>077 000 000 \$</i>	
Police d'assurance n° : <i>2405 W-4843</i>	
Date d'effet : <i>06-05-20</i>	
Avis d'aliment n° : <i>1319</i> du : <i>06-05-20</i>	

Annexes (03) 03

L'ASSURE : ENIEM CL 4120

ADRESSE :

FAX :

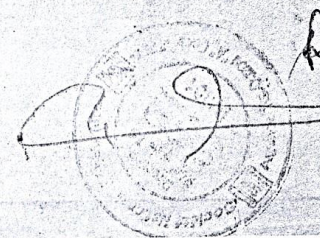
TELEPHONE N° :

DOSSIER REF. N° :

DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion : <u>MALEK</u> Arrivé le : <u>27.06.20</u>	() Avis d'aliments n° :
Voyage de : <u>Cherbourg</u> à : <u>Alger</u>	du :
Cargaison déchargée le :	() Connaissance ou LTA :
Cargaison enlevée le : <u>27.06.20</u>	du :
Transporteur (3) : <u>MAERSK</u>	() Facture commerciale n° :
Adresse : <u>MAERSK Petite</u>	du :
Fax n° : <u>44.70.11.11</u>	() Facture d'origine n° : du :
Club de protection :	() Liste de colisage n° : du :
Adresse :	() Lettre de réserves n° :
Fax n° :	du :
Nature marchandise transportée : <u>Alcool</u>	() Procès-verbal de constat n° :
Quantité : <u>325 TA</u>	du :
Valeur assurée : <u>517 500 00</u>	() Rapport d'expertise n° :
Police d'assurance n° : <u>3117</u>	du :
Date d'effet : <u>26.05.20</u>	() Note d'honoraires du :
Avis d'aliment n° : <u>1318</u> du : <u>01.05.20</u>	() Attestation de perte n° :
	du :
	() Attestation de dépôt de plainte :
	du :
	() Note de débit de DA :

Recu le
21/09/20



04

Ammesce (04)

FAST REACH		BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT NVOCC No.:MOC-NV05728	
MIDEA ELECTRIC TRADING (SINGAPORE) CO PTE LTD 158 CECILE STREET 07-01/02, SINGAPORE 069645		BOOKING NO. 597197027	B/L NO. FRE20040280
TO THE ORDER OF THE BEA SITE ENIEM OUED AISSI TIZI OUZOU 098		FORWARDING AGENT REFERENCES	
ENIEM UNITE FROID Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU ALGERIA NIF NUMBER : 0909.1800.43.19.197		FORWARD INLAND ROUTING (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)	
ARNOLD MAERSK		PLACE OF RECEIPT (applicable only when document used as Multimodal Transport Bill of Lading, see clause 1)	
Voyage No. 010W		PLACE OF DELIVERY (applicable only when document used as Multimodal Transport Bill of Lading, see clause 1)	
NANSHA CHINA		ALGIERS, ALGERIA	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER		GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL 33x40'HQ CONTAINERS S.T.C. 2848 CARTONS FULL PARTICULARS AS PER ATTACHED SHEET		145643.980 KGS	2197.0500 CBM

ORIGINAL

ABOVE particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)
 33x40'HQ CONTAINERS(S) ONLY
 The Carrier's liability is limited to the net weight or measurement of the goods as declared by the Shipper, unless the goods are damaged or lost in transit. The Carrier's liability is limited to the net weight or measurement of the goods as declared by the Shipper, unless the goods are damaged or lost in transit. The Carrier's liability is limited to the net weight or measurement of the goods as declared by the Shipper, unless the goods are damaged or lost in transit.

FREIGHT & CHARGES		RATE	UNIT	CURRENCY	PAID/PRD	COLLECT	CARRIER'S RECEIPT (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.	SIGNED FOR THE CARRIER, FAST REACH INT'L CARGO CO LTD, TRADING AS FAST REACH
FREIGHT PREPAID SHENZHEN, CHINA 2020/5/5 OF B/L 2020/5/5 BOARD DATE							THREE (3)	For and on behalf of 深圳市美迅達國際貨運代理有限公司 FAST REACH INT'L CARGO CO., LTD. AS AGENT(S) FOR THE CARRIER

1 1204059

HOUSE B/L NO: FREL0040260
VESSEL: ARNOLD MAERSK

PAGE: 1

MARKS AND NUMBERS: NO. OF PKGS
2848 CARTONS

GROSS WEIGHT MEASUREMENT
145643.980 (KGS) 2197.0500 (CBM)

N/M

SHIPPER'S LOAD COUNT & SEAL
33x40'HQ CONTAINERS S.T.C.

NO-FROST REFRIGERATOR, CKD FORMAT
LC NO.: 098ICD0001320039
2847 CARTONS COLLECTIONS CKD REF
HD-663FWEN-BK
01 CARTON ECHANTILLON COMBINE,
MODELE BCD-308

PONU8263441/CN5231442/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
TCKU6062949/CN5231451/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU2205641/CN5231443/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
PONU7991118/CN5231450/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
CAIU8214968/CN5231441/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU5580440/CN5231459/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU4137320/CN5231444/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU4982110/CN5231457/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
DFSU7304797/CN5231454/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU6303929/CN5231455/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
TRLU7621033/CN5231425/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRSU3077825/CN5231430/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
HASU5187950/CN5231422/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRSU4068711/CN5231456/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU2443868/CN5231462/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU4853404/CN5221458/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
CAIU7562819/CN5231423/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
SUDU8517914/CN5231378/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
CAIU7227908/CN5231427/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
CLHU8802771/CN5231376/40'HQ/124 CARTONS/14225.300KGS/51.9000CBM
HASU4219307/CN5227476/40'HQ/180 CARTONS/4248.000KGS/60.8700CBM
MRKU2155740/CN5231426/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU2379828/CN5231429/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU3939254/CN5227262/40'HQ/180 CARTONS/4248.000KGS/60.8700CBM
MRKU4954947/CN5227478/40'HQ/180 CARTONS/4248.000KGS/60.8700CBM
MRKU5031965/CN5231421/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MRKU2440321/CN5231373/40'HQ/134 CARTONS/2905.000KGS/47.0000CBM
MSKU1103740/CN5231453/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM
MSKU11447940/CN5231486/40'HQ/180 CARTONS/4248.000KGS/60.8700CBM
MSKU8004081/CN5227264/40'HQ/149 CARTONS/2839.000KGS/51.7300CBM
MSKU9984273/CN4845026/40'HQ/77 CARTONS/3857.880KGS/50.3100CBM
PONU7832981/CN5227477/40'HQ/180 CARTONS/4248.000KGS/60.8700CBM
SUDU5671823/CN5231423/40'HQ/61 CARTONS/4190.700KGS/70.4900CBM

SAY THIRTY THREE(33x40'HQ) CONTAINER(S) ONLY



SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMMISSARIAT D'AVARIE
شركة الخبرة التقنية و مفوضيية معاينة الكايف

Adresse : 02, Rue des Frères Karam, Béjaïa. Tél/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0209020

Ammesse (05)

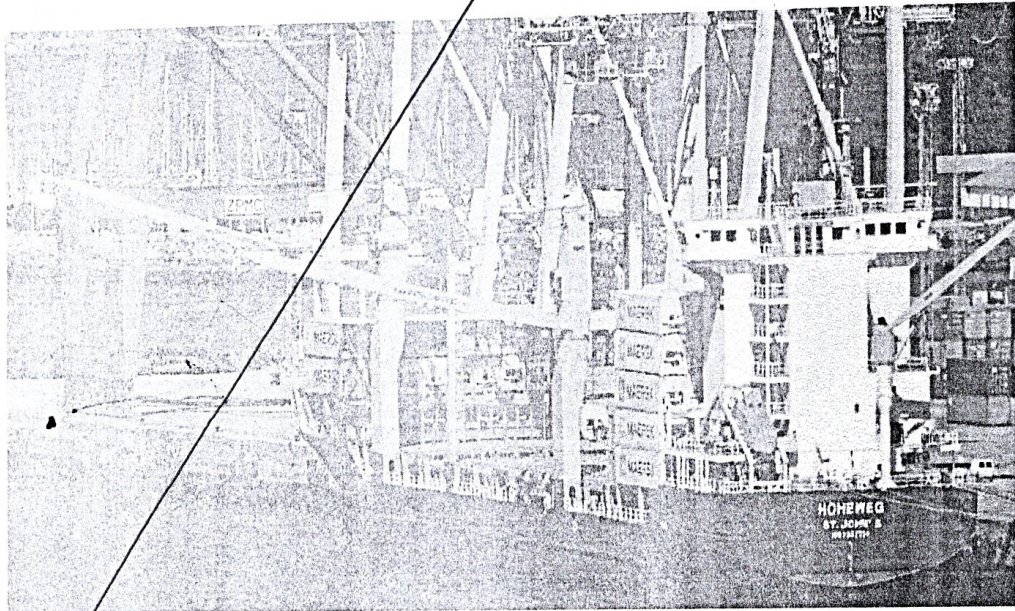
Dr. J. S. 024

RAPPORT D'EXPERTISE N°357B20

ENIEM UNITE FROID / TIZI OUZOU

M/V "HOHEWEG" du 08/06/2020
Désignation : 33 CONTAINERS REFRIGERATEURS
NO FROST CKD
Port déchargement : ALGER

FOURNISSEUR : MIDEA ELECTRIC / SINGAPORE
Avis d'Aliment N°1318 du 06/05/2020



SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE
شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التالف

Adresse : 02, Rue des frères Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0209020

RAPPORT D'EXPERTISE

N° Ref. : 357B20

Béjaïa, le : 08 SEPTEMBRE 2020

Entre :

ENIEM UNITE FROID / OUED AISSI TIZI OUZOU

Et

Le Bureau d'Expertise Technique et de Commissariat d'Avarie, N°69 Rampe du Port, Béjaïa.
Mr IDRES Mahmoud a été à l'aimable désigné, avec mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivantes :

33 Containers = 2.848 Colis REFRIGERATEURS NO FROST HD-663.

Déclarons et certifions ce qui suit :



SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE
 شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف

Adresse : 02, Rue des frères Kara, D'Alger. Tél/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0209020

MV « HOHEWEG » du 08/06/20

-2-

Rep.357B20

I. Renseignements généraux :

Navire : HOHEWEG à : Alger le : 08/06/2020
 Pavillon : ANTIGUA
 Port d'attache : St. JOHN'S
 Année de construction : 1993
 Transporteurs ou affréteurs : MAERSK / MARSEILLE
 Consignataire : MAERSK / ALGER
 Accusier : BMT / ALGER

II. Documents présentés

Connaissements : N°FRE20040280 Emis à : NANSHA le : 05/05/2020
 Exemplaires présentés : Photocopie
 Réserves mentionnées : Aucune
 Parties de : 33 Containers = 2.848 Cartons
 Poids brut : 145.643,980 T/M
 Nature : NO FROST REFRIGERATEURS CKD FORMAT
 Marques : B.E.A. / NIEM
 Chargeurs : MIDEA ELECTRIC TRADING / SINGAPORE
 Ordre : ENIEM UNITE FROID / TIZI OUZOU
 Notify : ENIEM UNITE FROID
 Port de chargement : NANSHA
 Port de déchargement : ALGER
 Date d'accusage : 08/06/2020 Date début débarquement : 08/06/2020
 Date de fin débarquement : 08/06/2020 Date fin dépotage : 16/07/2020

SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE

شركة الخبرة التقنية و مفوضيية معاينة التلف

Adresse : 02, Rue des Frères Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0209020

M/V « HOHEWEG » du 08/06/20

-3-

Rep.357B20

- Facture : N°200427000567 Emis à : SINGAPOUR le : 05/05/2020
 Montant : 517.500,00 US \$
- Assurances : Avis d'aliment N°1318 du : 06/05/2020
 Valeur assurée : 66.452.640,75 DA
- Divers :
 Déclaration Sinistre
 Lettre de Réserves ENIEM

III. Expertise :

Marchandise mise a notre disposition / compter du : 16/07/2020
 Expertise effectuée le : 16/07/2020 & suivants sur site
 Documents communiqués, le : 16/07/2020
 Partie présentés : le Technicien ENIEM FROID

IV. Nature et description de l'emballage :

- Cartons de type export, logés dans des containers métalliques.



SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE
 شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف

Adresse : 02, Rue des frères Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr-RC : 16 B 0209020

M/V « HOHEWEG » du 08/06/20

-4-

Rep.357B20

V. Etat des colis présentés :

A la requête de l'ENIEM Unité Froid, TIZI OUZOU, nous sommes intervenus à compter du 16 Juillet 2020, sur le site du réceptionnaire pour examen et expertise de plusieurs cartons de Portes et Cabinets, faisant partie intégrante d'un lot de 2.848 Cartons logés dans 33 conteneurs (40') répondant aux notifications des documents produits et mentionnés page ci-avant.

Il nous a été présenté sur le site 20 Cuves (Cabinets) de réfrigérateurs endommagés. Après déballage et examen détaillé, et, en présence du technicien et responsables de l'atelier, nous avons relevé et reconnu ce qui suit :

- 20 Cabinets cabossés, dépréciés à 10%

VI - ESTIMATIONS DES DOMMAGES

En fonction de la facture commerciale qui nous a été communiquée, nous avons établi le montant des dommages comme suit :

- 20 Cabinets x 109,37 US\$ x 10% = 218,74 US\$

Cours : 128,4109 Da (Avis d'Aliment N°1318 du 06/05/2020)

Soit en DA : 128,4109 DA x 218,74 US\$ = 28.088,60 DA

SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIÉTÉ D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMMISSARIAT D'AVARIE
 شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التالف

Adresse : 02, Rue des frères Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0209020

M/V « HOHEWEG » du 08/06/20

-5-

Rep.357B20

Recapitulatif

Le montant des dommages sera donc représenté par la valeur de remplacement de ces 15 Eléments de mêmes références, ou l'équivalent de la somme de : **28.088,60 DA**

Nous disons : **VINGT HUIT MILLE QUATRE VINGT HUIT Dinars, 60 Cts.**

VI. Causes des dommages et conclusion

- Les avaries constatées sur ces Portes et Cuves (cabinets) sont consécutives à des chocs violents entre les cartons à l'intérieur des containers. Ces chocs sont consécutifs à des manipulations brutales et sans soin lors des divers opérations portuaires. Il faut savoir que ces containers ont été chargés à Nansha sur le M/V « ARNOLD MAERSK » puis transbordés à Valence sur le M/V « HOHEWEG » à destination d'Alger.

De tout ce qui précède, nous avons dressé et clos le présent rapport, le tout en quatre (04) exemplaires en notre étude de Béjaïa

*Rapport établi sous réserves
de l'application par les assureurs,
des clauses et conditions de la
police d'assurance.*

Fait à Bejaïa, le 16 JUILLET 2020

S.N.C EXPERT IDRES ET FILS
 شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التالف
 SOCIÉTÉ D'EXPERTISE TECHNIQUE
 TEL/FAX: 034 16 83 21 EMAIL: idres.expert@live.fr
 RC 16 B 0163 019-00/06
 L'EXPERT,



SNC EXPERT IDRES ET FILS
 SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE
 شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف

Adresse : 02, Rue des freres Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. Email : idres.expert@live.fr RC : 16 B 0189019

Ammesse (06)

SNC EXPERT IDRES ET FILS
 R/C N°16B0189019
 NIF:081806013901917
 Art N°06010463071

Béjaïa, le 17/11/20

**NOTE DE FRAIS
 ET D'HONORAIRES N°**

2020/459

ENIEM UNITE FROID TIZI-OUZOU

N/REF. 357B20
 V/REF.

AFFAIRE :		
m/s HOHEWEG du 08/06/20 à BEJAIA 33 CONTENEURS REFRIGERATEURS		
AFFAIRE EXPERTISE		
Honoraires	(Dommages = 28088.60DA)	1736.00
Autres:	
Montant total H.T. S/Total.	1736.00
T.V.A	16.00%	329.84
Constitution dossier	S.N.C EXPERT IDRES ET FILS شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف SOCIÉTÉ D'EXPERTISE TECHNIQUE TEL/FAX: 034 16 03 21 E-MAIL idres.expert@live.fr RC 16 B 0189019-00/06	300.00
Déplacement :	
Divers :	
Total		2365.84
Payable par cheque ou virement à notre compte AGB N°01200107166197120845 [Agence Béjaïa] - 06000 Béjaïa		
Arrête la présente note de la somme de		
DEUX MILLE TROIS CENT SOIXANTE CINQ DIMARS ET QUATRE VINGT		

Amnesce (07)

CL 2100

ENIEM

Unité FLA

Zone industrielle de Oued-Aïssi

BP N°

TIZI-OUZOU — ALGERIE

Tél :

Fax :

Télex :

Au service contentieux

de : MARSA

LETTRE DE RESERVE

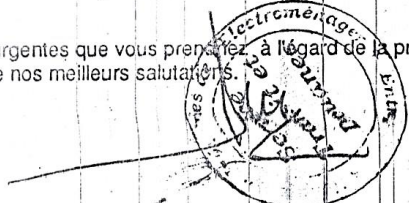
- Nom du navire HEREWEG
- Date d'arrivée 08.08.20
- Nombre de colis 23 48 CLS
- NR article quai
- NR gros

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que lors de la livraison des marchandises destinées a notre unité, il a été constaté que :

20. OUVRI BLANK emballage
Don TC n° POUW 783208 1

Dans l'attente des mesures urgentes que vous prenez à l'égard de la présente, Veuillez agréer, Messieurs l'expression de nos meilleurs salutations.



Ammesce (08)

ConExLog

Adresse : 04, Rue Elkadous - Djinnane el Malik Hydra
 Téléphone : 213 23 482 136
 E-Mail: contact@conexlog-dz.com



AVIS D'ARRIVEE



08511A3NJ34

Alger le 24/02/2020

Bill Terms:F/D

Destinataire		Expéditeur	
ENIEM UNITE FROID Z I OUED AISSI 15000 TIZI OUZOU 15000 TIZI-OUZOU		WINIA SLS CO LTD 40-11 SOCHON RO 123 BEON GIL GWANGSAN GU GWANGJU 62384 GWANGSAN-GU	
Shipment ID	08511A3NJ34	Date d'arrivée	22/02/2020
HAWB - Bordereau	08511A3NJ34	Nombre de colis	1
MAWB- LTA	057 88990753	Poids :	5.50 KGS
Vol n°	AF1854	Gros / Art :	1393/2/1
Date du Vol	22/02/2020	SG-01	

Madame / Monsieur,

Nous vous informons que votre/vos colis est/sont arrivé(s) au niveau de notre entrepôt sous douane situé au LOT NO 12 Zone Industrielle de Oued Semmar, Dar El Beida Alger

Pour le dédouanement de votre/vos colis, UPS, vous offre la possibilité de dédouaner votre colis via son service transit. ou bien de choisir dans les meilleurs délais un transitaire de votre choix, qui s'occupera des procédures douanières

Veuillez noter que des frais de notification d'un montant de 1700 DA HT, seront facturés lors de la livraison du/des colis ainsi que des frais d'entreposage de votre/vos colis seront comptabilisés à compter du deuxième jour de l'arrivée et sont de l'ordre 600DZD HT fixe et 30 DZD HT/KG/jour par colis jusqu'au dédouanement et sortie finale de l'entrepôt sous-douane.

Pour de plus amples informations, veuillez nous contacter par :

Tel : 023 48 21 36 ou par email : clearance@Conexlog-dz.com


Important :

La déclaration de dédouanement doit être déposée dans un délai de vingt un jour à compter de l'arrivée de votre colis, à défaut une pénalité vous sera exigée par les services des douanes.

Le délai de dédouanement de votre colis est de deux mois et vingt un jour, à défaut votre/vos colis sera/seront saisi(s) et vendu(s) aux enchères publiques par l'administration des douanes en application des articles 209 et 210 du code des douanes

Dans l'attente, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées

Service Sous-Douane


CONEXLOG EMI
 Magasin Sous Douane
 MADT-OUED SMAR
 04, Rue Elkadous - Hydra
 T : 023.482.136

Montant de Fret

0.00

Ammesce (09)



**MIDEA ELECTRIC TRADING
(SINGAPORE) CO PTE LTD.**

158 CECILE STREET 07-01/02, SINGAPORE

COMMERCIAL INVOICE

Messrs:	ENIEM UNITE FROID	Invoice No.:	MDRNSKP200427000567
Address:	Z LOUED AISSI TIZI OUZOU ALGERIA NIF NUMBER 0959.1500.43.19.197	L/C No.:	098ICD0001320039
Term of Payment:	LC 270 DAYS FROM B/L DATE	Inv. Date:	05-May-2020

Mark & No.	Description of Goods	Quantity	Unit Price	Amount
	GOODS NATURE: NO-FROST REFRIGERATOR,CKD FORMAT 3-MODEL:HD-663FWEN-BK (BCD-510WE-UT)511L TMF NO-FROST, 220-240V,50HZ, BLACK COLOR,GRIP HANDLE,R600A GAS, COLLECTION REF CKD FORMAT. QUANTITY: 1500 COLLECTIONS WITH THE UNIT PRICE 295,00 USD ACCORDING TO PROFORMA-INVOICE NK PI20191202 OF THE 02/12/2019			CFR ALGIERS PORT INCOTERMS 2010
	HD-663FWEN-BK	1500 SETS	\$295.00	\$442,500.00
	Freight		\$75,000.00	\$75,000.00
	PORT OF ORIGIN: NANSHA CHINA ORIGIN: CHINA			
	SAY TOTAL U.S. DOLLARS FIVE HUNDRED AND SEVENTEEN THOUSAND AND FIVE HUNDRED ONLY			

TOTAL AMOUNT: USD 517,500.00

MIDEA ELECTRIC TRADING (SINGAPORE) CO PTE LTD.



18 FEB. 2020

BANQUE EXTERIEURE D'ALGERIE
AGENCE SITE ENIEM 098
15 03 02 2020 11020001 USD

Non endossable

Chèque N° **9633966** بنك التنمية المحلية DA **30'454,44**
Série : **CR** BANQUE DE DEVELOPPEMENT LOCAL

Trente Mille Quatre Cents Cinquante Quatre DA et Quarante Quatre Centime(s)

Payez contre ce chèque

A l'ordre de **ENIEM UNITE FROID**

Payable à **ASSR EPISP S.A. A 2001** TIZI OUZOU 24/12/2020
AGENCE: NLE VILLE 150
CITE DES LOGEMENTS
415000 TIZI OUZOU
RUE DES FRERES BEHADI
15000 TIZI OUZOU
K. AIT SAÏD

9633966

00500160401769243171



EPE / SPA
Capital social 10 279 800 000 Da
Certifié ISO 9001/2015 - ISO 14001/2015

DEPARTEMENT COMMERCIAL
UNITE FROID REF N°02/2020
SERVICE TRANSIT ET DOUANE

EVENEMENT : SINISTRE FACULTE MARITIME N° :357B20

CONNAISSEMENT N° :FRE20040280

NAVIRE : HOHEXED

DATE DE SINISTRE :22/06/2020

N° POLICE : 2001 3431000041

VALEUR ASSUREE : 66.452.640,75 DA

ACTE DE SUBROGATION

Nous soussignés, Eniem unité froid sise zone industrielle AISSAT Idir Oued Aissi Tizi Ouzou ,

Reconnaissons avoir reçu de la société nationale d assurance (SAA) : un montant de

30.454 ,44 DA (TRENTE MILLE QUATRE CENT CINQUANTE QUATRE DINARS et 44cts)

En règlement de l indemnité de sinistre relatif a l événement repris en marge.

En foi de quoi, nous subrogeons par la présente la société nationale d assurance (SAA)

Dans tous nos droits et actions a l encontre des armateurs, affréteurs et tous tiers

Responsables au titre de cette affaire.

Fait à Tizi-Ouzou, le 09/03/2021

LE DIRECTEUR DE L'UNITE FROID



Zone industrielle aissat idir, Oued-aissi
B.P. 108 RP - Tizi Ouzou - Algérie
T : +213 (0) 26 41 31 79 / 41 31 95
S : www.eniem.com.dz

+213(0)26 413 214

المنطقة الصناعية عيسات إيدير، واد عيسى
ص ب 108 تيزي وزو - الجزائر
ه : +213 (0) 26 41 31 79 / 41 31 95
و : www.eniem.com.dz



**MIDEA ELECTRIC TRADING
(SINGAPORE) CO PTE LTD.**

158 CECILIE STREET 07-01/02, SINGAPORE

Customer

PACKING LIST

M/s

ENIEM UNITE FROID

Invoice No.: MDRNSKP200427001567

Address

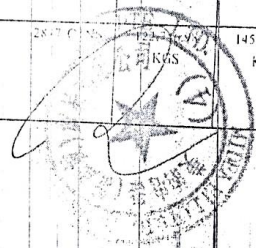
ZI OUED AISSI TIZI OUZOU
ALGERIA
NIF NUMBER 6999 1500 43 19 197

L/C No.: 098ICD0001320039

Date: 05-May-2020

Mark & Container No.	Description of Goods	Quantity	N.W. (KGS)	G.W. (KGS)	Measurement (CBM)
25. MSKU8004081/40HQ	HD-663FWEN-BK	149 CTNS	2,317.50	2,839.00	51.73
26. MSKU9984273/40HQ	HD-663FWEN-BK	77 CTNS	3,245.38	3,857.88	50.31
27. PONU7812081/40HQ	HD-663FWEN-BK	180 CTNS	3,604.50	4,248.00	60.87
28. PONU7911118/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
29. PONU8203441/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
30. SUDU5671823/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
31. SUDU8517914/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
32. TCKU6962949/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
33. TMLU7621033/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
TOTAL:		287 CTNS	45,374.48 KGS	145,374.48 KGS	2,196.17 CBM

TOTAL PACKED IN TWO THOUSAND EIGHT HUNDRED AND FORTY SEVEN (287) CARTONS ONLY.



**MIDEA ELECTRIC TRADING
(SINGAPORE) CO PTE LTD.**

158 CECILE STREET #7-01/02, SINGAPORE

PACKING LIST

Customer:
Messrs: ENIEM UNITE FROID
Address: Z.LOUED AÏSSI TIZI OUZOU
ALGERIA
NIF NUMBER 0999.1500.43.19.197

Invoice No. MDRNSKP200427000567
L/C No.: 098ICD0001320039
Date: 05-May-2020

Mark & Container No.	Description of Goods	Quantity	N.W. (KGS)	G.W. (KGS)	Measurement (CBM)
	GOODS NATURE: NO-FROST REFRIGERATOR,CKD FORMAT 3-MODEL: HD-663FWEN-BK (BCD-510WE-UT)S11L TMF NO-FROST, 220-240V,50HZ, BLACK COLOR,GRIP HANDLE,R600A GAS,COLLECTION REF CKD FORMAT. QUANTITY: 1500 COLLECTIONS WITH THE UNIT PRICE 295.06 USD ACCORDING TO PROFORMA INVOICE NR PI20191202 OF THE 02/12/2019				
1.CAIU7362819/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
2.CAIU227608/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
3.CAIU214968/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
4.CLUH8802771/40HQ	HD-663FWEN-BK	123 CTNS	13,410.50	14,155.80	51.02
5.DFSU7304797/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
6.HASU4219307/40HQ	HD-663FWEN-BK	180 CTNS	3,604.50	4,248.00	60.87
7.HASU5187950/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
8.MRKU2185740/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
9.MRKU2205691/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
10.MRKU2379028/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
11.MRKU2443966/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
12.MRKU3939254/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
13.MRKU4137320/40HQ	HD-663FWEN-BK	180 CTNS	3,604.50	4,248.00	60.87
14.MRKU4863404/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
15.MRKU4954947/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
16.MRKU4982110/40HQ	HD-663FWEN-BK	180 CTNS	3,604.50	4,248.00	60.87
17.MRKU5031965/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
18.MRKU5580440/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
19.MRKU6303939/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
20.MRKU2440321/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
21.MRSU5077825/40HQ	HD-663FWEN-BK	134 CTNS	2,449.50	2,905.00	47.00
22.MRSU4058711/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
23.MRSU1103740/40HQ	HD-663FWEN-BK	61 CTNS	3,470.90	4,190.70	70.49
24.MRSU1144740/40HQ	HD-663FWEN-BK	180 CTNS	3,604.50	4,248.00	60.87



Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des tableaux et schémas

Introduction générale..... 01

Chapitre I : Les fondements du commerce internationale et le moyenne du transport par voie maritime.

Introduction 04

Section 01 : Les éléments essentielle du commerce international 05

Introduction 05

1-1 Définition du commerce international..... 05

1-2 L'évolution du commerce international 06

1-3 Les grandes théories du commerce international 07

1-3-1. Le mercantilisme 07

1-3-2. L'avantage ABSOLU 08

1-3-3. L'avantage comparatif..... 08

1-4 Les principaux acteurs du commerce international 09

1-5 L'encadrement du commerce international 10

1-5-1 les organisations administratives 11

1-5-1-1 L'Organisation Mondial du commerce. (OMC) 11

1-5-1-2 la chambre de commerce et d'industrie. (CCI) 12

1-5-1-3 la conférence des nations unies sur le commerce et développement (CNUCED)..... 13

1-5-2 les organismes financiers 13

1-5-2-1 le fonds monétaire international. (FMI) 13

1-5-2-2 la banque mondiale (BM)..... 14

Section02 : transport maritime des marchandises 16

Introduction 16

1-Définitions du transport maritime 16

2-Définition du transport maritime des marchandises 16

3-Les intervenants du transport maritime..... 16

4- Les procédures d'exportation et d'importation en Algérie 19

4-1 Les procédures et exigence d'importation	19
4-2-Les procédures et exigences d'exportation.....	19
5- Les compagnies maritimes.....	20
5-1-Définitions des compagnies maritimes.....	20
5-2-Les moyens du transport maritime	20
6-La logistique de transport maritime	21
6- Les documents du transport maritime.....	21
6-1 Le connaissance maritime	21
6-1-1Les fonction du connaissance.....	22
6-1-2Les types du connaissance.....	22
7-1-1 Un manifeste du bord	24
7-1-2 Avis d'arrivée	24
7-1-3 Le paiement maritime.....	25
Conclusion	26
Chapitre II : Le contrat d'assurance des marchandises transportée par voie	
Maritime.....	27
Introduction	27
Section 01 : Générale sur l'assurance.....	27
1-1 Définition de l'assurance.....	27
1-2 Historique de l'assurance	28
2-1 gènes de l'assurance.....	28
2-2 le passage de la donation à l'assurance.....	28
2-3 les grands tournants de l'histoire	28
2-4 l'assurance moderne à Partir de XIX -ème siècle.....	29
1-3 Les éléments d'une opération d'assurance.....	29
3-1 les risques.....	29
3-2 la prime d'assurance ou la cotisation	29
3-3 les sinistres	30
3-4 la prestation de l'assurance	30
3-5 la compensation au sein de mutualité	30
1-4 Les parties engagées dans une opération d'assurance.....	31
4-1 l'assuré	31
4-2 l'assureur.....	31
4-3 le bénéficiaire.....	31

4-5 le tiers.....	32
1-5 Mécanismes de l'assurance	32
5-1 l'homogénéité des risques.....	32
5-2 la dispersion des risques.....	32
5-3 la division des risques	32
5-3-1 les techniques de division des risques	33
1-6 catégories d'assurance.....	33
6-1 les assurances gérées en réparation.....	33
6-2 les assurances gérées en capitalisation.....	34
6-3 les assurances de dommages	34
6 3-1 assurances de choses	34
6 3-2 assurances de responsabilité.....	34
6-4 assurances des personnes	34
1-7 coût d'assurance et les factures qui l'influencent	35
7-1 le coût d'assurance	35
7-2 facteurs influencent le coût de l'assurance	36
7-2-1 la nature d'emballage.....	36
7-2-2 le mode de transport.....	36
7-2-3 l'itinéraire assuré	37
7-2-4 la nature des garanties couvertes	37
1-8 le rôle de l'assurance.....	37
8-2 le rôle social de l'assurance	37
8-2-1 l'assurance et un instrument de protection du patrimoine	38
8-2-2 l'assurance est un dispositif de l'épargne	38
8-2-3 l'assurance est un instrument d'encouragement du crédit.....	38
Section 02 : Le contrat d'assurance maritime et les incoterms.....	39
Introduction	39
2-1 définitions de contrat d'assurance.....	39
2-2 physionomies du contrat d'assurance	39
2-1 conditions générales.....	40
2-2 conditions particulières	40
2-3 les déférente Polis d'assurance	40
3-1 polices au voyage	40

3-2 polices aliment	41
3-3 polices d'abonnement	41
3-4 police tiers chargeur	42
2-4 la nature des risques garantie par l'assurance maritime.....	42
4-1 les pertes et avaries particulières.....	42
4-2 l'avarie commun	42
2-5 la nature de la couverture des risques	42
5-1 les garanties tous risques.....	43
5-2 les garanties FAP sauf.....	43
2-6 les risques exclus en assurance maritime	43
6-1 exclusions absolues	43
6-2 exclusions relatives	44
2-7 la durée de la garantie	45
7-1 magasins à magasin.....	45
7-2 ports d'embarquement _ sites de l'assuré	45
7-3 port d'embarquement /port département.....	45
2-8 démarche à suivre en cas de survenance de sinistres	46
8-1 la déclaration de sinistres	46
8-2 mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages.....	47
2-9 les INCOTERMS	47
9-1 définitions des incoterms	47
9-2 classifications des incoterms.....	48
9-2-1 les incoterms multimodaux.....	49
9-2-2 les incoterms maritimes	50
Conclusion.....	52
Chapitre III : Cas pratique	53
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil ENIEM.....	53
Introduction	53
1-Anatomie de l'entreprise	53
1-1 -Historique et situation géographique	53
1-Historique.....	53
1-2-Situation géographique	54
2-Objet sociale et champ d'activité.....	54
3-Quelques information en chiffre sur l'ENIEM	55

2-Structure et organisation de l'ENIEM.....	55
1-Différentes directions de l'ENIEM.....	55
2-Gamme des produits	56
3-Organisation, mission et objectif de l'ENIEM.....	56
3-1-Organisation de l'ENIEM.....	56
3-2-Mission et objectif de l'ENIEM	56
3-3-La division de l'ENIEM en unités	57
Section 2 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de l'ENIEM Tizi-Ouzou.....	57
Partie 1	57
1-L'approche quantitative	57
2- L'approche qualitative	58
3-L'approche mixte	58
4-La stratégie de la recherche.....	58
5- Justification du choix de l'entreprise	58
6- collecté des données.....	58
7-La construction de notre guide d'entretien	59
Partie 2 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale ENIEM	60
1-Présentation d'un contrat d'assurance conclue entre l'ENIEM et la société nationale d'assurance SAA.....	61
2- Déclaration des marchandises au niveau de la compagnie d'assurance SAA	73
3-Procédure de prise en charge du sinistre.....	73
3-1 La déclaration de sinistre	74
3-2 Les documents accompagnants la déclaration de sinistre.....	74
4-Indemnisation des dommages par l'assureur	77
Conclusion.....	78
Conclusion générale	79
Bibliographie	81
Annexes	85
Table des matières	106
Résumé	

Résumé

Le commerce international est le processus d'achat et vente de biens entre pays. Le libre échange des biens entre les marchés mondiaux permet à l'économie nationale de se développer.

Le transport maritime joue un rôle très important dans l'économie nationale, grâce à la position géographique de l'Algérie, sa place sur la route d'accès aux océans lui donne un privilège à ce mode de transport. Malgré les avantages de ce dernier, il convient de préciser qu'il est exposé aux différents risques qui peuvent toucher le navire ou la marchandise transportée. De ce fait, il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sorte du risque, et cela se fait par une souscription d'assurance maritime, l'assurance maritime est l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime.

En Algérie, l'assurance faculté maritime est indispensable pour faire face aux risques récurrents qui surviennent lors des opérations commerciales internationales. Le recours à une compagnie d'assurance (SAA dans notre cas) par l'entreprise nationale (ENIEM dans notre cas) est indispensable pour une meilleure sécurité.

Mots clé : commerce international, transport maritime, marchandises, navire, assurance, sinistre.

Abstract

International trade is the process of buying and selling goods between countries. The free exchange of goods between world markets allows the national economy to grow.

Maritime transport play a very important role in the national economy. Thanks to the geographic location of Algeria which is situated in the access road to oceans witch gives it privilege for this type tansport. Despite the many advantages of this latter, it should be specified that there is different risks exposures that may effect the ship or the transported goods. That's why it is important to prevent any kind of risks and this donne through a marine insurance underwriting. Marine insurance is one of the most improtant maritime transport revolutions.

In Algeria, maritime cargo insurance is essential to deal to with the recurring risks that arise during international commercial operations. The use of an insurance company (ASS in our case) by the company (ENIEM in our case) is essential for better security.

