

**Université Mouloud MAMMERY de Tizi-Ouzou**

**Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion**

**Département des sciences commerciales**



**Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales**

**Spécialité : Finance et Commerce International**

**Thème**

**Assurance du transport des marchandises par voie maritime dans le cadre de la logistique internationale : Cas de la CAAR de Tizi-Ouzou**

**Présenté par :**

ISSA MAIGARDIE Abdoul Aziz  
MAGWANI Goodknows

**Dirigé par :**

Dr CHENANE Arezki

**Devant le jury composé de :**

- Mr OUALIKENE Selim, Professeur, en qualité de président du jury
- Mme GUERMAH Hayet, Maître Assistante, en qualité d'examinatrice
- Mr, CHENANE Arezki, Maître de conférences A, en qualité de rapporteur

**Promotion 2018/2019**

## **Remerciements**

*Pour commencer on remercie Dieu le tout-puissant qui nous a donné le courage, la volonté, la santé et la patience nous permettant de bien mener notre travail à terme.*

*Nos remerciements sont adressés également à nos **chers parents** malgré leur absence nous ont encouragé de loin et nous on apporté leur soutien.*

*Notre sincère remerciement à notre encadreur **Mr CHENANE Arezki** pour tout le temps qu'il a consacré, pour tous les conseils qu'il nous a donné au moment de la réalisation de ce travail.*

*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 Commerciale de l'université*

**MOULOUD MAMMERI**

*A l'ensemble de personnel de la Compagnie d'assurance CAAR en particulier **Mme GUENDOUZ Nassima** notre promotrice qui nous a bien accueillie et nous donné toute les informations nécessaires afin de bien réaliser notre travail de recherche*

*Nos remerciements s'adressent également à notre enseignante **M<sup>me</sup> GUERMAH Hayet** qui nous a enseigné la logistique internationale à la licence ce qui nous à donné gout dans ce domaine*

*A tous ceux qui nous ont aidés et encouragés au moment de la réalisation de ce travail.*

# *Dédicaces*

*Je dédie ce travail*

*A ma famille, elle qui m'a doté d'une éducation digne, son amour a fait de moi ce que je suis aujourd'hui :*

*Particulièrement à mes chères parents, mon père ZEBEDIA (paix à son âme) et ma mère JANE PARIDZA, qui ont été à mes côtés pendant les 25 ans de ma vie, pour leur élévation, leur amour, leur sacrifice et surtout pour leur éducation. Un grand merci pour eux*

*A mes frères MUNJARADZI, KUDAKWASHÉ et MICHEAL*

*A mes sœur TINOTENDA, KUDZAISHÉ et RUVIMBO CATHRINE*

*A Vous mes amies BRENDA SIGAUKE et SHARONKALIMA qui m'avez toujours soutenu et encouragé durant ces années d'études.*

*A ma fiancée FATIMA PRUDENCE qui m'a vraiment aidé, m'a supporté et qui était toujours à mes côtés pendant la préparation de mon mémoire.*

*A mon binôme Abdoul Aziz Issa Maïgardie et toute sa famille.*

*MAGWANI Goodknows*

## *Dédicaces*

*A mes très chers parents que je remercie énormément pour leur  
patience,  
leur soutien moral,  
permanent qui m'a permis de chercher au plus profond de moi-même  
la force, la volonté et la  
persévérance à même d'arriver à cet instant des plus importants de  
ma vie.*

*A ma chère fiancée **MARIE Issa Ibrahim** pour ses encouragements,  
son soutien.*

*A mes beaux parents pour leurs précieux conseils.*

*A mes quatre sœurs en commençant par **Nana fatchima Issa.***

*A **Saadia Issa***

*A **Habiba Issa***

*A **Zouera Issa***

*A **Balkissa Issa***

*A mon meilleur **Ibrahim Mahamane Badamassi***

*A ma meilleure amie **DOUNIA Saoudi Nedhal.***

*A mes deux amies **KALIMA Sharon**  
et **SIGAUKE Brenda.***

*A tous mes amis de **hasnaoua** avec qui j'ai passé des merveilleux  
moments.*

*A toute **ma famille** sans exception.*

*A toute **la famille** de ma fiancée.*

*A mon binôme **MAGWANI Goodknows** ainsi qu'à toute sa famille.*

*A tout ce qui nous ont apporté de l'aide.*

***ISSA MAIGARDIE Abdoul Aziz***

## **Liste des abréviation**

**BAF:** banker adjustment factor

**CAAR:** compagnie algérienne d'assurance et de réassurance

**CAF:** currency adjustment factor

**CCI :** Chambre de commerce international

**CFR:** cost and freight

**CIF:** cost, insurance, freight

**CIP:** carriage and insurance paid

**CMR:** contrat des marchandises par route

**CPT:** carriage paid to

**CSA :** chef de service adjoint

**CSA :** chef de service automobile

**CSC :** chef de service comptabilité

**CSect :** chef de section

**CST:** chef de service transport

**DAF:** delivered at frontier

**DAP:** Delivered at place

**DAT:** delivered at terminal

**DDP:** delivered duty paid

**DDU:** Delivered duty paid

**DEQ:** delivered Ex Quay

**DES :** delivered Ex ship

**ENIEM :** entreprise nationale des industries de l'électroménager

**EXW:** ex-works

**FAS:** free alongside ship

**FCA:** free carrier

**FIFO:** first in first out

**FOB:** free on board

**GPEC:** gestion dynamique et prévisionnelle des compétences

**IATA:** international air transport association

**LIFO:** last in first out

**LTA:** letter de transport aerien

**SBLC:** stand-by letter of credit

**SPA:** societies par action

**SWIFT:** society for worldwide interbank financial telecommunications

## Sommaire

---

<b>Introduction générale.....</b>	<b>2</b>
<b>Chapitre 01 : De la logistique à la logistique internationale.....</b>	<b>7</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>Section 01 : La logistique dans son ensemble.....</b>	<b>7</b>
<b>Section 02 : La logistique internationale.....</b>	<b>12</b>
<b>Section 03 : Les éléments de la logistique internationale.....</b>	<b>14</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>43</b>
<b>Chapitre 02 : Le transport de marchandise et ses principes dans la logistique internationale.....</b>	<b>46</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>46</b>
<b>Section 01 : Etude historique sur les transports de marchandise.....</b>	<b>46</b>
<b>Section 02 : Les différents modes de transport.....</b>	<b>49</b>
<b>Section 03 : Les auxiliaires dans le transport des marchandises à l'international.....</b>	<b>63</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>65</b>
<b>Chapitre 03 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités.....</b>	<b>67</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>67</b>
<b>Section 01 : l'assurance en définition et l'ensemble des éléments qui la compose.....</b>	<b>67</b>
<b>Section 02 : Aperçu sur les assurances transport.....</b>	<b>73</b>
<b>Section 03 : L'assurance maritime.....</b>	<b>76</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>84</b>
<b>Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou : cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM.....</b>	<b>86</b>

## Sommaire

---

<b>Introduction</b> .....	86
<b>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil</b> .....	86
<b>Section 2 : Les contrats aux conditions maritimes sur Facultés</b> .....	95
<b>Section 3 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAR</b> .....	99
<b>Conclusion</b> .....	106
<b>Conclusion générale</b> .....	108

# **Introduction générale**

Le commerce international se définit comme étant l'ensemble des activités commerciales incluant la production, l'expédition et la vente des biens et de services à l'échelle internationale ; à compter de la production jusqu'à la consommation, ce qui nous ramène à l'importation et exportation de ces biens et services.

Le commerce international existait pendant des siècles, mais ce dernier a évolué avec l'arrivée de la mondialisation.

Nous pourrions parler de commerce international et contourner la logistique internationale, qui est un vaste domaine qui a pour but la livraison de la marchandise à bon port, dans des meilleures conditions tout en respectant le délai convenu sur le contrat.

La logistique internationale ne se limite pas uniquement au transport de la marchandise, elle fait ressortir plusieurs aspects en commençant par l'emballage de la marchandise, le choix du mode ou moyen de transport dépendant aussi de la destination, entreposage sous douane, l'assurance de la marchandise transportée qui est notre sujet d'étude et enfin vient le mode de paiement.

En effet dans la logistique internationale le choix du mode transport est important, en dehors de la destination qui a une influence sur le choix de ce dernier, le transport par voie maritime est considéré de nos jours comme étant le moyen de transport le plus important et le moins coûteux dans le transport de marchandises.

La fonction principale du transport maritime consiste à transporter d'un pays à un autre les marchandises ou les hommes par voie maritime. Il est accompagné d'un connaissement maritime qui constitue le document matérialisant le contrat de transport maritime conclu entre le chargeur et le transporteur maritime.

Cependant, lors du transport de la marchandise par voie maritime, il fait face à divers risques (avaries) lors de la traversée en mer, et pour se couvrir contre ces avaries tel que les mauvaises conditions de transport des marchandises ou à leurs chargement/déchargement ; vol ; casse perte ou autres types de dégradation, naufrage, collision ; l'importateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance afin de se couvrir contre ces risques.

De ce fait, l'assurance du transport maritime a pour rôle essentiel la couverture contre les pertes et dommages des navires et des marchandises tout au long du trajet, c'est-à-dire de

l'exportateur jusqu'à l'importateur. Pour garantir le remboursement des sommes engagées en cas de dommage, le chargeur a l'obligation légale d'assurer ces marchandises « l'assurance est un contrat » selon lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie d'un paiement d'une prime, de rembourser une autre partie, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes.

Dans la pratique, le chargeur qui représente l'importateur ou l'exportateur selon l'Incoterms a le choix de souscrire directement auprès d'une compagnie sa « Police d'assurance » soit de conclure un accord avec le transporteur qui mettra en disposition sa propre police d'assurance pour les marchandises qui lui sont confiées, même si le transporteur déclare être responsable des marchandises qui lui sont confiées, il est très important de considérer l'étendue de cette responsabilité car dans la pratique, la responsabilité du transporteur en cas de sinistre est régie par les conventions internationales.

Notre choix sur ce thème prend source d'une part pour l'intérêt qu'on porte sur l'assurance de transport de marchandises par voie maritime qui constitue un élément important dans la logistique internationale, et d'autre part pour enrichir notre champ de connaissance. Y a-t-il une deuxième raison nous poussant à choisir ce thème parce que non seulement c'est un thème qui concorde avec notre spécialité (finance et commerce international), mais aussi il est lié au type de carrière que nous souhaitons exercer dans l'avenir.

La question centrale de notre travail qui se pose est la suivante :

**Quelle est la place et la particularité de l'assurance transport par voie maritime dans le cadre de la chaîne logistique internationale?**

Pour pouvoir répondre à cette question principale, diverses questions sont posées :

- ❖ Quelle fonction intègre la logistique au sein de l'entreprise ?
- ❖ Quelles sont les étapes à suivre pour une bonne logistique internationale ?
- ❖ Comment se couvrir avec l'assurance dans le cas de transport par voie maritime ?

## Introduction générale

---

Pour répondre à ces questions posées précédemment nos recherches sont basées sur des recherches bibliographiques, la documentation, les ouvrages et les livres ce qui nous a permis de faire une analyse et présentation sur l'assurance transport de marchandise par voie maritime dans le cadre de la logistique internationale.

Cependant notre étude se résumera sur quatre chapitres qui se présente comme suit :

Tout au début le premier chapitre portera sur la logistique internationale en premier, dans lequel apparaîtra en premier lieu l'histoire et l'évolution de la logistique internationale, sa définition poursuivis par la suite de ses caractéristiques et l'un de son élément essentiel le contrat de vente à l'international ; puis en deuxième lieu les incoterms qui constituent aussi l'élément essentiel pour une bonne gestion de la logistique internationale, dans lequel ils sont définis et classifiés , puis par après leurs objectif et avantage.

Dans le second chapitre qui suit le premier ,celui-ci sera consacré au transport des marchandises au cours duquel apparaîtra en premier lieu les différents modes de transport qu'on peut rencontrer au cour du transport , puis par la suite dans la deuxième section sur les intervenants au moment du transport de la marchandise quel que soit le mode de transport.

Le troisième chapitre est consacré sur l'objet de notre étude qui est l'assurance de marchandise transporté par voie maritime ou la première partie est consacré aux généralités sur les assurances au duquel sera présenté l'histoire en générale de l'assurance puis par la suite définir c'est quoi l'assurance, les intervenants dans l'assurance et les différents type d'assurance qu'on peut rencontrer.

La seconde partie du chapitre trois, portera sur l'assurance transport maritime dans laquelle est exposée l'histoire de l'assurance maritime , sa définition , les risques qui sont couverts par cette dernière , les différents types de police d'assurance qu'on peut rencontrer , puis pour finir avec les garanties et indemnisation après avoir contracté une assurance.

En dernier, la partie la plus importante de notre travail de recherche, la partie pratique.

Ce dernier chapitre est scindé en trois sections dont la première portera sur l'historique de l'organisme d'accueil qui est la CAAR, dans cette section on va présenter l'effectif de la compagnie, son organigramme au niveau d'Alger et l'évolution de la production ; la deuxième section se consacrera sur les contrats et ses différents conditions, ou nous allons détailler le contenu des conditions générales et particulières ; pour la dernière section elle va

## Introduction générale

---

porter sur le cas pratique, le cas de ENIEM (Entreprise Nationale de l'Industrie et de l'Electroménager) important des bobines de tôle en provenance de l'Allemagne et à destination du port de Bejaia et qui effectue toute les procédures de la logistique à l'internationale, en passant plus précisément par l'objet de notre travail de recherche (l'assurance maritime) en souscrivant une police d'Abonnement au niveau de la compagnie CAAR, en cette dernière section on expliquera comment se déroulent les procédures que doit suivre l'assureur au moment des sinistres survenus, mais aussi comment les indemniser.

Notre travail s'achève par une conclusion générale ou nous avons répondu à la problématique posée au départ avec quelques recommandations se rattachant à l'optimisation de la chaine logistique internationale en se focalisant sur le rôle de l'assurance maritime.

# **CHAPITRE I**

## **De la logistique à logistique internationale**

## Introduction

La logistique ne date pas d'aujourd'hui, ses origines venant de l'antiquité, c'est à partir du 20<sup>ème</sup> siècle qu'elle intègre par finir le monde des entreprises. Cependant elle constitue une fonction essentielle pour l'entreprise qui veut rester compétitive. En effet, c'est sa connaissance et sa maîtrise de la logistique qui va déterminer sa performance.

Cette activité caractérisée de principale par Porter, va ainsi évoluer avec les changements que connaissent l'entreprise et surtout son mode de gestion. La firme a principalement connu ces évolutions pour permettre les échanges devenus de plus en plus importants avec l'internationalisation. L'entreprise est désormais mondiale et rares sont celles qui ne pensent pas global, les intervenants en logistique sont devenus plus dispersés et plus nombreux. Afin d'être plus performant, le système logistique a cherché à intégrer tous ces agents. C'est ainsi qu'est née la notion de Supply Chain.

Ce chapitre sera consacré sur la logistique de l'entreprise par la suite s'étendre jusqu'à la logistique internationale, dans un premier temps la première section portera sur la logistique dans son ensemble, la seconde sur la logistique internationale, et pour finir avec la troisième section qui portera sur les éléments qui accompagne la logistique internationale.

## Section 01 : De la logistique : Aspects théoriques

La logistique étant une fonction essentielle de l'entreprise, elle permet aussi à l'entreprise d'être performante et de resté compétitive. Afin de mieux mener sa mission, la logistique regroupe plusieurs fonctions. Dans cette section nous allons démontrer l'utilité de la logistique au sein de l'entreprise en commençant par son histoire l'origine de sa création, par la suite la définir et montré les différents type de logistique qu'on peut rencontrer dans l'entreprise, puis finir avec son importance dans l'entreprise.

### 1-1 Histoire de la logistique et son évolution au cours des années

Le mot logistique provient de la grecque « logisteuo » qui veut dire administré. L'institution militaire a utilisé ce terme pour définir l'activité qui réussit à combiner deux facteurs nécessaires dans la gestion des flux : l'espace et le temps. La logistique a donc été un sujet de réflexion intensif pour les grands chefs militaires.

Au IV<sup>o</sup> siècle avant JC., Sun Tzu met en avant la nécessité de disposer de chariots d'approvisionnement de denrées alors qu'Alexandre Le Grand (356 – 323 avant JC.) avant de

se lancer dans son périple en Asie, brûla tous ses chariots de denrées afin de rendre moins pesante la mobilité de ses troupes.

De part cette réflexion, Alexandre Le Grand avait pensé faire précéder le mouvement de ces armées par l'organisation du ravitaillement.

Ainsi Jules César en créant la fonction « logista » chargeait un officier de s'occuper des mouvements des légions romaines pour organiser les campements de nuit et constituer les dépôts d'approvisionnements dans les villes soumises.

A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, trois étapes principales sont considérées dans le mode de traitement de la logistique dans les armées modernes.

Le premier mode est associé aux armées principalement statiques avec un approvisionnement issu des magasins.

Le second mode correspond à la démarche napoléonienne cherchant essentiellement sur les pays envahis ou les pays de passage, les denrées nécessaires à l'approvisionnement des armées.

Enfin le troisième mode correspondant à celui apparu vers les années 1870 et s'appuyant sur une industrialisation des approvisionnements à partir des bases arrières de plus en plus lointaines.

De nombreux facteurs viennent expliquer cette évolution : des facteurs technologiques comme l'apparition du chemin de fer. A partir de 1917, l'automobile et le poids lourd font apparaître une alternative beaucoup plus souple au chemin de fer et la traction motorisée se substitue rapidement à la traction hippomobile. Mais dès lors, le carburant devient la ressource sensible. Pour approvisionner les armées, la création d'un service, le service des Essences, fût nécessaire pour prendre en charge la logistique des carburants.

Au cours des siècles, si la perception de maîtriser correctement les flux a toujours été claire, la façon de l'aborder a été très variée. Dans chaque étape de son évolution, nous devons voir des réponses aux contraintes imposées par la complexité de la gestion des flux et par les moyens de déplacement des armées.

Ainsi Vauban a utilisé le rôle vital de la logistique en affirmant que « l'art de la guerre c'est l'art de subsister ».

C'est donc naturellement que la logistique a pris une place croissante dans la pensée militaire au cours de l'histoire. L'institution militaire a aussi constituée un premier corps de connaissance dans ce domaine de la gestion de flux. La pensée de la logistique civile s'est donc construite en parallèle à la pensée de la logistique militaire du fait de finalités différentes. Cependant les problèmes de base restent les mêmes. L'institution militaire a insufflé de façon périodique des avancées significatives en logistique qu'elle soit militaire ou civile. Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, les travaux structurant la recherche opérationnelle se sont développés permettant ainsi aux entreprises dès la période de l'après-guerre, d'adopter un premier traitement de la logistique par la voie quantitative.

### **1-2 La définition des logistiques**

#### **1-2-1 Définition 1 de la logistique**

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution. On cite souvent la définition d'origine militaire : « La logistique consiste à apporter ce qu'il faut, là où il faut et quand il faut. »<sup>1</sup>

#### **1-2-2 Définition 2 de la logistique**

La logistique est considérée comme le processus d'anticipation des désirs, des volontés des clients, permettant de se procurer le capital, les matières, le personnel, les technologies et l'information nécessaire afin d'atteindre un objectif bien précis. Il permet aussi d'optimiser et d'utiliser les réseaux de distribution de biens matériel, d'information et de service afin de satisfaire complètement et rapidement la commande à l'ordre placer par le client au coût le plus juste<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>Yves Pimor , Michel Fender , Logistique Production. Distribution. Soutien, 5<sup>e</sup> édition DUNOD, Paris, 1998-2005-2008, P.04

<sup>2</sup> Institut national de commerce, « logistique, transport et transit », 4<sup>ème</sup> année spécialité management, Algérie, 2007, pp, 4-5

### 1-2-3 Définitions 3 de la logistique

L'association des logisticiens d'entreprise a défini la logistique comme étant « l'ensemble des activités ayant pour but la mise en place, en moindre coût d'une qualité de produit à l'endroit, au moment où une demande existe <sup>3</sup>»

### 1-3 Les Différents types de logistique

On distingue plusieurs types de logistiques selon leur technique et méthodes :

- **une logistique d'approvisionnement** qui permet d'amener dans les usines les produits de base, composants et sous-ensembles nécessaires à la production ;
- **une logistique d'approvisionnement général** qui permet d'apporter à des entreprises de service ou des administrations les produits divers dont elles ont besoin pour leur activité (fournitures de bureau par exemple) ;
- **une logistique de production** qui consiste à apporter au pied des lignes de production les matériaux et composants nécessaires à la production et à planifier la production ; cette logistique tend à absorber la gestion de production tout entière ;
- **une logistique de distribution** celle des distributeurs, qui consiste à apporter au consommateur final, soit dans les grandes surfaces commerciales, soit chez lui en VAD par exemple, les produits dont il a besoin ;
- **une logistique militaire** qui vise à transporter sur un théâtre d'opération les forces et tout ce qui est nécessaire à leur mise en œuvre opérationnelle et leur soutien ;
- **une logistique de soutien**, née chez les militaires mais étendue à d'autres secteurs, aéronautique, énergie, industrie, etc., qui consiste à organiser tout ce qui est nécessaire pour maintenir en opération un système complexe, y compris à travers des activités de maintenance;
- **une activité dite de service après-vente** assez proche de la logistique de soutien avec cette différence qu'elle est exercée dans un cadre marchand par celui qui a vendu un bien ; on utilise assez souvent l'expression « management de services » pour désigner le pilotage de cette activité ; on notera cependant que cette forme de logistique de soutien tend de plus en plus souvent à être exercée par des spécialistes du soutien différents du fabricant et de l'utilisateur et dits **Third Party Maintenance**;

---

<sup>3</sup>Edighoffer J.R Précis de gestion d'entreprise, Edition Nathan, 2004, p80

- **Des reverse logistics**, parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro-logistique » ou encore « logistique des retours », qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballages, produits inutilisables depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes.

Il y avait donc bien des logistiques différentes jusqu'à ce que le concept de **supply chain** ne vienne apporter une certaine unité en ce domaine<sup>4</sup>.

### 1-4 La mission de la fonction logistique au sein de l'entreprise

La fonction logistique à part sa responsabilité de conduire et de synchroniser ses actions internes ou externe de l'entreprise, la fonction logistique a pour mission :

- De prévoir la chronologie du déroulement des différentes tâches ;
- D'optimiser les moyens nécessaires en fonction des délais et des chemins critiques ;
- De lancer les travaux au moment choisi, en rendant tous les moyens nécessaires disponibles ;
- De contrôler l'avancement et la fin des travaux ;
- De gérer les projets (prévision, optimisation logistique, avancement et respect des délais) ;

### 1-5 L'importance de la logistique dans l'entreprise

La logistique est importante pour tous les acteurs de l'entreprise, car elle influence son activité. C'est dans la plupart des entreprises, une fonction transversale qui concerne l'ensemble des services et permet de les lier le plus efficacement possible. C'est « l'art de gérer les flux au meilleur coût<sup>5</sup> » les flux de produits aussi les flux d'information associés aux flux physiques, depuis le fournisseur initial jusqu'au client final. « Elle permet l'adéquation entre une demande et une offre, ainsi qu'une meilleure rentabilité des investissements<sup>6</sup> »

La logistique est un véritable outil de compétitivité qui a pour but d'améliorer la coordination des services de l'entreprise et de les mobiliser pour poursuivre un objectif

---

<sup>4</sup>Yves Pimor, Michel Fender, Logistique Production. Distribution. Soutien, 5<sup>e</sup> édition DUNOD, Paris, 1998-2005-2008, P.04-06

<sup>5</sup>Opal, La logistique, fonction pour les entreprises lyonnaises, Edition Lamazière, mars 2006, <http://www.opale-lyon.com> consulté le 27/05/2019 à 10h

<sup>6</sup>Idem, consulté le 27/05/2019 à 16h

commun : la satisfaction des clients. Dans certains secteurs d'activité, la logistique peut constituer un avantage concurrentiel.

En conclusion la logistique est très importante au sein de l'entreprise du fait de son intervention dans la bonne gestion de l'entreprise, elle permet non seulement à une entreprise au niveau microéconomique de gagné en terme de cout, mais aussi en terme de temps et délais. Cependant pour mieux fonctionner la logistique nécessite une bonne circulation de l'information au sein de l'organisation de l'entreprise.

Afin de mieux voir l'efficacité de la logistique au niveau macroéconomique nous avons consacré la seconde section sur la logistique internationale.

### **Section 02 : La logistique internationale**

La logistique internationale étant un vaste domaine elle est composée de nombreux métiers dont la mission est de faire parvenir, dans les meilleurs délais et conditions, des marchandises vendues par une entreprise située dans un pays à un client situé dans un autre Etat. Dans cette section on définira la logistique internationale et ses objectifs au moment des échanges internationaux, par la suite décrire les contrainte liés à cette dernière.

#### **2-1 Définition de la logistique internationale et ses objectifs**

##### **2-1-1 Définition de la logistique internationale**

La logistique internationale, c'est « la pratique des méthodes de la logistique traditionnelle pour une gestion optimisée des flux de marchandises et de personnes à l'international. Elle intègre les activités d'importation et exportation et l'organisation des opérations de transports transfrontaliers<sup>7</sup> ».

##### **2-1-2 Objectifs de la logistique internationale**

La logistique internationale a pour objectifs :

- L'optimisation des coûts d'approvisionnement et de stockage, de rendre l'entreprise plus compétitive sur les marchés extérieurs et de valoriser tous les efforts à caractère mercatique qui auront été réalisés par ailleurs.
- La bonne maîtrise de ses flux d'informations et de marchandises.

---

<sup>7</sup> Article, dans Logistique conseil, la logistique internationale, <http://www.logistiqueconseil.org>

### 2-2 Les enjeux de la logistique internationale

Les enjeux de la logistique internationale se définissent comme suit :

- Multiplicité des intervenants. Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises, bon suivi des flux documentaires, bonne planification des opérations physiques ;
- Multi modalité des opérations de transport. Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballage utilisé, favoriser l'utilisation des unités de transport intermodal (UTI) ;
- Diversité des textes réglementaires. Des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales. Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international ;
- Maîtrise de temps logistiques. Il faut optimiser les temps de traitement des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipé de certaines formalités administratives, Inter modalité et accélération des temps de transbordement...);
- Maîtrise des coûts logistiques. Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adapté à chaque situation... ;
- Maitrise des risques. Protection des marchandises, moins de manipulations, assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables,

### 2-3 Les contraintes de la logistique internationale

On distingue plusieurs contrainte qui sont liés à la logistique internationale entre autre on peut citer :

- **Contraintes liées aux Marchandises** : Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie

pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...);

- **Contraintes réglementaires** : Obligations documentaires liées à la nature des produits importés (licences, certificats d'origine, certificats de circulation, contingents); obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport); obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers); horaires de travail dans les pays d'escale; réglementation applicable en cas de litiges;
- **Contraintes géographiques** : Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certain choix du logisticien;
- **Contraintes techniques** : (absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

On conclut donc tout comme la logistique au sein de l'entreprise, la logistique internationale vise à réduire le cout lié à l'approvisionnement, au stockage ainsi cela deviendra l'élément clé pour l'entreprise afin de rester compétitive; ainsi pour mieux réussir la logistique permet la bonne circulation des flux d'information au sein de l'entreprise, mais aussi les flux de marchandise que ça soit de la matière première c'est-à-dire a l'approvisionnement ou bien au niveau de la distribution de l'entreprise au client.

La section suivante nous permettra de comprendre en mieux les éléments clé de la réussite d'une bonne logistique internationale, c'est-à-dire les étapes à suivre lorsqu'une entreprise veux s'approvisionner à l'internationale.

### **Section 03 : Les éléments constitutifs de la logistique internationale : résultats et analyse des étapes principales**

La logistique internationale occupe une place importante dans le commerce extérieur, la logistique internationale permet à la marchandise d'arriver au bon port sans dommage ni blocage au moment de sa traversé, mais aussi d'arriver dans le délai précisé dans le contrat

conclu entre les deux opérateurs. Afin de mieux fonctionner la logistique internationale est composée par plusieurs éléments et des règles internationaux qui la définissent.

### 3-1 Les incoterms

Au cours des échanges internationaux les acheteurs et vendeurs doivent fixer les responsabilités de chacun c'est-à-dire s'entendre sur les conditions de vente.

Ce sont des codifications élaborées par la chambre de commerce internationale définissant le mode de transport ainsi que la livraison entre les deux parties. Cependant il est nécessaire de les définir tout d'abord, connaître leur objectifs et de les classer selon leurs familles, selon les risques, selon le mode de transport et selon les couts.

#### 3-1-1 Définition et objectifs des incoterms

Dans le cadre des opérations du commerce international, l'exportateur et l'importateur sont souvent de nations différentes, de langues différentes, d'usages commerciaux différents et situés très loin l'un de l'autre. Il est primordial pour eux d'utiliser un langage commun pour leurs échanges. Sans être obligatoire, les Incoterms leur apportent des solutions pré-rédigées. A eux de choisir laquelle de ces solutions répond le mieux aux souhaits de l'un et de l'autre.

##### 3-1-1-1 Définition des Incoterms.

Le mot Incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression **international commercial term**, terme du commerce international ou conditions internationales de vente (CIV).

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale créée en 1936 et mise en place par la chambre du commerce internationale (CCI), chaque modalité est codifiée par trois lettres est indissociable du lieu de livraison auxquelles elle s'applique.

Les Incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ils définissent les obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur occasionnées par le déplacement des marchandises, sur :

- La livraison et la prise en charge des marchandises;
- La prise en charge des frais;
- Le transfert des risques;
- L'envoi des documents ou des données électroniques correspondantes.

### 3-1-1-2 Objectifs des incoterms

Les incoterms (International Commercial Terms) sont des termes commerciaux, créés en 1936 par la Chambre de Commerce Internationale à Paris. Ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur dans le cadre de contrats de commerce internationaux concernant le chargement, le transport, le type de transport, les assurances et la livraison. Il s'agit donc ici d'une répartition des frais de transport, première fonction des incoterms. Le deuxième rôle des incoterms est de définir le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire qui du vendeur ou de l'acheteur devra supporter l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport. C'est une norme mise à jour régulièrement et qui permet à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord rapidement et sans ambiguïté sur les modalités de la transaction.

### 3-1-2 Classification des incoterms

Les incoterms peuvent être classés en fonction de la famille, du risque et des modes de transport :

#### 3-1-2-1 En fonction de famille

Tableau N° 1: les incoterms selon la famille

Famille	E	F	C	D
Incoterms	EXW	FCA FAS FOB	CFR CIF CPT CIP	DAF DES DEQ DDU DDP

Source : Fait par nous-même en fonction du cours logistique et transport présenté par Madame Guermah Hayet.

### 3-1-2-2 En fonction du risque

Une première distinction portant sur les risques permet de classer les opérations :

- Vente au départ (VD) : la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et périls de l'acheteur. Les Incoterms de vente au départ sont : EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT et CIP.
- Vente à l'arrivé (VA) : la marchandise voyage sur le transport principal aux risques et aux périls du vendeur. Les Incoterms de vente à l'arrivée sont : DAF, DES, DEQ, DDU et DDP.

### 3-1-2-3 En fonction des modes de transport

Les opérateurs internationaux doivent apporter toute leur attention à utiliser les Incoterms adaptés exactement au mode du transport choisi. La CCI distingue les Incoterms exclusivement maritimes (par exclusivement maritime, il faut entendre les transports par mer, et par voie d'eau intérieure : fleuves, canaux, lacs) qui ne doivent être utilisés qu'en cas de transport maritime conventionnel du port à port. Ainsi, nous avons 06 Incoterms tout mode de transport, 06 exclusivement maritimes et 01 exclusivement terrestre.

**Tableau N°2 : Classification des incoterms en fonction des modes de transport**

Famille	E	F			C				D				
Incoterms	EXW	FCA	FAS	FOB	CPT	CIP	CFR	CIF	DDU	DDP	DES	DEQ	DAF
Tous modes de transport													
Uniquement transport maritime													
Uniquement transport terrestre													

**Source** : Réalisé par notre soin en fonction du support de cours sur les incoterms encadré par M<sup>elle</sup> GUERMAH HAYET page n°2 sur la classification des incoterms en fonction des modes de transport



Désignation des incoterms correspondant aux différents modes de transports

### 3-1-2-4 En fonction des couts

Toute partie intervenante au moment des échanges à une responsabilité en termes de cout et selon l'incoterm choisi.

### EXW

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement (atelier, usine, entrepôt, etc.). Il n'a pas à charger la marchandise sur le véhicule d'enlèvement.

- L'acheteur supporte tous les frais et risques concernant l'acheminement des marchandises de l'établissement du vendeur à la destination.

### FAS

- Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement. Il a l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

- L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise lors du transport jusqu'à la destination finale.

### FCA

- Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu.

- L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur. Il paye le transport principal. Le transfert des frais et risques intervient au moment où le transporteur prend en charge la marchandise.

### FOB

- Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement. Il dédouane la marchandise à l'exportation.

- L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, Il doit supporter tous les frais.

### CFR

- Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination. Il doit s'occuper des formalités d'exportation. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

### CPT

•Le vendeur choisit le mode de transport et paye le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination. Il dédouane la marchandise à l'exportation. Quand la marchandise est remise au transporteur principal, les risques sont transférés du vendeur à l'acheteur.

### CIF

•Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Il doit s'occuper des formalités d'exportation.

•La marchandise voyage aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

### CIP

•Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CPT, mais il doit en plus fournir une assurance contre le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Il dédouane la marchandise à l'exportation.

### DAT

•Le vendeur a rempli ses obligations dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Il assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.

### DAP

•Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport à l'endroit convenu. Il assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination. Il n'a pas à décharger la marchandise.

### DDP

•Ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Il fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles. Le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur.

• L'acheteur est responsable et doit payer le déchargement.

Le tableau ci-dessous résume les obligations des deux parties en termes de coût en fonction des incoterms ci-dessus :

**Tableau N°3 : Répartition des frais selon les incoterms**

Obligations \ Incoterms	Incoterms											
	EXW	FAS	FCA	FOB	CFR	CPT	CIF	CIP	DAT	DAP	DDP	
Conditionnement et Emballage	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Empotage chargement à l'usine	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Pré-acheminement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dédouanement Export	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Opérations d'embarquement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Transport principal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Assurances	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Opérations de débarquement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Dédouanement import	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Post-acheminement	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Déchargement au lieu de destination	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Sources : <http://www.snc-leroux.com/scripts/files/56f4ebff08c1d0.94841278/incoterms.pdf>

■ Les frais sont à la charge du vendeur

■ Les frais sont à la charge de l'acheteur

### 3-1-3 Les incoterms à partir de 2010

Les Incoterms font l'objet de modification chaque 10 an. Le dernier amendement est celui de 2010 applicable depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2011. Les principales modifications sont :

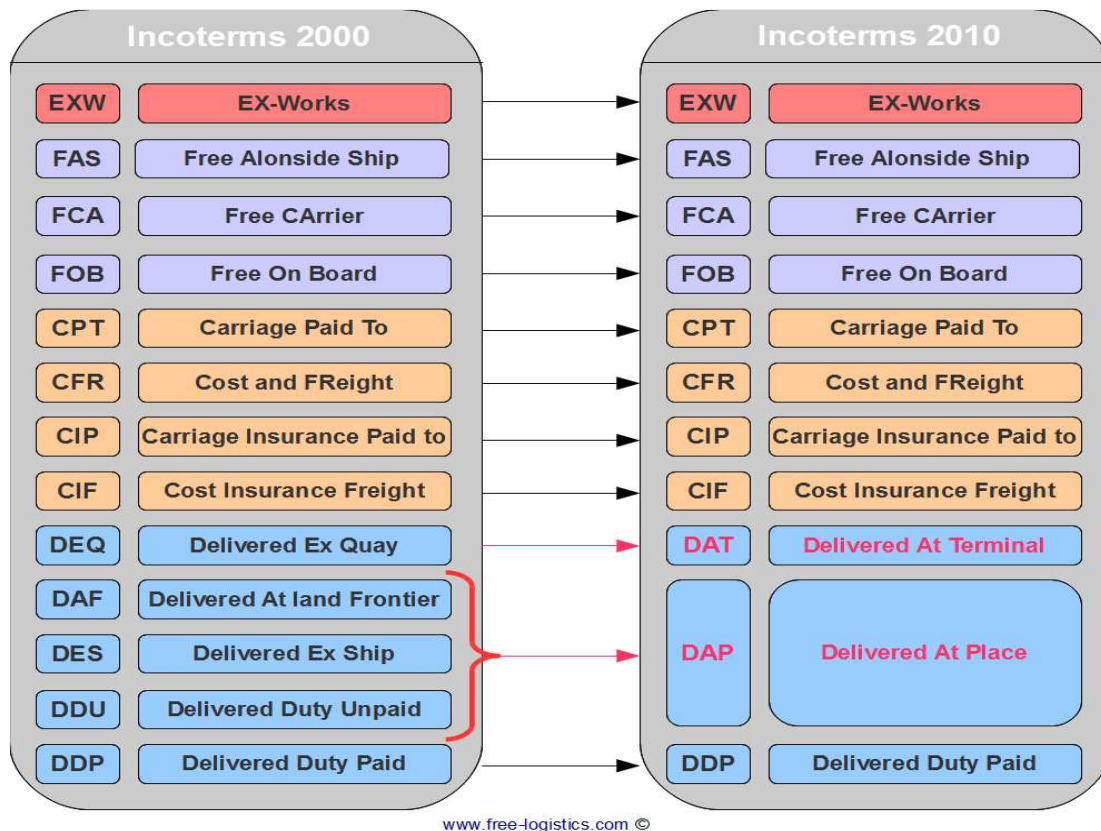
## Chapitre 1 : De la logistique à la logistique internationale

- Incoterms DAF, DES et DDU ont été supprimés et remplacés par DAP *delivered at place*. Ce nouvel Incoterm signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche, prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu comme prévu par les anciennes règles DAF, DES et DDU.

- L'Incoterm DEQ a été supprimé et remplacé par DAT *delivered at terminal*. Il signifie que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné, dument déchargé du moyen de transport, comme prévu par l'ancienne règle DEQ.

-A partir de 2010, la notion « passage de bastinage » pour les Incoterms : FOB, CFR et CIF a disparu, ainsi que le terme DDP, qui recouvre désormais une nouvelle repartition de certains frais.

**Figure N° 1 : Les incoterms de 2000 à 2010**



Source : <https://plutonmarketing.wordpress.com/2011/05/09/incoterms-2010/>

### 3-2 Les emballages dans la logistique internationale

#### 3-2-1 Le rôle de l'emballage dans le transport de marchandise

L'emballage constitue la bonne protection de la marchandise au moment de son transfert d'un point à un autre. L'emballage peut être constitué de différents matériaux comme le métal, le bois, carton, verre, papier et matières plastiques.

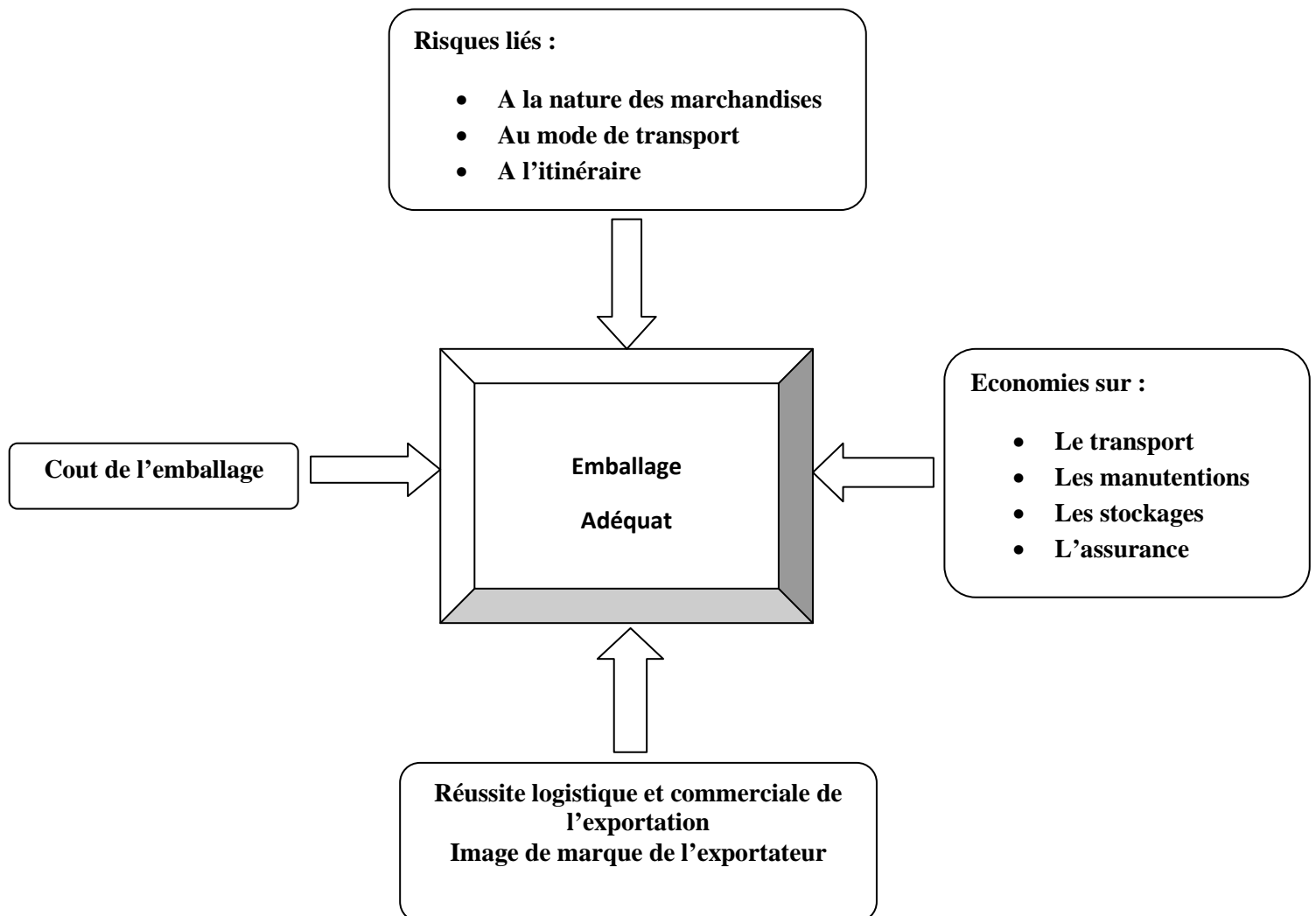
Il assure une protection lors de la tentative de vol. On utilise des emballages solides, bien fermés et bien cerclés comme il faut, éviter des expéditions anonymes, pas d'indications de la marchandise; pas d'indications de l'expéditeur et des marques anonymes.

Pour cela, il faut utiliser le transport le plus direct et le moins possible de ruptures de charge.

Afin d'opérer un bon choix de l'emballage, il est impératif de prendre en compte plusieurs paramètres:

- Risque lié à la nature de la marchandise, la solution de transport choisie et l'environnement (climat, état des infrastructures de transport).
- Le coût : rapport entre coûts de l'emballage / valeur de la marchandise.
- L'emballage permet de réaliser des économies dans le transport, manutention et assurances. Incidences juridiques et financières. En cas d'avarie, si l'expertise incrimine l'emballage, la responsabilité est à la charge de l'expéditeur dans ce cas, la couverture d'assurance est annulée.
- incidences techniques selon le type d'emballage utilisé :
  - emballage lourd et volumineux: accroît le coût de transport et de la manutention;
  - emballage léger et de faible volume: diminue la protection.
- incidences commerciales comme le mécontentement du client en cas d'avarie, vol ou perte qui peut nuire à l'image de l'exportateur.

**Figure N°2 : Rôle et importance de l’emballage au moment du déplacement de la marchandise :**



**Source :** D. Chevalier, F. Duphil : transporter à l'international; 4ème, édition FOUCHER, Vanves, 2009.P 65

Un emballage Adéquat permet de réduire les risques liés à la nature des marchandises, au mode de transport et à l'itinéraire, c'est-à-dire il permet a la marchandise d'être protégé au moment de son transport.

L'emballage Adéquat permet aussi d'économiser au moment du transport (tarif par rapport à l'espace que la marchandise va prendre), au moment de la manutention (moins de

marchandise dispatché à transporter et facilite aussi le déplacement), du stockage (la marchandise occupera moins de place), et au niveau de l'assurance (sa réduit le risque).

Un emballage plus couteux signifie qu'il est de bonne qualité donc cela veut dire que mieux c'est solide mieux sa protège.

Il faut noter aussi qu'un bon emballage permet à l'entreprise de garder une bonne image de marque et cela lui permettra de rester compétitive.

### **3-2-2 Le marquage**

Toute marchandise voyageant à l'internationale doit faire l'objet d'un marquage, c'est pour cela le marquage est une étape importante dans le bon déroulement d'une exportation. Dans ce cas l'exportateur a donc intérêt à prévoir un marquage adéquat et élaboré pour faire face à ses obligations de bonne arrivée de la marchandise. De ce fait il est impératif que les marquages soient lisibles, indélébiles, suffisantes, bien placées, conformes à la réglementation du pays de destination, discrètes sur le contenu des colis.

Lorsque qu'il y a une défaillance dans le marquage l'exportateur est accusé de responsable.

Le marquage doit répondre aux exigences réglementaires des pays de destination et à celles du client, même si cela est extrêmement onéreux.

### **3-2-3 Les palettes**

La palette de manutention étant un accessoire destiné à accélérer les manutentions et simplifier les comptages ; elle a été créé pour faciliter les chargements, les stockages et la distribution du produit. Cerclées, banderoles, sous housse plastique rétractable, elles renforcent la protection de la marchandise, assurent sa cohésion, et dissuadent les voleurs.

Les palettes sont utilisées aussi pour le transport jusqu'à l'arrivée des marchandises chez le détaillant<sup>8</sup>.

### **3-2-4 Les conteneurs**

Le conteneur est considéré comme un engin de transport, il a été fabriqué pour contenir toutes marchandise générales, (conteneur polyvalent) ou des marchandises données (conteneur spécialisé) en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport, sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge, par un moyen de locomotion quelconque (route, maritime, ferroviaire..) ou la combinaison de plusieurs d'entre eux. Il est gérable, manutentionnable, saisissable par des dispositifs ad hoc et adapté à un usage intensif.

---

<sup>8</sup>D. Chevalier, F. Duphil : transporter à l'international; 4ème, édition FOUCHER, Vanves, 2009.P 77

Cependant une autre définition régit de la chambre du commerce internationale qui dit que le conteneur a été créé par l'armée Américaine afin de ravitailler ses troupes stationnées en Europe après 1945 et popularisé par le transporteur américain Maclean.

Au jour d'aujourd'hui on peut rencontrer plusieurs types de conteneur de différentes matières que ça soit en acier, aluminium ou contreplaqué ; mais aussi en différentes dimensions telle que "20 pieds" environ 6m\*2m40\*2m40 ou "40 pieds" environ 12m\*2m40\*2m40.

### Tableau N°4 : Les avantages et les inconvénients de l'utilisation d'un conteneur

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Sécurité de la marchandise.</li><li>❖ Protection contre le vol, les chocs et l'environnement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Investissement couteux</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Economies sur l'emballage et l'assurance</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Difficile adaptation des ports, aéroports et moyens de transports des pays en développement</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Rapidité des manutentions</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Normalisation encore insuffisante</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Economies de manutention</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Déséquilibre du flux de marchandises, imposant des transports de conteneurs vides</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Suppression des ruptures de charge par l'intermodalité</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Empotages et chargements mal faits par manque de know-how</li></ul>

**Source :** D. Chevalier, F. Duphil : transporter à l'international; 4ème, édition FOUCHER, Vanves, 2009. p 76

### 3-3 le mode de transport

En matière de commerce international, il ne suffit pas simplement de concevoir un bon produit ou de rédiger un bon contrat. Mais, il faut également réussir à livrer ce produit à son destinataire, en bon état, dans les délais, sans risques majeurs et au moindre coût.

Tels sont les principes de base pour la maîtrise de la chaîne logistique dont le transport constitue l'une des composantes essentielles.

L'acheminement des produits impose un certain nombre de démarches, de réflexions et de décisions stratégiques. Outre le choix d'un mode de transport approprié et d'un Transitaire qualifié, l'expédition de la marchandise suppose un emballage adéquat, Correctement marqué et auquel seront joints les états de colisage. Par ailleurs, le Transport fait naître différents risques dont il faut connaître les règles de prise en charge et les techniques de couverture. La bonne fin de la transaction dépend de la préparation minutieuse de l'ensemble de ces éléments<sup>9</sup>.

### **3-4 l'assurance du transport**

Les marchandises sont confrontées au risque tout au long de leur transport du fournisseur au client, entre autre on a le risque lié à la manutention, au stockage, aux ruptures de charge et au transport lui-même, on a aussi les risques d'émeutes, les grèves, le terrorisme, les sabotages et les conflits armés. Ces risques peuvent varier en nombre et en importance, selon la nature et la valeur des marchandises, selon les pays, selon le mode transport et le matériel utilisés ainsi que le professionnalisme du transporteur<sup>10</sup>.

L'objet de l'assurance c'est de garantir les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport que ça soit par voie maritime, ferroviaire, terrestre et aérien. Les marchandises sont couvert contre le risque depuis leur sorti de l'usine de l'expéditeur jusqu'au destinataire.

Cependant il existe une limite à la durée des risques au lieu final de destination qui ne peut excéder soixante jours calculés depuis la fin du déchargement des marchandises du dernier navire de mer, délai qui peut être modifié par la convention des parties<sup>11</sup>.

### **3-5 Le paiement à l'international**

Le choix de mode paiement se fait en fonction du degré de risque associé aux opérations commerciales et selon la perception qu'on a de ce degré. Cependant tout exportateur doit s'assurer que toutes les conditions nécessaires sont réunies au moment de la

---

<sup>9</sup><http://www.institut-numerique.org/section-1-les-differents-modes-de-transport-de-marchandises-529426a655b77>. consulté le 01/06/2019a 17h25

<sup>10</sup>NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005. P.300

<sup>11</sup>[http://www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees\\_a14481.html](http://www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees_a14481.html). consulté le 11/06/2019a 14h16.

vente et que le faible cout soit en sa faveur, mais aussi il doit évaluer le risque d'insolvabilité de ses clients, c'est pour cela il doit impérativement faire le bon choix sur les moyens de paiement et la technique à utiliser.

### **3-5-1 Les moyens de paiement à l'international**

Le moyen de paiement ou de règlement est le support de la monnaie avec lequel l'importateur règlera ses importations. A l'international, il est à distinguer 4 moyens de paiement: le chèque, le virement bancaire international, la lettre de change, le billet à ordre et le mandat post international. Le choix d'un moyen de paiement est le résultat de la négociation commerciale entre les deux contractants, il est défini par le rapport de force entre eux. Parmi les moyens de paiement on peut distinguer les suivants :

#### **3-5-1-1 Le chèque**

##### **1. Définition du chèque**

Le chèque est un mandat de paiement sur support papier par lequel le titulaire d'un compte (le tireur) donne l'ordre à son banquier (le tiré) de payer un montant déterminé à prélever sur les fonds ou les crédits du titulaire à un bénéficiaire.

Le chèque n'est jamais un instrument de crédit, mais il peut s'appuyer sur un découvert autorisé dans le cadre d'un crédit global d'exploitation.

Il est aussi défini comme « un titre par lequel une personne, dite tireur, donne l'ordre à une banque (ou un établissement de crédit assimilé), dite tirée, de payer à vue une somme d'argent au profit d'une troisième personne dite porteur »<sup>12</sup>.

##### **2. Les avantages et inconvénients du chèque**

###### **a) Avantages**

Le chèque étant le mode de paiement le plus utilisé, il est simple a utilisé et il est peu couteux. La certification du chèque constitue une garantie de paiement.

---

<sup>12</sup> PIEDLIEVRE.P. (2007) ; « Instruments de crédit et de paiement », 5<sup>ème</sup> édition, Edition Dalloz, Paris, P.237.

### **b) L'inconvénient**

Le chèque ne peut pas être toujours une garantie de paiement, et le temps nécessaire à son encaissement peut être plus ou moins long.

En plus un chèque tiré en devises étrangère expose le bénéficiaire au risque de change, donc il ne protège pas contre le risque commercial<sup>13</sup>.

### **3-5-1-2 Le virement bancaire international**

#### **1. Définition du virement bancaire international**

C'est un instrument de règlement le plus utilisé au moment du règlement, le débiteur (acheteur importateur) donne l'ordre à son banquier de payer son créancier (l'exportateur) par virement. Cette opération consiste à débiter un compte pour en créditer un autre.

C'est un moyen de paiement qui est peu coûteux et très rapide grâce au téléx ou au système SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications), sûr et qui rend l'impayé impossible si le virement est effectué avant toute expédition. Cependant c'est un système qui connaît un avantage et un inconvénient.

#### **2. Avantages et inconvénients du virement**

##### **a) Avantages**

Le virement est le plus utilisé à l'international suite à ses avantages: la sécurité des transferts, le système fonctionne 24h/24h, la rapidité de l'opération le virement peut être transmis soit par courrier (**instrument** classique), soit par téléx/faxe ou encore par le réseau SWIFT cout d'utilisation réduit.

##### **b) inconvénients**

Le virement bancaire ne constitue pas une garantie de paiement, car l'acheteur doit encore en donner l'ordre

---

<sup>13</sup> NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005.P.362

### 3-5-1-3 La lettre de change

#### 1. définition de la lettre de change

Appelé aussi sous le nom de **traite** c'est un effet de commerce à travers lequel une partie (**tireur**) qui est l'exportateur, ordonne à l'autre partie (**tiré**) de remettre une somme d'argent précise à **vue ou à terme** à une troisième personne c'est-à-dire le bénéficiaire (sa pourrais être l'exportateur lui-même ou-bien une autre personne désigné sur le document).

Lorsque la lettre de change est acceptée elle est désignée souvent par le terme « **acceptation** » donc le tiré s'engage a payé à l'échéance en précisant dans le document le mot « **accepté** » et la date suivis de la signature.

#### 2. Avantages et inconvénients de la traite

La lettre de change présente les **avantages** et inconvénients suivants :

##### a) L'avantage

C'est un moyen de paiement sécurisant notamment lorsqu'elle est avalisée; Elle est à l'initiative de l'exportateur, c'est une pièce juridique qui facilite le recours contre le tiré à condition qu'elle soit acceptée.

##### b) L'inconvénient

Malgré ces avantages, elle présente aussi des inconvénients à savoir le risque politique et bancaire subsiste ; le risque de non-paiement à l'échéance sauf traite avalisée l'acceptation de la traite peut se faire en retard et ne pas permettre la mobilisation de la créance.

### 3-5-1-4 Le billet à ordre

#### 1. La Définition

C'est un ordre de paiement écrit par lequel l'importateur (le **souscripteur**) s'engage à payer une somme déterminée à l'exportateur (le bénéficiaire) à vue sur présentation du billet à ordre, ou à une échéance fixée.

#### 2. Indications

Il comporte les mêmes indications que la traite et les mêmes caractéristiques. Il présente aussi les mêmes avantages et inconvénients que la traite. La différence entre la traite

et le billet à ordre est que la première est émise par l'exportateur, alors que le deuxième par l'importateur. Suite à cette caractéristique. Il permet à l'importateur d'influencer la date d'expédition des marchandises, celle-ci étant souvent conditionnée à l'établissement du paiement.

### **3-5-2 Les techniques de paiement**

La technique de paiement a pour but de s'assurer que toutes les conditions sont réunies pour que le paiement soit effectué. On parle aussi de technique de sécurité de paiement. L'objectif premier d'une technique de paiement est d'éviter le non-paiement. La technique de paiement englobe l'instrument de paiement. Lorsque les parties établissent le contrat il est préférable d'indiquer quelle technique et quel instrument de paiement seront utilisés pour éviter des malentendus et des déceptions plus tard.

#### **3-5-2-1 Les techniques de paiement non documentaire**

On distingue les différents types de technique de paiement non documentaire :

##### **A) Encaissement directe (simple)**

L'exportateur peut demander un paiement à l'avance, c'est la technique ou conventions de paiement la plus simple et la plus sûre. Le risque de non-paiement est absent. Cependant un certain nombre de pays qui appliquent le contrôle de change, soumettent le paiement anticipé à des autorisations préalables, voir des interdictions. En effet, ces mesures visent à empêcher entre autre, les sorties de devises basés sur des importations qui pourraient se révéler fictives.

D'autre part, cette modalité draconienne de paiement pour l'acheteur est souvent considérée par ce dernier comme révélatrice d'une méfiance, elle est donc anti commerciale. Néanmoins, l'exportateur peut toujours exiger des acomptes raisonnables à la commande ou avant l'expédition, au fur et à mesure de l'avancement des travaux ou de la production.

##### **B)Le contre remboursement (Cash on delivery)**

Cette technique consiste à ne livrer que contre remise du paiement. Le transporteur final assure donc, outre le transport, l'encaissement du prix de la marchandise. Il peut être effectué par l'intermédiaire des sociétés de transport de bagages et de colis, de la poste, des transitaires ou des transporteurs ou des compagnies aériennes.

Cette technique est très peu utilisée dans les opérations de commerce international et ne peut pas l'être dans certains pays<sup>14</sup>.

### **C) Le compte à l'étranger**

Lorsque votre banque dispose d'une filiale ou d'une succursale dans le pays de l'importateur vous avez la possibilité d'y ouvrir un compte. C'est une technique très intéressante, lorsque l'exportateur exporte couramment vers un pays et, surcroît, pour des sommes importantes.

### **D) Les lettres de crédit Stand-by (Ligne de crédit)**

#### **1. Définition et caractéristique de la lettre de crédit stand-by**

Appelée également SBLC (stand-by letter of credit), est une garantie bancaire avec laquelle l'importateur garantit à son fournisseur que sa banque se substituera à lui s'il est défaillant, à condition que l'exportateur présente les documents réclamés comme preuve de l'existence de la créance. Contrairement au crédit documentaire qui doit se réaliser, la SBLC a pour vocation de ne pas être mise en jeu. Donc ce n'est pas exactement un instrument de paiement, c'est un contrat financier indépendant du contrat commercial.

C'est l'acheteur qui est à l'origine de la SBLC et qui en fait la demande auprès de sa banque (**banque émettrice**), qui informera le vendeur par l'intermédiaire d'une banque notificatrice (**ou confirmatrice**). En cas de non-paiement de l'acheteur, le vendeur se retourne contre la **banque notificatrice** qui se fait rembourser par la banque émettrice. Charge à cette dernière de se faire rembourser par l'acheteur.

#### **3-5-2-2 Les techniques de paiement documentaire**

Les techniques de paiement documentaire sont les suivantes :

##### **A) Le crédit documentaire (Crédoc)**

Du fait de l'éloignement géographique, des différences linguistiques et réglementaires, les contractants ont du mal à se faire confiance.

L'exportateur veut être payé avant d'expédier la marchandise, l'importateur, de son côté, veut s'assurer de la conformité de l'expédition avant de régler la facture. Les intérêts

---

<sup>14</sup> Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, Op.cit. P.137

contradictoires entre acheteur et vendeur, nécessite l'introduction d'un médiateur (une banque généralement) afin de rassurer et de satisfaire les deux parties.

### 1. Définition du crédit documentaire

Le crédit documentaire est: « La promesse donnée par le banquier de l'importateur à un exportateur étranger, selon laquelle le montant de sa créance qui sera réglé, pourvu qu'il apporte, à l'aide de documents énumérés dans le texte du crédit documentaire, la preuve de l'expédition des marchandises à destination du pays importateur ou la preuve que les prestations ou services ont été accomplis »<sup>15</sup>.

Malgré la sa complexité, le crédit documentaire reste une technique de paiement très utilisée dans le paiement des opérations du commerce international, en raison du degré de sécurité qu'elle procure pour les contractants.

### 2. Les intervenants dans le crédit documentaire

Le crédit documentaire fait généralement intervenir quatre parties qui sont :

a) **Le donneur d'ordre** : Il s'agit de l'importateur qui donne à sa banque des instructions d'ouverture du crédit documentaire en faveur de son fournisseur (exportateur) en précisant les documents qu'il exige et le mode de réalisation du crédit documentaire.

b) **La banque émettrice** : C'est la banque de l'acheteur qui procède à l'ouverture et l'émission du crédit documentaire sur instruction de son client.

c) **La banque notificatrice**: C'est la banque correspondante de la banque émettrice dans le pays du vendeur ou dans un autre pays où elle a une filiale. Elle est chargée de notifier à l'exportateur l'ouverture du crédit documentaire en sa faveur. Lorsque cette banque s'engage à payer l'exportateur à l'échéance convenue, elle est dénommée « banque confirmatrice ».

d) **Le bénéficiaire** : Il s'agit de l'exportateur, qui bénéficie de l'engagement bancaire d'être payé.

---

<sup>15</sup> Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, Op.cit. P.102

### 3. Typologie des crédits documentaires

Selon le degré de sécurité croissant pour l'exportateur et de coût plus élevé pour l'importateur, le crédit documentaire peut être soit:

#### a) Révocable

C'est crédit qui peut être annulé ou amendé par la banque émettrice à tout moment et sans avis préalable au bénéficiaire. Cependant, cette faculté reste sans effet si les documents ont été présentés par le bénéficiaire à la banque notificatrice. De nos jours, le crédit révocable est très peu usité du fait qu'il ne procure pas une réelle sécurité au vendeur bien qu'il apporte beaucoup de souplesse à l'acheteur.

#### b) Irrévocable

Ce type de crédit documentaire constitue un engagement ferme et irrévocable de la banque émettrice vis-à-vis de l'exportateur d'effectuer ou de faire effectuer le règlement contre la présentation, par ce dernier, des documents conformes aux instructions de l'importateur. Lorsque le crédit documentaire est irrévocable, il ne peut être annulé ou amendé qu'avec l'accord conjoint de toutes les parties, ce qui fait que ce crédit documentaire est moins souple pour l'importateur et beaucoup plus souple pour l'exportateur que le précédent. Néanmoins l'exportateur demeure tributaire de l'engagement d'une banque à l'étranger, et supporte les risques de :

- changement de politique de transferts de devises vers l'étranger.
- force majeure non stipulé explicitement dans le contrat.
- cessation de paiement du pays de l'importateur

#### c) Irrévocable et confirmé

Ce crédit assure à l'exportateur un double engagement de paiement, celui de la banque émettrice et celui d'une banque dans le pays de l'exportateur (banque confirmatrice), qui est généralement la banque notificatrice. Cette confirmation est demandée soit par la banque émettrice sur instructions de l'importateur, soit sollicitée par l'exportateur auprès d'une banque de son pays. Ce crédit est le plus sûr, car il couvre les risques de non-transfert, les risques politiques, tout en réduisant les délais de paiement. Il constitue, cependant, la forme la plus coûteuse pour l'importateur.

### 4. Déroulement et mécanismes d'une opération de Credoc

Une opération de crédit documentaire se déroule comme suit

- L'acheteur et le vendeur concluent un contrat commercial, dans lequel ils prévoient le crédit documentaire comme technique de paiement.
- L'acheteur (**donneur d'ordre**) demande à sa banque (**banque émettrice**) d'ouvrir un crédit documentaire en faveur du vendeur (bénéficiaire) sur la base d'un ensemble d'instructions précises.
- **La banque émettrice** ouvre le crédit en transmettant la lettre d'émission à une banque située habituellement dans le pays du vendeur afin que cette dernière notifie, avec ou sans sa confirmation, le crédit documentaire au bénéficiaire.
- **La banque notificatrice** (ou éventuellement **confirmatrice**) informe le vendeur de l'émission du crédit documentaire. Dès que le vendeur est avisé du crédit et qu'il est assuré de pouvoir respecter les instructions qui y figurent, il procède à l'expédition des marchandises.
- Le vendeur transmet tous les documents exigés dans les conditions du crédit (y compris ceux attestant l'expédition des marchandises) à la banque désignée
- A la réception des documents d'expédition, la banque désignée vérifie leur conformité. Si ces documents satisfont aux conditions du crédit la banque réglera alors le vendeur dans la forme prévue au crédit (paiement, acceptation ou négociation)
- La banque désignée, s'il ne s'agit pas de la banque émettrice, transmet tous les documents à la banque émettrice
- La banque émettrice vérifie à son tour les documents. S'ils sont conformes aux conditions du crédit elle rembourse, de la façon convenue, la banque qui a effectué le paiement du bénéficiaire (la banque désignée).
- La banque émettrice remet les documents à l'acheteur après satisfaction par ce dernier des modalités de règlement convenues entre eux.
- L'acheteur est alors en mesure de prendre livraison des marchandises en remettant les documents de transport au transporteur.

### 5. Avantages et inconvénients des crédits documentaires

#### 5-1 Avantages

Le crédit documentaire offre des avantages incontestables:

- une sécurité satisfaisante en cas de crédit documentaire irrévocable et une sécurité totale si le crédit est irrévocable et confirmé
- une facilité de recouvrement des créances sur l'étranger
- Universalité de la technique par application des RUU de la CCI.

#### 5-2 Inconvénients

Il comporte néanmoins quelques inconvénients majeurs :

- Lourdeur, complexité et formalisme rigoureux de la procédure.
- cherté de son coût surtout lorsqu'il s'agit d'un montant de crédit important

### 6. Risques nés dans une opération de crédit documentaire

Dans une opération de crédit documentaire, chaque intervenant est exposé à un certain nombre de risques :

**La banque émettrice est :** exposée au risque d'insolvabilité de son client (car elle s'engage à payer l'exportateur)

**La banque du vendeur :** quant à elle, encourt un risque de nature différente selon qu'elle appose sa conformité ou qu'elle se limite à l'instruction de simple notification du crédit. En étant simplement notificatrice, son risque financier serait nul car elle n'aurait pas l'engagement de payer. Par contre si elle venait à être confirmatrice, elle engagerait sa responsabilité sur deux aspects:

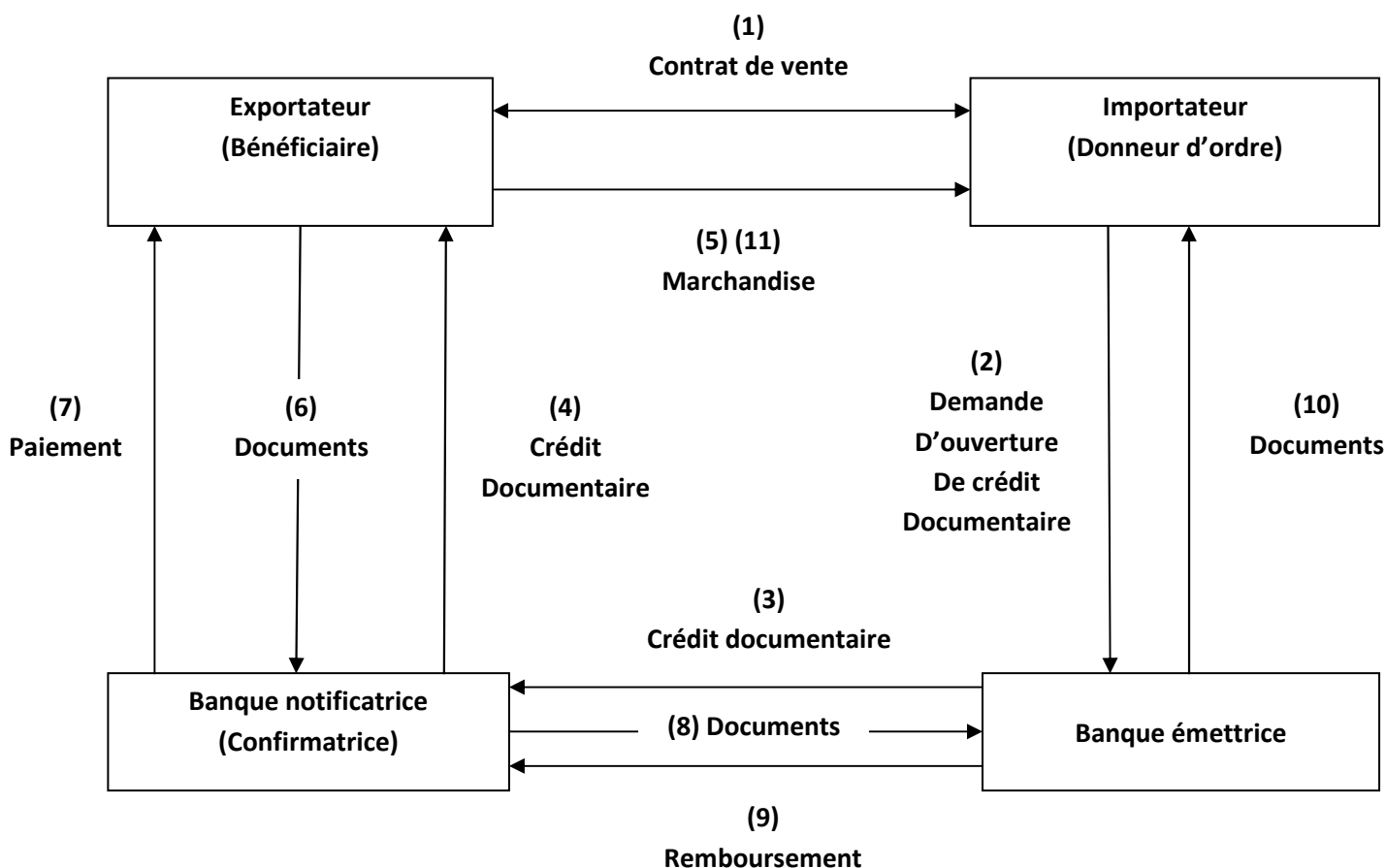
- L'aspect financier, puisqu'elle couvre le risque d'insolvabilité de la banque émettrice, le risque de non-transfert et le risque pays
- l'aspect technique, dans la mesure où elle couvre le risque lié à l'acceptation de documents contenant des réserves non détectées par elle. Dans ces cas de figure, la banque émettrice risque de conditionner le remboursement par la levée de ces réserves.

**Le vendeur:** encourt un risque de contrepartie, pouvant résulter du risque pays, sur la banque émettrice dans le cas où le crédit ne serait pas confirmé.

**Pour l'acheteur :** le risque est lié à la conformité de la marchandise. Le règlement étant basé sur la conformité des documents, des produits en apparence conformes peuvent s'avérer de qualité inférieure.

Pour pallier à certains risque, l'acheteur peut recourir à une garantie comme la garantie de bonne exécution, il a également la faculté de déléguer des experts internes ou externes pour contrôler la marchandise avant son expédition.

**Figure N°3 : Représentation de crédit documentaire :**



**Source :** NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005. P.370.

1) L'importateur et l'exportateur concluent un contrat dans lequel ils prévoient le paiement par crédit documentaire. L'exportateur envoie une facture pro forma, nécessaire à l'ouverture du dossier.

**2)** L'importateur demande à sa banque d'établir un crédit documentaire en faveur de l'exportateur. A cette étape, il est important que les instructions soit claires et précis, ni compliquées, ni techniques. Dans les instructions d'ouverture, l'importateur précise les documents dont il a besoin pour l'importation de la marchandise.

**3)** La banque émettrice établit le crédit documentaire en vérifiant si les instructions d'ouverture sont complètes et précises et si l'importateur est solvable, puis le transmet à la banque de l'exportateur (banque notificatrice).

**4)** La banque notificatrice vérifie la solvabilité de la banque émettrice, l'authenticité du crédit documentaire et l'absence de conditions erronées ou peu claires. Elle transmet ensuite le crédit documentaire à l'exportateur (le bénéficiaire).

**5)** L'exportateur voit s'il peut remplir les conditions du crédit documentaire.

S'il y a lieu, il peut alors demander au donneur d'ordre d'en modifier certaines clauses ; sinon, il procède à l'expédition de la marchandise et rassemble les documents exigés selon le crédit documentaire.

**6)** L'exportateur remet à sa banque (la banque confirmatrice) tous les documents requis selon le délai prévu dans le crédit documentaires. Soulignons que la banque refusera le règlement en cas de non-respect de clauses de crédit documentaire ou en présence d'irrégularités.

**7)** La banque confirmatrice vérifie la conformité, la concordance ainsi que l'intégralité des documents avec les conditions du crédit documentaire, puis paie le vendeur en déduisant les frais, s'il y a lieu.

**8)** La banque confirmatrice envoie les documents à la banque émettrice.

**9)** La banque émettrice examine les documents à son tour pour voir s'ils sont conformes aux conditions du crédit. Si c'est le cas, elle accepte et rembourse la banque notificatrice.

**10)** Elle remet les documents à l'importateur en contrepartie des sommes dépensées en son nom.

**11)** L'importateur acquitte les droits de douane et récupère la marchandise.

### **B) La remise documentaire (L'encaissement documentaire)**

La remise documentaire appelé aussi **encaissement documentaire** est une technique facile et simple. Ici l'exportateur nommé donneur d'instruction confie à sa banque (banque remettante) les documents commerciaux et financiers en la mandatant pour la transmission de ces documents par une autre banque (présentatrice) à l'acheteur contre le paiement comptant ou contre l'engagement de payer selon, une échéance précise.

#### **1. Définition de la remise documentaire**

L'encaissement documentaire ou la remise documentaire est une technique de règlement par laquelle un exportateur mandate sa banque pour recueillir, par l'intermédiaire d'une autre banque, le paiement ou l'acceptation par l'acheteur au moment de la présentation des documents afférents à la marchandise<sup>16</sup>.

#### **2. Les intervenants dans la remise documentaire**

La remise documentaire fait généralement intervenir les parties suivantes:

##### **a) Le donneur d'ordre**

L'exportateur, créancier du montant du par l'acheteur. L'opération d'encaissement se déclenche, à son initiative, dès qu'il donne le mandat à sa banque.

##### **b) La banque remettante**

C'est la banque de l'exportateur. Elle exécute ses instructions d'encaissement en remettant les documents à son correspondant dans le pays de l'acheteur afin de recouvrer la créance.

##### **c) La banque chargée de l'encaissement**

C'est une banque correspondante de la banque remettante. La banque chargée de l'encaissement doit se trouver dans le pays de l'acheteur.

##### **d) La banque présentatrice: (banque de l'acheteur)**

C'est la banque qui présente les documents à l'acheteur contre règlement du montant. Si l'acheteur dispose d'un compte auprès de la banque chargée de l'encaissement, la banque présentatrice sera confondue avec cette dernière.

---

<sup>16</sup> Article 2.d. des RUU relatives aux encaissements. Publication CCI n° 522. Paris. Révision de 1995

Si l'acheteur ne dispose pas d'un compte dans la banque chargée de l'encaissement, la banque présentatrice (la banque de l'acheteur) reçoit le règlement en contrepartie des documents pour le compte de la banque chargée de l'encaissement

### e) Le tiré

C'est l'importateur qui est partie redevable du montant, à qui la présentation des documents doit être faite contre paiement ou acceptation d'une ou plusieurs traites.

### 3. Formes de réalisation

La remise documentaire se réalise suivant plusieurs formes, qui sont :

#### a) Document contre paiement: (documents against payment; D/P)

La banque présentatrice informe l'acheteur de la réception des documents et ne les lui remet que contre le paiement immédiat de la somme due.

#### b) Documents contre acceptation (documents against acceptance; DIA)

La banque présentatrice informe l'acheteur de la réception des documents remet que s'il donne l'acceptation de la ou des traites jointes à ces documents. La remise contre acceptation peut être à vue ou avec un règlement différé.

#### c) Document contre acceptation et aval

Pour pallier le risque d'insolvabilité de l'importateur et disposer d'une garantie de règlement, l'exportateur, en plus de l'acceptation des traites par son client, peut exiger un aval de la banque de l'importateur sur ces traites.

#### d) Document contre lettre d'engagement

Le paiement dans ce cas se caractérise par l'engagement du client à payer la somme due. Cet engagement se matérialise par la rédaction d'une lettre d'engagement, Pour éviter toute fausse interprétation de cette lettre d'engagement, il est recommandé d'exiger de la banque remettante un modèle de texte de cette lettre, que la banque chargée de l'encaissement doit soumettre pour acceptation par le tiré. Cette forme de réalisation n'est pas pratiquée par les banques algériennes.

### 4. Aspects pratiques et schéma général

Le dénouement d'une opération d'encaissement documentaire se fait comme suit

- Les contractants concluent le contrat commercial en définissant les conditions de paiement.
- L'exportateur expédie la marchandise à la destination convenue et fait établir les documents de transport (généralement à l'ordre de la banque présentatrice) avec les autres documents prévus contractuellement.
- Il remet les documents à la banque remettante ainsi que l'ordre d'encaissement appelé également "lettre d'instruction". Celle-ci est établie sur instruction du donneur d'ordre.
- La banque remettante transmet les documents et la lettre d'instruction à la banque chargée de l'encaissement:
- Si la banque chargée de l'encaissement est également la banque de l'acheteur (la banque présentatrice), elle remet les documents à l'acheteur contre règlement.
- Dans la négative, la banque chargée de l'encaissement mandate une banque tierce, dans laquelle l'acheteur dispose d'un compte, qui devient alors la banque présentatrice, pour lui remettre les documents contre le règlement prévu. S'agissant d'un encaissement pour compte il sera bien entendu reversé à la banque chargée de l'encaissement suivant les procédures requises.

La banque remettante informe le donneur d'ordre, par le biais d'un avis de sort, du paiement ou de l'acceptation de la remise documentaire ou des raisons invoquées par l'acheteur pour retarder ou refuser le règlement.

### 5. Avantages et inconvénients de la remise documentaire

#### 5-1 Avantages

La remise documentaire présente plusieurs avantages à savoir:

- la simplicité et la souplesse de la procédure
- le coût bancaire est minime (moins onéreux qu'un crédit documentaire)
- la remise documentaire est moins formaliste, moins rigoureuse sur le plan des documents et des dates par rapport au crédit documentaire.
- le vendeur est assuré que l'acheteur ne peut prendre possession de la marchandise sans avoir réglé à la banque le montant de la facture

- l'acheteur est assuré, grâce aux documents, que le vendeur a effectué ses obligations.
- les banques prennent moins de risques, puisque cette opération n'implique pas l'engagement financier des banques, sauf dans le cas d'une remise documentaire contre acceptation et aval.

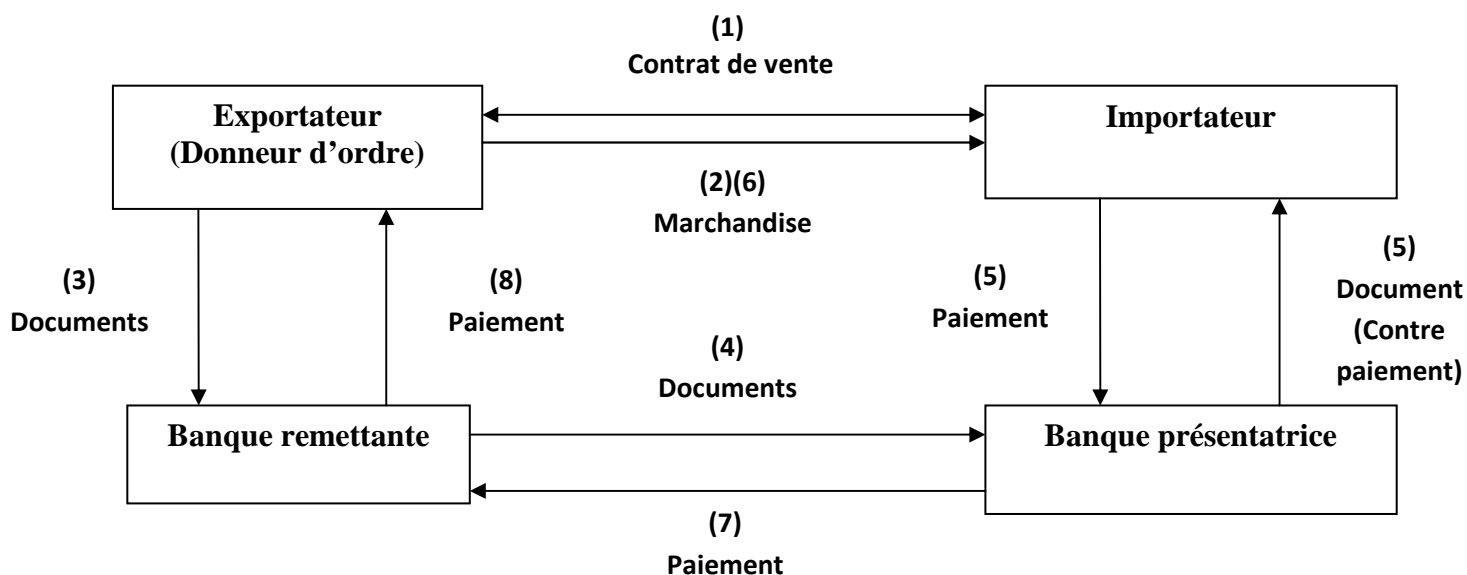
### 5-2 Inconvénients

Cette opération comporte néanmoins des inconvénients liés en particulier à

- une insuffisance de garantie, pour l'importateur, sur la qualité de la marchandise.
- la faible protection des banques (elles ne s'engagent pas à payer)
- un risque majeur pour l'exportateur qui pourrait surgir si l'importateur venait à refuser le retrait de la marchandise, ce qui va engendrer les frais supplémentaires (frais d'entreposage, de réexpédition de la marchandise, le surestarie.) pour l'exportateur.
- un risque de non-paiement encouru par l'exportateur, Dans le cas d'une remise documentaire contre acceptation, après libération de la marchandise l'exportateur ne dispose, comme garantie, que de la traite acceptée par l'importateur. Il encourt donc le risque de non-paiement pour cause de faillite ou d'insolvabilité momentanée de l'importateur, voire même le risque politique.

Pour limiter ces risques il est recommandé de rechercher l'aval de la banque de l'importateur et ou recourir aux assurances.

**Figure N°4 : Schéma représentatif d'une remise documentaire**



- 1) L'exportateur (le donneur d'ordre) et l'importateur signent un contrat pour convenir que la condition de paiement est l'encaissement documentaire.
- 2) L'exportateur envoie la marchandise et réunit les documents exigés par l'importateur.
- 3) L'exportateur transmet les documents à sa banque (la banque remettante) avec l'ordre d'encaissement correspondant.
- 4) La banque remettante vérifie l'ordre d'encaissement ainsi que le nombre et l'intitulé des documents reçus, puis les envoie à la banque de l'acheteur (la banque présentatrice) en lui donnant l'instruction de ne délivrer les documents à l'acheteur que contre paiement. Le donneur d'ordre en reçoit la confirmation.
- 5) Contre paiement ou acceptation d'une traite, la banque présentatrice remet à l'importateur les documents, qui constituent en fait le titre de propriété des marchandises.
- 6) L'importateur prend possession de la marchandise.
- 7) La banque présentatrice transmet le paiement à la banque remettante.
- 8) La banque remettante transmet le paiement à l'exportateur après avoir déduit les frais d'encaissement, s'il y a lieu.

### **3-6 La procédure de dédouanement**

Aucune marchandise ne peut être importée sans avoir été préalablement dédouanée selon des modalités précises dûment définies par la réglementation douanière en vigueur.

Le dédouanement de la marchandise à l'import consiste à déposer une déclaration en détail dans le bureau de douane compétent pour lui assigner un régime douanier, l'enregistrer, vérifier la marchandise et les documents nécessaires, calculer et payer les droits et taxes et procéder à l'enlèvement après autorisation.

#### **3-6-1 Déclaration en douane**

Toute marchandise entrant ou sortant du territoire douanier national doit faire l'objet d'une déclaration en détail appelée "déclaration unique des marchandises (DUM)

Cette déclaration est remplie et signée par le déclarant qui peut être soit le propriétaire de la marchandise soit un transitaire en douane mandaté par le propriétaire.

Les informations portées sur une déclaration concernent :

- L'identité de la marchandise et son propriétaire : nom, raison sociale et adresse du Propriétaire, fournisseur, nature du contrat, poids brut, poids net, valeur, quantité, Monnaie de facturation,...
- Les éléments qui serviront à déterminer le montant des droits de douane : l'origine, la nomenclature et la valeur à déclarer,...

L'une des finalités de la déclaration est l'assignation d'un régime douanier que ça soit le fondamentaux appliqué pour la mise en consommation ou exportation simple, régime particuliers pour la franchise et transbordement et économique pour l'exportation préalable enfin suspensifs pour l'admission temporaire pour perfectionnement actif et passif sous lequel elle est déposée.

### **a) L'enregistrement de la déclaration :**

Après le dépôt de la déclaration au bureau de douane, les agents se penchent sur L'étude de sa recevabilité et procèdent à son enregistrement. En cas de vice de forme, la déclaration est rejetée.

### **b) La vérification des documents et de la marchandise**

La vérification des documents consiste à confronter les documents de manière Rationnelle (facture, liste de colisage, document d'expédition, déclaration,...). La vérification matérielle se rapporte à la visite totale ou partielle des marchandises déclarées. Le contrôle s'effectue, normalement, en présence du déclarant ou son représentant. Il peut être déclenché par l'administration, en l'absence du déclarant, si après un délai de 6 jours à compter de la date d'enregistrement de la déclaration, il ne s'est pas présenté pour y assister<sup>17</sup>.

## **Conclusion du chapitre**

La logistique à évolué avec le temps, étant un élément important dans la stratégie de l'entreprise. La logistique consiste de plus en plus à améliorer les flux sur une chaîne étendue appelée chaîne logistique. Cette dernière va du fournisseur au client.

La logistique internationale quant à elle permet une bonne gestion d'approvisionnement à l'international, ayant pour mission de faire parvenir la marchandise du

---

<sup>17</sup>[http://www.memoireonline.com/08/11/4734/m\\_Procedure-de-dedouanement-des-marchandises--limportation5.html](http://www.memoireonline.com/08/11/4734/m_Procedure-de-dedouanement-des-marchandises--limportation5.html) consulté le 01/06/2019 à 17h05

## Chapitre 1 : De la logistique à la logistique internationale

---

fournisseur au destinataire en temps convenu et en bon état et elle contribue au bon déroulement du commerce international.

Afin que la logistique internationale se déroule convenablement, plusieurs facteurs sont à prendre en considération. Ces facteurs incluent le mode de transport, le mode de règlement, sans oublier l'ensemble des règles qui régissent la chambre du commerce internationale, et l'ensemble des formalités douanière à l'importation et à l'exportation.

Dans ce chapitre suivent, nous traiterons partent de l'un des maillons importants de la chaîne logistique internationale à savoir le transport dans différents aspects relatifs au commerce internationale et à sa logistique ; c'est l'objet du chapitre suivant.

# **CHAPITRE II**

## **Le transport des marchandises et ses principes dans la logistique internationale**

### **Introduction**

Le mode de transport constitue le premier secteur économique sur le plan commerce international. Les échanges sont intimement liés aux déplacements des marchandises c'est-à-dire les transports permettent d'acheminer les marchandises de l'exportateur vers l'importateur et, finalement, du producteur vers le consommateur, ainsi l'impact du transport sur l'espace est incontournable.

Cependant le mode de transport peut être par voie maritime, terrestre, routier, et ferroviaire, il existe aussi des combinaisons de deux ou plusieurs de ces modes.

Ce chapitre sera consacré spécialement sur le transport de marchandise à l'international. La première section fera l'objet d'historique des transports de marchandise, dans la seconde section on parlera des différents modes de transports à l'internationale, puis pour finir avec la troisième section sur les auxiliaires intervenant dans le transport international.

### **Section 01 : Etude historiques sur les transports de marchandise**

Le transport de marchandises a toujours été le moyen de transport utilisé par l'homme depuis la nuit des temps que ça soit par voie terrestre ou sur l'eau. D'une part, on se déplaçait sur les mers et sur les cours d'eau navigables ; d'autre part, on transportait les marchandises à dos d'homme ou animal, puis à l'aide de chariots tirés par des animaux. Des siècles plus tard, l'invention de la machine à vapeur et son utilisation dans les véhicules changèrent la donne. Quant au transport aérien de marchandises, il est apparu au XX<sup>e</sup> siècle, quelques années après l'invention de l'avion, et si on fait exception du transport de courrier, il s'est développé lentement.

#### **1-1 Le transport par voie routière**

En Amérique du Nord, le réseau routier se développe surtout pendant l'entre-deux-guerres, en raison de l'augmentation du nombre de voitures, alors qu'en Europe ce réseau se construit surtout à partir des routes existantes.

L'intervention du pneu en 1887 par le vétérinaire écossais John Boys Dunlop et l'intervention du moteur à combustion interne en 1893 par l'ingénieur allemand Rudolf Diesel concurrent à l'avènement de l'automobile. En 1900, les camions commencent à sillonner les routes. En 1914, le transport ferroviaire détient la première place avec près des trois quarts du marché, alors que le transport par voie d'eau et le transport routier se partagent le reste. Mais

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

la première Guerre Mondiale vient changer les choses, et le transport routier prend de plus d'importance.

En 1923, la première autoroute est inaugurée en Italie, longue de 85 kilomètres. Le fameux tunnel du mont Blanc est ouvert en 1965. Dans les années 1970, le transport routier de marchandises détrône le transport ferroviaire.

### **1-2 Le Transport par voie Aérienne**

En 1890, l'ingénieur français Clément Ader invente l'avion, qui va révolutionner le monde du transport. En 1919, la première liaison commerciale régulière est établie entre Paris et Londres. C'est à cette époque qu'apparaissent les premières lignes postales, tant en Europe qu'en Amérique du Nord.

Par la suite, les liaisons aériennes s'imposent dans le transport des voyageurs.

Le transport aérien de marchandises reste peu important ; il se développe d'abord de façon lente et régulière, mais il finit par prendre de l'ampleur de façon accélérée.

Depuis 1929, le transport aérien est régi par la Convention de certaines règles relatives au transport aérien international, mieux connue sous le nom de « Convention de Varsovie ». Cette convention a été modifiée par une série de protocoles : La Haye en 1955, Guadalajara en 1961, Guatemala en 1971 et Montréal en 1975. Ce dernier protocole introduit d'ailleurs la limite de responsabilité des transporteurs de marchandises.

### **1-3 Le transport par voie ferroviaire**

Au temps d'avant le transport du charbon et des extraits des mines jusqu'à une voie navigable se faisait grâce à la construction des rails et des wagons, ainsi les rails ont été faits à base de bois et les wagons sont tirés par des chevaux. En fait, c'est en 1825 qu'on inaugure la première ligne de chemin de fer, c'est-à-dire la première véritable voie ferrée ; elle unit Stockton et Darlington, en Angleterre, et mesure 19 kilomètres. La plus grande partie du réseau ferroviaire est construite entre 1840 et 1890 dans les pays qui disposent de charbon, c'est-à-dire en Europe et en Amérique du Nord.

Jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, les locomotives à vapeur sillonnent les voies ferrées. Après la Seconde Guerre mondiale, on généralise l'utilisation de la locomotive électrique sur les grandes lignes de chemin de fer : la consommation d'énergie est réduite et les

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

performances sont supérieures à celles de la vapeur. Sur les autres lignes, on commence à voir des locomotives à moteur diesel.

A partir des années 1960, le transport routier, tant des personnes que des marchandises, prend de plus en plus d'ampleur, au détriment du transport ferroviaire.

### 1-4 Le transport maritime

Le premier transport était par voie maritime ; il y a quelques milliers d'années, les Phéniciens pratiquaient déjà le commerce en Méditerranée grâce à leur flotte marchande. Les grecs et les romains de l'Antiquité, suivis par les grandes puissances maritimes de Moyen âge se sont inspirés de leurs méthodes, dont certaines ont toujours cours. Peu à peu, le concept d'affrètement prend forme. Au XVII<sup>e</sup> siècle, les Hollandais offrent aux marchands européens un service d'affrètement au voyage pour divers destinations, ce qui concourt à leur garantir la première place dans le secteur du commerce maritime.

Les navires à voile étaient soumis aux forces de la nature : les intempéries, les courants, etc. Au siècle, l'avènement de la machine à vapeur permet de contrer ces forces et de rendre le transport maritime plus rapide et plus fiable. Jusqu'à cette époque, les navires appartenaient soit à des marchands, soit à des sociétés commerciales. L'évolution technologique concourt à la création des messageries maritimes, dont la première est inaugurée en 1818 entre New York (Etats-Unis) et Liverpool (Royaume-Unis).

EN 1886, le Gluckauf, le premier bateau-citerne à vapeur, prend la mer. A l'époque, il se démarque par sa capacité de près de 3000 tonnes et sa vitesse de 11 nœuds.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'invention de la turbine à vapeur donne un nouvel essor à la navigation. En 1903, on équipe le vapeur russe Wandal d'un moteur diesel. Quelques années plus tard, en 1912, le Selandia, un navire danois, devient le premier transocéanique équipé d'un tel moteur.

En 1904, 35 ans après l'ouverture du canal de suez, on ouvre le canal de Panama, qui relie l'Atlantique et le pacifique, ce qui évite aux navires d'avoir à contourner l'Amérique de Sud.

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

C'est à la fin des années 1950 qu'apparaît le navire porte-conteneurs, dont l'un des principaux avantages est de pouvoir être chargé ou déchargé en une journée. C'est le début du **transport multimodal (transport intermodal ou transport combiné)**.

### Section 02 : Les différents modes de transport

Le mode transport est l'un des éléments de la logistique internationale qui permet le déplacement de la marchandise d'un point à un autre le plus efficacement et dans un bref délai. C'est grâce à la mondialisation que les différents modes de transport ont pu se développer, ce qui a facilité les échanges à l'échelle mondiale.

Pour mieux comprendre leur mode de fonctionnement cette présente section est consacrée dans l'explication de ses déroulements, leurs avantages et inconvénients, ainsi que les conventions qui les régissent.

#### 2-1 Transport par voie terrestre

Contrairement au transport maritime qui est efficace dans l'acheminement de la marchandise d'un port à un autre, le transport par terrestre permet d'acheminer directement la marchandise d'une entreprise à une autre même si c'est sur un long trajet. Cependant le camion reste le moyen utilisé pour relier les exportateurs et les importateurs aux ports ou aux aéroports.

##### 2-1-1 Les conventions internationales

La principale convention qui régit ce mode de transport est celle de Genève signé en 19 mai 1956 entré en application le 02 juillet 1966. Elle est actuellement en vigueur dans la plupart des pays européens, dits convention **CMR** «contrat des marchandises par route» elle est encore appelée Lettre de voiture internationale «**LVI**».

Elle est émise pour chaque expédition et signée par le transporteur, elle comprend 51 articles applicables par 36 pays exemple : Maroc, Tunis, Grèce.

##### 2-1-2 Le document du transport routier

La lettre de transport routier appelé sous le nom de **lettre de voiture ou connaissance routier** constitue le document essentiel en transport international de marchandises par route, c'est en quelque sorte la preuve du contrat de transport. Quand il

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

s'agit de transport routier intérieur, il s'agit du connaissement terrestre ou routier (inland bill of lading), terme qu'on utilise aussi dans la pratique pour le transport international.

Les deux types de lettre de voiture :

### ❖ **La lettre de voiture CMR (Contrat des Marchandises par Route)**

Lettre de voiture CMR, c'est une confirmation de contrat de transport par la route, elle est délivrée en trois exemplaires originaux, elle n'est pas négociable, considérée comme une preuve de bon état des marchandises à la réception par le transporteur, elle est émise pour chaque expédition et signée du transporteur.

La lettre de voiture contient les principales rubriques suivantes :

- l'identification de l'expéditeur et du transporteur ou des transporteurs successifs;
- l'identification du destinataire à qui seront remises la marchandise, la lettre de voiture n'étant pas un document négociable;
- l'adresse où doit être faite la livraison;
- le lieu de la prise en compte de la marchandise et la date à compter de laquelle sera calculé le délai de livraison jusqu'à soixante jours, au-delà desquels la marchandise sera réputée perdue;
- la liste des documents accompagnant la marchandise et placés sous la responsabilité du transporteur;
- les détails du chargement et les réserves éventuelles des transporteurs au moment de la prise en compte de la marchandise;
- les instructions complémentaires de l'expéditeur;
- les conventions particulières : délai de transport, déclaration de valeur.

### ❖ **La feuille de route type UE**

- Ce document en cinq exemplaires remplace la lettre de voiture CMR lorsque le transport est soumis à tarification de référence.
- Il est établi par le transporteur, il doit être signé par l'expéditeur et par le transporteur, Il permet de concrétiser le transport

### **2-1-3 Les types de véhicules de transport des marchandises par voie terrestre**

#### **2-1-3-1 Les transports routiers**

Trois types de véhicules sont utilisés pour le transport routier :

- Les véhicules isolés : camions;
- Les véhicules articulés : tracteurs et semi-remorques;
- Les trains routiers : camions + remorques.
- Pour ces trois types de véhicules, la réglementation porte sur :
  - Le poids total autorisé en charge en fonction du nombre d'essieux;
  - La charge maximale par essieu.

#### **2-1-3-2 Les transports routiers sous température contrôlée**

Ce type de transport est désormais une industrie en plein développement puisqu'elle regroupe déjà plus d'un millier d'entreprises exploitant un parc de 60.000 véhicules assurant le transport de 60 des denrées périssables.

Il existe trois types de véhicules :

##### **a) les véhicules réfrigérés**

Il en existe environ 10.000 un groupe autonome de réfrigération assure la diffusion d'un gaz permettant de maintenir une température constante de  $-18^{\circ}\text{C}$ . Les plus gros camions de 40 tonnes offrent un volume de  $100\text{ m}^3$ .

Pour pallier toute défaillance du système de réfrigération, des ateliers de réparation des dépôts de stockage de réfrigération, des ateliers de réparation et des dépôts de stockage sont implantés tout le long des axes internationaux desservis par ces véhicules.

##### **b) Les véhicules isothermes**

Il en existe environ 5000. Ce sont des camions bénéficiant d'une très bonne isotherme, mais ne produisant pas de froid .ils sont utilisés pour l'acheminement des denrées périssables sans obligation de maintenir une température constante (fruit) et sur de courts trajets.

##### **c) Les véhicules polyvalents**

Il en existe environ 45.000. En fonction du contenu de leur cargaison, ils utilisent ou non la réfrigération.

### **2-1-4 Les avantages et inconvénients du transport routier**

On distingue les avantages et inconvénient du transport routier comme suit :

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

### 2-1-4-1 Les avantages

- ❖ transporte tout type de marchandise
- ❖ délais et cout de parcours raisonnable, capacité de port et unités déchargement, varié et adaptés à divers besoins
- ❖ les ruptures de charge peuvent être évitées grâce au ferroutage et l'usage des UTI (unité de transport intermodale).

### 2-1-4-2 Les inconvénients

Les principaux inconvénients du transport routier sont les suivants :

- ❖ Les conditions climatiques peuvent influencer sur les délais de livraison.
- ❖ Selon les pays parcourus, l'infrastructure routière peut faire défaut et la sécurité de la marchandise peut être menacée.

## 2-2 Le transport par voie aérienne

Le fret aérien a évolué au cours des dernières années, des lignes régulières qui relient les principaux aéroports d'un pays à un autre et voir dans le monde entier. Toutes les destinations ne sont pas cependant pas desservies, ce qui oblige l'exportateur à affréter un avion dans plusieurs cas.

### 2-2-1 Les conventions internationales

Il y a deux conventions qui régissent de cette convention :

#### 2-2-1-1 La convention de Varsovie

Du 12 octobre 1929 est le texte de base qui régit le transport international aérien. Certaines dispositions ont été modifiées par le protocole de La Haye du 28 septembre 1955. En matière de transports de marchandises, cette convention définit essentiellement le document de transport utilisé, c'est-à-dire la lettre de transport aérien (LTA ou Air ways bill, AWB), et la responsabilité du transport.

#### 2-2-1-2 La convention de Chicago

La convention relative à l'aviation civile internationale, connue aussi sous le nom de Convention de Chicago, a instauré l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI),

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

une agence spécialisée de Nations unies qui est chargée de la coordination et de la régulation du transport aérien international.

### 2-2-2 Le document du transport aérien

Dans le transport aérien le document convoité est la lettre de transport aérien LTA ou Air Way Bill AWB. Il est normalisé dans le cadre de l'IATA (l'association du transport aérien international), et est établi légalement par l'expéditeur, le primo-exportateur, en pratique remplie par l'agent de fret et signé par la compagnie. Tous les LTA sont exclusifs et doivent être émis sous forme non négociable. Dans ce cas, les marchandises seront remises à l'arrivée au destinataire mentionné.

Toute LTA doit être établie en trois originaux (un original pour le transporteur, un pour l'expéditeur, le primo-exportateur et un qui suit la marchandise et est remise au destinataire).

Le chargeur, le primo-exportateur, reste toutefois responsable des énonciations qui y sont portées. La LTA est ensuite signée par la compagnie aérienne avant l'embarquement effectif de la marchandise, et remise au chargeur, le primo-exportateur. Cette signature engage la responsabilité du transporteur aérien<sup>18</sup>.

### 2-2-3 Le contrat du transport aérien

La négociation du contrat de transport aérien se fait entre le transporteur et le chargeur, celui-ci pouvant être le transitaire ou l'intervenant qui paye le cout du transport et il se matérialise par la lettre de transport aérien (LTA). Le transporteur a les obligations suivantes :

- Il est responsable de la marchandise de la prise en charge au déchargement. En cas de pertes financières liées à un retard, il est responsable des dommages, à moins que des réserves n'aient été émises. Le destinataire doit signaler les pertes par courrier recommandé dans les 21 jours suivant la réception.
- En cas de dommage ou pertes, il est responsable des dommages. Le destinataire doit signaler les dommages par courrier recommandé dans les 14 jours suivant la réception. L'expéditeur peut couvrir le retard pour les expéditions urgentes en convenant avec le

---

<sup>18</sup> Moise Donald(Dailly) : logistique et transport international de marchandises, édition l'harmattan, Paris, 2013, P.172

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

transporteur d'un délai déterminé accompagné d'une garantie d'embarquement ou, encore, convenir de réserves avec le transporteur.

### 2-2-4 Les avantages et inconvénients du transport aérien

#### 2-2-4-1 Les avantages

Les principaux avantages du transport aérien sont :

- ❖ Parmi tous les modes de transport, c'est le plus rapide sur de longues distances.
- ❖ Les compagnies aériennes utilisent certains aéroports comme plaques tournantes (hubs), ce qui permet de réacheminer rapidement les marchandises.
- ❖ La manutention horizontale réduit le risque de dommage causé à la marchandise.
- ❖ L'emballage de la marchandise coûte moins cher que pour les autres modes de transport.
- ❖ Le transport aérien est régulier et fiable.
- ❖ Les frais financiers, comme ceux qui sont liés au stockage et à l'assurance, sont réduits.
- ❖ Un meilleur contrôle de l'approvisionnement convient bien aux méthodes de gestion modernes, comme la méthode juste à temps.
- ❖ Les zones géographiques desservies sont très nombreuses<sup>19</sup>.

#### 2-2-4-2 Les inconvénients

- ❖ Prix élevé qui limite l'envoi de marchandises denses ou de faibles valeurs;
- ❖ Capacité limitée;
- ❖ Prohibé à certains produits dangereux;
- ❖ Rupture de charge<sup>20</sup>

### 2-3 Le transport par voie ferroviaire

Le transport ferroviaire est notamment le transport qui fait concurrence avec le transport maritime au Etats-Unis en terme de capacité de charge. Par ailleurs, il complète le transport maritime ou aérien à l'arrivée et au départ.

---

<sup>19</sup> NAJI, (Jammal). Op.cit., p.279

<sup>20</sup> LEGRAND.(G) et MARTINA.(L) : Op.cit., p.12

### 2-3-1 La convention du transport ferroviaire

Le transport ferroviaire international de marchandises est régi par la convention de Berne du 14 octobre 1890. Elle demeure la plus ancienne des conventions internationales de transport.

Le texte de loi de la convention a fait l'objet de plusieurs révisions, conformément à une procédure prévue dès l'origine de sa création. Il a été modifié par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, dite « COTIF ».

Le droit international applicable aux transports internationaux ferroviaires résulte de deux appendices de la **COTIF** : l'**appendice A** qui définit les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages » (« **RU-CIV** ») d'une part, et l'appendice B qui définit les « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises » (« **RU-CIM** »).

### 2-3-2 Le document de transport ferroviaire

Le document de transport ferroviaire international est la lettre de voiture internationale CIM (convention internationale de marchandise) constitue une preuve du contrat du transport. Il matérialise les instructions données à la compagnie de chemin de fer. C'est aussi la preuve de prise en charge par le transporteur des marchandises en bon état apparent à la date figurant sur le timbre de la gare expéditrice.

La lettre de voiture ferroviaire est le document qui atteste la prise en charge des marchandises et l'acceptation de les livrer au destinataire. Cette acceptation est constatée par une indication de réception, qui peut être une signature ou l'apposition sur la lettre de voiture du timbre à date de la gare expéditrice<sup>21</sup>.

### 2-3-3 Le contrat du transport ferroviaire

Après conclusion du contrat entre l'entreprise de transport par voie ferroviaire et l'expéditeur le transporteur pose le timbre de la gare expéditrice sur la lettre de voiture internationale. La conclusion du contrat on ne constate aucune obligation à la charge de

---

<sup>21</sup> Jean (Belotti) : transport international de marchandise édition vuibert, Paris, 2015 ; p.169

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

l'expéditeur si ce n'est un bon emballage et le chargement des marchandises pour les envois de plus de 3 tonnes<sup>22</sup>.

### 2-3-4 Les avantages et inconvénients du transport ferroviaire

#### 2-3-4-1 Les avantages

Les principaux avantages du transport ferroviaire sont les suivants :

- ❖ On peut profiter des installations de transport multimodal.
- ❖ On peut recourir au transport de porte à porte grâce aux embranchements particuliers(ou voies industrielles privées) des entreprises.
- ❖ En général, le trafic ferroviaire est fluide et les horaires sont respectés, ce qui permet de planifier les délais de livraison.
- ❖ Le transport ferroviaire est très bien adapté aux longues distances.
- ❖ Il est aussi très bien adapté aux grosses expéditions, notamment celles qui peuvent faire l'objet d'un train entier<sup>23</sup>.

#### 2-3-4-2 Les inconvénients

- ❖ Inadapté aux distances courtes
- ❖ Réseau ferroviaire limité
- ❖ Nécessité un pré et un post-acheminement en dehors du combiné
- ❖ Rupture de charge<sup>24</sup>

### 2-4 Le transport par voie maritime

Etant le premier moyen de transport utilisé, le transport par voie maritime est le moins couteux au moment du transport de marchandise surtout lorsqu'il s'agit d'une longue distance. Il est le moyen de transport qui peut transporter des produits beaucoup plus lourds et plus volumineux même si son délai de livraison reste moins compétitif par rapport à celui du transport aérien<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> Idem.p.240

<sup>23</sup> NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005. P.277

<sup>24</sup> LEGRAND. (G) et MARTINA. (L) : « management des opérations de commerce international » ; 6<sup>ème</sup> édition DUNOD, Paris, 2003. P.12

<sup>25</sup> NAJI ; (Jammal) Op.cit. P.268

### 2-4-1 Les conventions du transport maritime

Depuis toujours le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales, les règles de Haye (1924) et la convention de Hambourg (1992) qui régissent le transport maritime international<sup>26</sup>.

#### 2-4-1-1 La convention internationale de Bruxelles

Convention de Bruxelles de 1924 (dite règle de La Haye) cette convention signée à Bruxelles le 25 août 1924, ratifiée par plus de 100 États, traite des règles en matière de connaissement.

Cette disposition a été modifiée dans le protocole de 23 février 1968 qui prévoit que la convention s'applique à tout connaissement entre ports d'États différents lorsque :

- Le connaissement est émis dans un état contractant, peu importe la nationalité du navire, du transporteur et du chargeur.
- Lorsque la «clause Paramount» est insérée dans le contrat du connaissement, celle-ci traduit la volonté des parties de bénéficier des dispositions de la convention.

**À l'exportation**, la convention s'applique entre un port ivoirien et un port d'un État non-signataire de la convention, si le litige est porté devant une juridiction ivoirienne par exemple. Le processus varie dans le cas contraire.

**À l'importation**, entre le port d'un État non signataire de la convention et un port ivoirien, c'est la loi ivoirienne qui s'applique si le litige est confié à une juridiction ivoirienne. Là aussi, le processus n'est plus le même dans le cas contraire. Les règles universelles du droit national entre ressortissants d'États signataires. La convention de Bruxelles prime sur les lois des pays. La réintroduite dans les règles de Hambourg, le transport des animaux vivants n'est pas concerné par la convention.\*

#### 2-4-1-2 Les règles de Hambourg

C'est la convention des Nations unies sur le transport des marchandises par mer, du 31 mars 1978 et de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 mais aussi sur les contrats d'affrètement et de transport maritime dans la version consolidée du 3 décembre 1988. Cette convention est

---

<sup>26</sup>Gérard. (L) et Martin (H) ; le petit export, édition Dunod, Paris, 2009/2010, P 10

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992, dite aussi «règles de Hambourg», a été ratifiée à ce jour par 31 états; dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerne à terme de nombreux contrat de transport, du fait de son domaine d'application extensif<sup>27</sup>.

### 2-4-2 Les différents types de navire

#### 2-4-2-1 Les navires spécialisés

Les navires spécialisés ont évolués avec certains trafics comme celui du pétrole et les possibilités nouvelles présentées par le progrès technique.

Les caractéristiques des navires spécialisés sont l'exclusivité et la spécificité des marchandises à transporter, les tirant d'eau, ses dimensions sur la longueur, sa largeur et enfin sa nationalité. On peut citer<sup>28</sup>:

##### a) Les vraquiers

Ce sont des navires citernes. Ils transportent les vracs liquides et les vracs solides.

Les transporteurs des marchandises en vrac et se subdivisent en sous-groupe :

- Les navires citernes qui sont spécialisés dans le transport de produits liquides et pétroliers;
- Les céréaliers réservés au transport des céréales;
- Les minéraliers pour le transport de charbon coquet et autres produits de mines;
- Les cimentiers spécialisés pour le transport des ciments.

##### b) Les polythermes (les navires frigorifiques)

Ce sont des navires qui assurent le transport des marchandises sous températures contrôlées, il transporte des produits périssables et exigeants une certaine réfrigération durant leur transport, comme les fruits ou la viande. Ils incluent de nombreux systèmes de réfrigération et sont souvent rapides.

##### c) Les navires spéciaux

Ce sont des navires spécialisés dans le transport du bois en grume.

Selon leur taille, ils sont classés comme des cargos polyvalents.

#### 2-4-2-2 Les navires non spécialisés

Les navires non spécialisés sont aptes à transporter toutes sortes de marchandises emballées et conditionnées. Classés selon leur mode de manutention principal, ces navires sont :

---

<sup>27</sup> DENIS (c) et Duphil (F) .,Op.Cit P 139-140

<sup>28</sup> Idem p.142

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

### a) Les cargos conventionnels

Les cargos conventionnels sont des navires qui disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans); permettent de charger les marchandises dans les cales par des panneaux coulissants.

### b) Les porte-conteneurs

Ce sont des navires destinés au transport de conteneurs, désignés également par le terme anglais «cellular ships» sont des navires de grande capacité dont certains peuvent transporter jusqu'à 3000 d'EVP; certains ont leurs propres moyens de manutention, ce qui est utile dans certains ports, notamment africains, souvent dépourvus de moyens de manutention.

### c) Les navires rouliers

La caractéristique principale de ces navires est de posséder une porte, généralement placée à l'arrière, à l'origine les rouliers ont été conçus pour le transport exclusif de véhicules ou de marchandises sur remorque, ils peuvent transporter pratiquement toutes sortes de marchandises.

### d) Les navires mixtes

Ils sont destinés à la fois au transport de marchandise et de passagers et leurs véhicules.

## 2-4-3 Les documents du transport maritime

Parmi les documents du transport maritime on a le connaissement maritime qui constitue le document important au moment du transport par voie des eaux. Il constitue le document officiel émis par la compagnie maritime ou son agent, selon les indications du chargeur ou de son courtier, dans les 24 heures suivants l'embarquement.

En définition le connaissement maritime constitue le titre de propriété de la marchandise visée : d'une part, la compagnie maritime qui l'émet reconnaît avoir reçu la marchandise et s'engage à la transporter selon, les instructions qu'on lui a données et en contrepartie d'être payé ; d'autre part, il permet au destinataire de prendre livraison de la marchandise. Le connaissement contient certains renseignements obligatoires, comme le nom du transporteur ainsi que les ports de départ et d'arrivée.

- **Le connaissement à ordre** indique que le connaissement est négociable et transmissible par endossement. Dans les paiements par crédit documentaire, c'est la mention la plus courante. Elle permet de conserver le titre de propriété jusqu'au paiement de la marchandise.

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

- **Le connaissance à personne dénommée ou connaissance nominatif** rend le connaissance non négociable. Seule la personne ou l'entreprise désignée comme destinataire peut prendre livraison de la marchandise.
- **Le connaissance à bord ou connaissance embarqué** atteste que la marchandise a bel et bien été chargée à la date de signature.
- **Le connaissance reçu pour embarquement** est l'attestation de la prise en charge de la marchandise. Plutôt qu'une attestation de l'expédition définitive, c'est une promesse de chargement.
- **Le connaissance avec réserves** indique que la marchandise est endommagée ou non complète au point d'expédition. Cette mention permet de réduire la responsabilité du transporteur.

### 2-4-4 Le contrat du transport maritime

Le transport maritime peut entrer dans le cadre de 2 types de contrats :

- soit un contrat de transport, c'est-à-dire le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer la marchandise d'un port à un autre.
- soit un contrat d'affrètement sous charte-partie. il s'agit de la location d'un navire pour une période de temps déterminée<sup>29</sup>.

### 2-4-5 Les avantages et inconvénient du transport maritime

On distingue les avantages et inconvénients suivants:

#### 2-4-5-1 Les avantages

- Diversité et adaptation des différents types de navires;
- Taux de fret intéressant sur certaines destinations;
- Possibilité de stockage dans les zones portuaires;
- Tous les points du globe peuvent être desservis;
- Utilisation très répandue de conteneur (gain de temps et de sécurité), réduit le cout de manutention et des assurances.

#### 2-4-5-2 Les inconvénients

- Délais de transport assez long;

---

<sup>29</sup> BENSALÉM (Siham) : la logistique portuaire, mémoire de master en sciences commerciales, Bejaia, 2014/2015 ; P.28

## Chapitre 2 : Le transport de marchandises et ses principes dans la logistique internationale

---

- Encombrement portuaire de certaines zones;
- Certaines lignes ne sont pas conteneurisées;
- Ruptures de charge et manutention source d'avaries;
- Assurance plus élevée et emballage plus onéreux (coûteux).

### 2-4-6 Les règles de tarification dans le transport maritime

On distingue les règles suivantes :

#### 2-4-6-1 Le taux de fret

Le prix de chaque transport que ça soit maritime, terrestre ou aérien dépendra de la destination et cela est souvent payé en Dollar Américain par unité payante, sa peut être soit à la tonne (Poids) ou M<sup>3</sup> (Volume) à l'avantage du navire et selon la règle de l'équivalence 1 tonne=1 M<sup>3</sup>.

- Le tarif est dit **tarifs de conférence** lorsque : les transporteurs se regroupent pour s'entendre sur le prix de transport sur une ligne régulière.
- **Contrat d'affrètement (tramping)** lorsque les lignes ne sont pas régulières.

#### 2-4-6-2 Les surcharges dites correctifs

Ce sont des frais supplémentaires qui s'ajoutent au fret, elles sont de deux types :

- **Conjoncturelles** : on a deux types
  - **BAF (Banker Adjustment Factor)** : c'est l'impact du prix du combustible sur le tarif du transport.
  - **CAF (Currency Adjustment Factor)** : c'est l'impact du taux de change sur le tarif du transport.
- **Surcharges Permanents** : ce sont des :
  - **Colis lourd** : Plus de **10** tonnes (masses indivisibles) des colis qui nécessite la manutention exceptionnelle.
  - **Colis encombrant** : Plus de 12 mètre de longueur

➤ **Droit d'accès** dans certains ports<sup>30</sup>

### 2-4-6-3 Les conditions de ligne maritime

Les frais de manutention sont définis en fonction des conditions des lignes régulières. La pratique veut qu'on utilise les termes anglais<sup>31</sup> :

**FIO (free in and out, bord à bord ou franco chargement et déchargement)** : le fret n'inclut pas les frais de manutention portuaire.

**Liner terms (ou conditions des lignes régulières)** : le fret inclut les frais de manutention au port d'origine et au port d'arrivée.

**LIFO (liner in free out ou chargement aux frais du bord)** : le fret inclut les frais de manutention au port d'origine, mais non au port d'arrivée.

**FILO (free in liner out ou franco chargement et déchargement aux conditions des lignes régulières)** : le fret inclut les frais de manutention au port d'arrivée, mais non au port d'origine.

On peut conclure que afin de respecter certaines normes, plusieurs conventions ont été signées selon le mode de transport, ainsi on peut éviter plusieurs litiges entre les différents intervenants au moment du transport de marchandise.

Cependant il faut noter que chaque mode de transport a un avantage et un inconvénient, et cela pourrait dépendre de la nature de la marchandise, de la durée du trajet, mais aussi lié au coût.

Pour une bonne gestion dans le déplacement de la marchandise d'un pays à un autre, il existe plusieurs auxiliaires dans le transport de la marchandise et chacun a sa responsabilité. La seconde section nous détaillera les rôles que joue chaque auxiliaire dans le transport des marchandises à l'international.

---

<sup>30</sup> Cours de Logistique et transport formateur : Mr Brahim GUENDOUZI

<sup>31</sup> NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du nouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005. P 273

### **Section 03 : Les auxiliaires dans le transport des marchandises à l'international**

Les auxiliaires de transport sont tous les acteurs qui **participent à la mise en place du transport** ; l'auxiliaire réunit tous les éléments d'un transport pour constituer une offre à la fois cohérente et diversifiée. On peut citer entre autre les auxiliaires suivants<sup>32</sup> :

#### **3-1 Le Chargeur**

Le chargeur c'est celui qui envoi la marchandise et il la confie juridiquement au transporteur. Sa peut être le propriétaire de la marchandise ou de son représentant.

#### **3-2 Le Groupeur de marchandise**

C'est un agent ou une entreprise qui a pour fonction de rassembler les envois de détail de plusieurs entreprises et les groupe avant de les faires acheminé à destination. Il effectue des négociations des tarifs à l'avantage dès l'expéditeur.

#### **3-3 Le Transitaire**

Le transitaire appelé aussi sous le nom **commissionnaire de route** joue le rôle de complément logistique de l'exportateur. Il constitue le conseillé de l'exportateur surtout sur : le mode de transport, le choix du transporteur etc.

Il peut aussi l'aider dans certaines taches telles que l'expédition des formalités douanières.

Malgré dans la plupart des temps certain exportateur on leur propre moyen de transport, les transitaires ont l'habitude de faire affaire avec des transporteurs ou avec des correspondants à l'étranger. Il peut être mandaté par l'expéditeur ou le destinataire de marchandises qui font l'objet de transports successifs du coup son principal rôle est d'assurer la continuité des divers transports. Le tableau si dessous décrit en détail les principales fonctions d'un transitaire en tant que mandataire et commissionnaire.

---

<sup>32</sup> NAJI (jammal),. Op.cit. P.265

**Tableau n° 5: les fonctions de transitaire**

Mandataire	Commissionnaire
Exécute les ordres de son mandat	S'organise en fonction des instructions de son commettant.
Ne choisit pas ses prestataires qui lui sont imposés par le chargeur	Choisit les transporteurs pour compte de chargeur.
N'est responsable de ses fautes	Est responsable des fautes des prestataires et des siennes.
Répond à une obligation des moyens	Répond à une obligation des résultats.

**Source : jean (Belotti) : transport international de marchandises, édition vuibert, Paris, 2015 p.59**

### **3-4 Le Courtier de transport**

**Le courtier de transport** c'est une personne morale ou une entreprise qui relie l'expéditeur et le transporteur sans s'occuper du transport comme tel.

### **3-5 Le Courtier en douane**

Le courtier en douane nommé aussi commissionnaire en douane a pour fonction d'effectuer les formalités douanières pour le transporteur sans s'occuper du transport comme tel.

### **3-6 Le Transporteur**

C'est une entreprise qui a pour activité principale le transport de marchandises. Certains transporteurs se spécialisent sur un seul mode de transport, tandis que d'autres proposent à leurs clients une combinaison de plusieurs modes.

En conclusion on déduira que c'est grâce aux différents intervenants au moment du transport des marchandises que la logistique internationale réussit, car ils sont complémentaires. Il faut noter que chaque intervenant occupe un rôle spécifique à lui afin de mieux mener son action.

### Conclusion

Le transport à l'international est le moyen utilisé pour déplacer une marchandise d'un point à un autre, d'un pays à un autre et du fournisseur au client. Il est le moyen le plus rapide pour acheminer une marchandise en sécurité et à temps convenu.

Le moyen de transport a évolué avec le temps passant du transport à dos d'homme et animal au transport par camion, train, navire, et avion ; on peut rencontrer d'autre transport tel que le transport par pipeline.

Le transport maritime est le moyen de transport le plus utilisé parmi tous les transports, il est le moins coûteux en terme de facturation et il parcourt le plus de distance par rapport aux autres modes de transport, en plus de son avantage il est le premier moyen de transport utilisé pour la première fois aux cours des échanges commerciaux.

Afin de mieux gérer le transport à l'international quel que soit la nature du mode de transport on a besoin de professionnels les mieux adaptés pour bien faire acheminer la marchandise jusqu'à sa destination finale. Les auxiliaires du transport à l'international remplissent chacun une fonction essentielle ayant pour but commun l'acheminement de la marchandise à bon port et dans un délai respecté.

Cependant, ce mode de transport est exposé à de multiples risques ; c'est pourquoi, il est nécessaire de tenir compte de la garantie et la couverture de ces risques à l'effet de réduire les pertes éventuelles encourues aux différents partis du contrat du commerce à l'international.

C'est pourquoi, un contrat d'assurance doit être souscrit par les parties prenantes du contrat. C'est ce que nous développerons dans le 3<sup>ème</sup> chapitre de ce présent travail.

# **CHAPITRE III**

## **L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités**

## **Introduction**

Après avoir traité et présenté les différents modes transport et leur importances dans la logistique internationale, nous allons voir l'assurance de transport marchandise qui est aussi un élément de la logistique internationale.

L'assurance de transport marchandise constitue de nos jours un outil essentiel dont on ne peut pas s'en passer, du fait qu'elle nous sert de couverture contre le risque et avarie au moment du transport de la marchandise en provenance d'une personne vers une autre personne.

Afin d'approfondir notre connaissance dans le domaine de l'assurance transport de marchandise on a consacré ce chapitre : dans un premier temps pour la section sur l'assurance en général et son historique ainsi que les intervenant dans cette dernière et les différents types d'assurances qu'on peut rencontrer ; dans la seconde section une petite aperçu sur les assurances transport marchandise ou on parlera de l'intervention de l'assurance dans les différents types de transport ; puis pour finir avec la troisième section qui portera sur l'assurance maritime l'objet de notre étude dans lequel on va définir l'assurance maritime et son origine, et les techniques de couvertures de risques ainsi que les garanties.

## **Section 01 : Généralités sur les assurances**

Afin de mieux comprendre le déroulement de l'assurance il est nécessaire de commencer par son histoire, puis la définir et de comprendre le rôle des intervenants dans cette dernière, sans oublié son mode fonctionnement.

### **1-1 L'évolution historique de l'assurance**

Dès l'antiquité, sont apparues les premières formes d'assurance sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fond de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la Basse-Egypte en 1400 avant J.C. Cette forme d'assurance connaît un important développement au moyen-âge, dans le cadre des communautés d'artisans et de marchands (corporation, confréries, guildes ou hanses). Dans cette époque, le système s'apparente surtout

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

à de la solidarité, ces « mutuelles » ne faisant appel à la générosité de leurs membres qu'après chaque sinistre.

Grâce à la sophistication du droit romain, c'est dans la Rome antique qu'apparait le premier contrat d'assurance : le contrat d'emprunt. Il s'agit d'un emprunt, gagé sur un lot des<sup>21</sup> marchandises destinées à être expédiées au loin ; si les marchandises n'arrivaient pas à bon port, le prêteur perdait tout droit au remboursement de la somme prêtée. Au Moyen-âge, il devient le prêt à la grosse aventure, interdit en 1227 par le pape Grégoire IX, parce qu'entaché d'usure.

Au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, il y a deux formes d'assurances que sont apparues : maritime et terrestre. Leur progrès sont étroitement liés à la fois au développement de l'activité économique, et à l'évolution du droit. C'est ainsi que la levée progressive de l'interdiction du prêt à la grosse aventure, au Moyen-âge, coïncide avec le développement des échanges commerciaux, maritimes et terrestres<sup>33</sup>.

### **1-1-1 L'apparition de l'assurance maritime**

La pratique du commerce maritime se faisait depuis la nuit des temps. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance parce que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par la mer.

Pratiqué par les Phéniciens, consacré par le droit romain, le « prêt à la Grosse Aventure » était connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone. Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison (l'évolution de l'assurance maritime sera plus détaillée dans la deuxième section).

### **1-1-2 L'apparition de l'assurance terrestre**

L'apparition de l'assurance terrestre se traduit par l'apparition des assurances contre incendie, suivie par l'assurance sur la vie et l'assurance responsabilité civile :

---

<sup>33</sup> [www.universalis.fr](http://www.universalis.fr), consulté le 14/06/2019 à 9h16.

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

### **1-1-3 L'apparition de l'assurance contre incendie**

La première forme qui a pris naissance juste après l'assurance maritime est l'assurance d'incendie, c'est la suite du grand incendie de Londres en 1666 qui est à l'origine de la création du Fire Office, puis en 1696 de la première compagnie d'assurance incendie (Hand in Hand). Le contrat d'assurance contre l'incendie est un contrat d'indemnités dont le but est de garantir les dommages occasionnés par le feu aux biens immobiliers et mobiliers désignés.

### **1-1-4 L'apparition de l'assurance vie**

L'assurance vie a fait son apparition au 17<sup>ème</sup> siècle. Avec les tontines créées par le financier italien Lorenzo Tonti en 1653, qui sont des groupements d'adhérents dont des cotisations sont investies, une forme de contrat d'assurance avec un mode opératoire proche de l'assurance vie. Le système a pour objet le calcul des probabilités. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. Les sommes sont alors capitalisées et réparties entre les survivants.

En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil du roi de France, en 1787 fut créée la "Compagnie royale d'assurance vie". L'assurance-vie s'est répandue dans d'autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu'elles servent de donner un prix à la vie d'un être humain, ce qui a conduit à l'échec des assurances vie<sup>34</sup>.

### **1-1-5 L'assurance de la responsabilité civile**

Cette assurance est née avec l'apparition de la révolution industrielle accompagnée par un développement considérable de l'industrie minière au 19<sup>ème</sup> siècle<sup>8</sup>, multipliant ainsi le nombre d'accidents issus de cette dernière. De ce fait les victimes de ces accidents et leurs tiers commencent à accuser les employeurs à être responsables des préjudices subis et réclament des dédommagements pour eux et leurs familles. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre les accidents dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes.

---

<sup>34</sup> D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, édition Economica, 1991, Paris, P.18

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

De nos jours, l'application et la multitude des nouvelles activités ont engendré plusieurs formes de responsabilité ce qui a induit l'apparition de plusieurs contrats d'assurance responsabilité civile<sup>35</sup>.

### 1-2 Définition de l'assurance en général

L'assurance peut être définie comme étant un contrat par lequel, une personne assureur qui est le plus souvent une société spécialisée dans le domaine pour cette situation l'assuré s'engage à indemniser une autre personne nommée assuré moyennant une prime.

Selon Joseph Hémar : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »<sup>36</sup>.



### 1-3 Typologie des assurances

Hormis l'assurance transport de marchandise on peut distinguer deux types d'assurances comme suit :

#### 1-3-1 L'assurance dommage

L'assurance dommages (Incendie, Accidents et Risques Divers) a pour principal rôle de donner droit à une indemnité, égale au montant du préjudice dû à un événement accidentel et involontaire. Elle offre ainsi aux particuliers, aux entreprises et autres entités, un moyen de protection et de prévoyance contre les aléas.

Les assurances de dommages couvrent trois types de risques différents :

-  **Les Dommages aux biens** : biens essentiellement matériels (locaux, meubles, équipements, stocks, véhicules)
  
-  **Les responsabilités** : ici on parle de la responsabilité civile définie par l'article 1382 du Code Civil comme « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ». D'après la formule de Jacques Flour et Jean-Luc Aubert, « Au sens le plus large du mot, la

---

<sup>35</sup> P.AGNES, l'essentiel du droit des assurances, Gualinolextenso éditions, France, 2012, P.45

<sup>36</sup> Idem. P.45

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

responsabilité civile est l'obligation mise par la loi à la charge d'une personne, de réparer le dommage subi par un autre »<sup>37</sup>.

- ✚ **Les pertes pécuniaires** : Ce sont les pertes d'exploitation faisant suite à Un sinistre de type incendie ou dégâts des eaux. L'assurance dommages est caractérisée par la lutte contre l'aléa moral (l'assuré n'est pas incité à prévenir les sinistres), ainsi que la lutte contre l'anti-sélection.

### 1-3-2 L'assurance vie

On distingue trois types d'assurance vie<sup>38</sup> :

- ✚ L'assurance-vie dite " **en cas de vie** " : le contrat prévoit le versement du capital constitué ou de la rente si l'assuré est toujours en vie au terme du contrat. Ce type de contrat sert un objectif d'épargne optimisée en termes de fiscalité de long terme.
- ✚ L'assurance-vie dite " **en cas de décès** "(ou assurance-décès) : le souscripteur constitue une épargne au profit d'une tierce personne. Le contrat précise qu'au décès du souscripteur, un montant de capital sera versé à la personne de son choix, le bénéficiaire. Ce type de contrat de prévoyance sert un objectif de préparation des successions.
- ✚ L'assurance-vie dite " **mixte** " (ou en cas de vie et de décès) : à l'échéance de ce contrat, le versement d'un capital ou d'une rente est garanti, soit au souscripteur, s'il est en vie, soit à un bénéficiaire, si le souscripteur est décédé.

### 1-4 Les intervenants dans l'assurance

Le contrat d'assurance est composé de plusieurs intervenants qui facilitent son bon déroulement

#### 1-4-1 L'assuré

L'assuré est considéré comme personne ou entreprise qui souscrit à une police en vue d'assurer des marchandises contre des risques déterminés à l'avance. L'assuré peut être

---

<sup>37</sup> [https://www.persee.fr/doc/ridc\\_0035-3337\\_1983\\_num\\_35\\_1\\_4313](https://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1983_num_35_1_4313) consulté le 14/06/19 à 17h49

<sup>38</sup> [www.bforbank.com](http://www.bforbank.com) consulté le 14/06/19 à 18h04

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

considéré comme étant le vendeur ou l'acheteur (selon l'incoterm choisi), peut être aussi le transitaire<sup>39</sup>.

### 1-4-2 L'assureur

L'assureur est une personne qui s'engage à travers un contrat d'assurance, c'est-à-dire qu'il est prêt à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque. Le plus souvent c'est la compagnie d'assurance<sup>40</sup>.

### 1-4-3 Le Souscripteur

Personne qui souscrit un contrat d'assurance, qui signe les documents contractuels et qui se trouve seule engagée envers l'assureur pour le paiement des primes. Il peut être différent de l'assuré et du bénéficiaire.

### 1-4-4 Le courtier d'assurance

Son rôle étant de rapprocher un client potentiel d'une compagnie d'assurance, l'assuré peut le mandater pour lui chercher une compagnie d'assurance la mieux adapté pour répondre à ses besoins, ainsi pour négocier les conditions et prime les plus avantageuses pour lui. En effet le courtier a pour rôle de défendre les intérêts de l'assuré, puisqu'il est mandataire.

Quant au courtier d'assurance maritime il est considéré comme étant un officier public, un peu comme agent de change, nanti de certains privilèges, y compris celui de signer les contrats d'assurance pour le compte de l'assuré et de certifier le taux de la prime<sup>41</sup>.

### 1-4-5 L'expert en sinistres

Le rôle de l'expert en sinistre est de faire le constat que ça soit à destination ou en cours de route, les pertes ou avaries de marchandises. Généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance ou par le propriétaire du navire dans le cas d'une avarie commune, il informe les parties concernées de son constat. Lorsqu'il s'agit de transport de marchandises par voie maritime on parle de **commissaire d'avarie**<sup>42</sup>.

En conclusion, nous pouvons dire que quel que soit la nature du sinistre que ça soit dans l'assurance vie, l'assurance automobile, l'assurance maladie, ou l'assurance transport de marchandise, lorsque l'assuré est abonné à l'assurance, il se couvre et se fait indemniser ses dommages en fonction du type du contrat dans lequel il est abonné.

---

<sup>39</sup> NAJI, (Jammal) : Commerce International, Editions du renouveau Pédagogique Inc, Québec, 2005. P.304

<sup>40</sup> J.LANDEL, « lexique des termes d'assurances, 5<sup>ème</sup> édition l'argus de l'assurance, 2005, P.55

<sup>41</sup> Idem .P.304

<sup>42</sup> NAJI (jammal),.Op.cit.P.305

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

La section suivante nous permettra de réfléchir beaucoup plus sur l'assurance de transport marchandise qui est l'objet de notre travail.

### **Section 02 : Aperçu sur les assurances transport**

L'assurance est la technique la mieux adaptée pour se couvrir contre tout dommage ou sinistre au moment du transport de marchandise quel que soit sa destination. Pour cela, il est important de souscrire un contrat d'assurance au niveau des compagnies d'assurance afin de couvrir contre tout risque et se faire indemniser en cas de sinistre.

Dans cette section, nous allons définir les différents types d'assurance qu'on peut rencontrer selon le mode de transport, pour l'assurance maritime nous avons résumé cela dans cette section pour pouvoir mieux la détailler dans la seconde section qui suit.

#### **2-1 Assurance de transport maritime**

Une assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenues dans le contrat. Une assurance maritime peut couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes. On distingue généralement deux types d'assurance maritime : L'assurance corps et l'assurance faculté.

Afin que l'assuré soit couvert contre le risque d'avarie il doit souscrire un contrat d'assurance maritime dans le cas de transport par voie maritime. Ce contrat est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat... Lorsqu'un navire, des marchandises ou autres meubles sont exposés à des périls de mer, ces biens sont désignés sous le nom de « biens assurables ». L'expression « périls de mer » désigne les risques résultant ou découlant de la navigation maritime<sup>43</sup>.

La police d'assurance étant un contrat de bonne foi, l'assuré est tenu, au moment de sa conclusion, de « déclarer exactement toutes les circonstances connues de lui qui sont de

---

<sup>43</sup>[https://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime\\_a14475.html](https://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime_a14475.html) consulté le 19/06/2019 à 17h20

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge » (Article 8-1 du modèle de police française et article L 172-2 du Code des assurances). La loi anglaise « Marine Insurance Act » contient la même disposition, selon laquelle « le contrat d'assurance maritime est un contrat basé sur la bonne foi la plus absolue et, si celle-ci n'est pas observée par l'une des parties, le contrat peut être annulé par l'autre partie » (Article 17 de l'Insurance Act).

### **2-2 Assurance transport terrestre et ferroviaire**

#### **2-2-1 Définition**

L'assurance transport routier est nécessaire pour le chargeur ou le destinataire d'une cargaison malgré les réglementations qui s'imposent aux transporteurs routiers.

Ce contrat peut être souscrit sur la base d'une assurance dommage ou d'une assurance Ad Valorem.

En effet la responsabilité du transporteur est limitée et plafonnée par des conventions et codes nationaux et internationaux.

#### **2-2-2 Les polices d'assurance par voie de terre**

La police d'assurance des marchandises transportées par voie de terre fait l'objet d'un modèle de contrat. L'assuré peut demander, soit une garantie «tous risques», qui couvrent tous les dommages, y compris les dispositions et les vols, soit une garantie plus restrictive, qui couvre les conséquences des «événements caractérisés» énumérés dans le contrat.

En effet, les marchandises sont couvertes de «magasin à magasin»: la garantie prend effet lors de la remise de la marchandise au premier transporteur et cesse à la livraison au destinataire.

En dépit des disputes légales ou contractuelle qui peuvent imposer aux transporteurs routier des régimes de responsabilité assez étendue, le propriétaire ou le destinataire de la marchandise a tout intérêt à assurer directement en souscrivant une assurance dommage ou ad valorem.

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

La police d'assurance des marchandises transportées par voie de terre est étroitement inspirée de la police «faculté maritime» et bien adaptée aux transports nationaux et internationaux des marchandises.

Elle prévoit deux modes principaux d'assurance des marchandises:

Une «**garantie tous risques**» couvrant les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité et sous certaines conditions, les disparitions et les vols;

Une «**assurance accident caractérisé**» garantissant les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité par les marchandises assurées par suite de réalisation d'événements limitativement énumérés dans le texte de la police.

Les assureurs de ses modes de transport mettent à la disposition des acteurs du commerce international divers types de polices d'assurance: la police au voyage, la police à alimenter et les polices d'abonnement et tiers-chargeur.

### **2-2-3-Souscrire un contrat d'assurance transport routier**

Selon ses besoins, le client du transporteur peut souscrire quatre types de polices de transport routier : au voyage ;à alimenter ;à l'abonnement ; au tiers chargeur.

Par ailleurs, la prise en charge des dommages lors de la réalisation d'un risque peut être déterminée par contrat. La prime d'assurance se calcule alors en fonction de la valeur à laquelle les marchandises sont assurées : depuis le prix de revient pour le chargeur jusqu'à une majoration de 20% liée aux bénéfices espérés.

## **2-3 Assurance transport Aérienne**

### **2-3-1 Définition**

Assurance aérienne couvre les marchandises acheminées par avion et garantie tous les risques même pour les transports complémentaires par voie terrestre ou fluvial

### **2-3-2 Police d'Assurance par voie Aérienne**

L'assurance des marchandises transportées par voie aérienne fait l'objet d'une police adaptée. Cette police garantit «Tous Risques» les objets acheminés par avion et par des transports préliminaires ou complémentaires, terrestres ou fluviaux.

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

En effet, le contrat d'assurance est régi par les mêmes dispositions que les autres assurances de transport marchandises, mais la garantie cesse à l'expiration d'un délai de 15 jours à compter la date d'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination. Ce délai peut être prolongé, moyennant conventions et surprime spéciales, jusqu'à l'entrée des marchandises dans les magasins du destinataire.

Comme pour les autres polices d'assurance «facultés» il s'agit d'une assurance dommage. C'est une police «tous risques», mais l'assuré peut toujours demander des garanties plus réduites ou la couverture de risque particuliers: la garantie est limitée aux accidents majeurs par exemple transport ou garantie risque de guerre et assimilés.

Ainsi les marchandises sont couvert de magasin à magasin .Toutefois, il existe une limite à l'application de cette police: le chargement à bord de l'avion non spécial à l'assureur et du règlement de prime spéciales. Ainsi la garantie peut être prolongée jusqu'à l'entrée des marchandises dans les magasins du destinataire.

Les assureurs aériens mettent à la disposition des acteurs du commerce international divers contrats types: les polices d'abonnement, au voyage et tiers-chargeurs.

Les entreprises industrielles et commerciales peuvent aussi faire couvrir les marchandises transportées occasionnellement par voie aérienne en utilisant les polices «Tiers-Chargeurs» que les transporteurs aériens ou les auxiliaires de transports ont souscrits auprès des compagnies d'assurance.

En conclusion comme nous le voyons chaque mode transport possède les mêmes types de police d'assurance, la différence se situe uniquement au niveau du cout lié à l'assurance, celui de l'assurance maritime étant plus élevé du fait que le risque est plus élevé que dans tous les modes de transport.

Afin de mieux approfondir notre connaissance dans le domaine de l'assurance on s'est basé sur l'assurance maritime qui est l'objet de la section suivante de notre présent travail.

### **Section 03 : L'assurance maritime**

L'assurance maritime joue un rôle prépondérant au moment du transport de marchandise d'un point à un autre, c'est-à-dire qu'elle garantit les dommages liés au transport

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

de marchandises du fournisseur jusqu'au client. La partie contractant l'assurance dépend de l'incoterm choisi.

Cependant, l'assurance maritime couvre la marchandise et le navire en cas de dommage.

### 3-1 Historique sur l'assurance maritime

En 1681, Louis XIV promulgue l'«Ordonnance de la marine», première réglementation complète du droit maritime en France dont les dispositions constituent en même temps le droit commun en Europe. D'autres statuts et règlements ont été adoptés à cette période, notamment: Statut de Gênes, Règlement d'Anvers, Règlement d'Amsterdam, Guidon de la Mer. En Allemagne, la première loi sur l'assurance maritime a été le «Hamburger Assekuranz- und Havereiordnung» dont les dispositions, à l'instar des Codes français, étendent leur champ d'application à d'autres territoires en Europe.

Les premiers types d'assurance maritime étaient le fait de commerçants dans les grandes villes portuaires; on exploitait là une industrie parmi d'autres, et les hommes d'affaires supportaient jadis le risque sur leurs propres deniers. A défaut de pouvoir la faire reposer sur un mécanisme de répartition de risque, on assimilait l'assurance à une forme de gain spéculatif. La situation change avec l'apparition de la technique d'assurance, elle-même dérivée des mécanismes mathématiques. Les besoins en capitaux grandissant également, on voit apparaître peu à peu des institutions poursuivant l'objectif d'exploiter l'assurance de façon systématique, sur des bases plus solides. L'avènement de ces compagnies est à l'origine d'une professionnalisation de l'activité qui, à son tour, donne naissance à des spécialistes dont le métier consiste dans la distribution de garanties contre divers risques<sup>22</sup>. L'assurance moderne est née, et le courant de l'industrialisation, dès les années 1750, devait la fortifier, la développer pour la rendre indissociable de tous nos systèmes économiques modernes; l'assurance fait bientôt partie intégrante de toutes les formes de sociétés, ce qui conduit l'Etat, dès le 19<sup>e</sup> siècle, à s'intéresser de près à son fonctionnement. On trouve là l'origine des premières lois sur la surveillance des institutions d'assurance privées (en Suisse dès 1885 sur un plan fédéral). La suite de cette aventure nous est sans doute plus familière à mesure notamment que les phénomènes qui la caractérisent restent très visibles, aujourd'hui encore.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> MACAIRER.R, Mémoire d'assurance, Recueil de sources Françaises sur l'histoire des assurances de XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle, édition Fédération française des sociétés d'assurances, 2004, P.09

### 3-2 Définition de l'assurance maritime

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable "garde-fou" de toute opération de transport maritime, si bien qu'il est aujourd'hui inconcevable de l'imaginer sans prendre un minimum de garanties moyennant la souscription d'un contrat d'assurance.

Au service du commerce depuis des siècles l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer". Les divers régimes juridiques en vigueur dans le monde sont influencés pour la plupart par le droit anglais, première puissance mondiale historique en matière maritime.

Entre 1979 et 1984, un « ensemble de clauses type destinées à servir de modèle à usage international, mais n'ayant pas force obligatoire, a été rédigé ». Dorénavant, tous les systèmes juridiques nationaux (même ceux des pays en voie de développement) disposent d'un repère objectif pour s'harmoniser entre eux.

### 3-3 La couverture des risques cas de l'assurance CAAR

Toute marchandise, qui voyage part tout mode de transport quel que soit sa nature, son emballage est exposée a des nombreux risque et divers. Et pour se couvrir contre ses risques il faut se souscrire une police d'assurance maritime sur facultés<sup>45</sup>.

#### 3-3-1 Les risque auxquels sont confronté les marchandises au moment du transport

Il existe deux catégories de risque :

- ❖ Les avaries particulières ;
- ❖ Les avaries communes
  - **Les avaries particulières**

Elles ce manifeste généralement par des manques, pertes, ou dommage subis par la marchandise.

---

<sup>45</sup> Document interne de la CAAR, année 2019

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

Ces avaries peuvent survenir :

- ❖ Au cours du transport maritime, et résulter :
  - Soit d'évènement dits «majeurs » tels que le naufrage, l'explosion, le tremblement de terre, l'abordage, le déraillement du train affectant en même temps le moyen de transport et la marchandise.
  - Soit d'accidents affectant uniquement la marchandise « mouille par eau de mer, ou de pluie, vol ou disparition.
    - ❖ Au cours des divers opérations de manutention « chargement à bord, déchargement à quai, transbordement.
    - ❖ Au cours du séjour à quai de la marchandise « mouille par eau de pluie, vol ou disparition.
- **Les avaries communes :**

Elle constitue une institution propre au droit maritime.

L'avarie commune c'est lorsque le navire et la cargaison sont confrontés à un danger et pour l'éviter le capitaine du navire dans l'intérêt de toutes les parties décide un sacrifice. La perte ou sacrifice doit être partagé équitablement entre le transporteur et les chargeurs.

### 3-3-2 Les modes d'assurance

Afin de se couvrir contre le risque d'avarie il est primordial de souscrire une police d'assurance, et cette police d'assurance couvre deux types d'assurance qui sont les suivantes :

-L'assurance « FAP SAUF » ;

-L'assurance « TOUS RISQUES »

- **L'assurance FAP SAUF ou franc d'avarie particulières sauf**

Elle couvre uniquement les conséquences des événements majeurs qui affectent à la fois la marchandise et le navire. Ces événements sont entre autre :

-Le naufrage du navire ;

-L'échouement ;

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

- L'abordage ;
- Les heurts contre un corps fixe, mobile ou flottant ;
- Les voies d'eau ;
- L'incendie, l'explosion.

- **L'assurance TOUS RISQUES**

Elle couvre tous les dommages et pertes matériels au moment du voyage sauf ceux qui sont exclus de la couverture des risques.

### **3-3-3 Les risques exclus dans la couverture**

Avant de souscrire une assurance pour se couvrir contre risque lié au transport de marchandise il est important de connaître les risques qui ne sont pris en charge par l'assurance, ses derniers sont les suivants :

- ❖ **Les risques exclus dans tous les cas :**

- Les conséquences pénales et les infractions à la réglementation (amendes, commerce prohibé, réquisition etc...)
- Les faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposé représentants ou ayants droits.
- L'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages.
- Les retards dans la livraison des biens assurés, la différence de cours, les frais de quarantaine et d'hivernage, les staries ou surestaries, les frais de magasinage.
- Les dommages dus aux effets directs ou indirects de l'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation et de radioactivité.

- ❖ **Les risques exclus à moins de convention spéciale**

Ce sont l'ensemble des risques qui sont exclus dans la couverture à condition par exemple qu'ils font partis des accords bilatéraux entre deux pays ; ses risque sont les suivants :

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

- Les risques de guerre, de mines, actes de sabotage et généralement tous accidents de fortunes de guerre ;
- Les risques de piraterie, capture, émeutes, mouvements populaires, violation de blocus, détention par tous gouvernements, lock-out ;
- Les risques de vol et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les risques liés au vice propre de l'objet assuré (vert, vermines, piquage de liquides, influence de la température, mesures sanitaires).

### 3-3-4 L'étendue de la couverture des risques

Les Incoterms, acronyme qui signifie «International Commercial Terms» (termes du commerce international) déterminent les **obligations réciproques du vendeur et de l'acheteur** dans le cadre d'un contrat d'achat/vente international.

Cependant la contraction de l'assurance par l'une des deux parties est déterminée par l'incoterm choisi, ainsi la couverture de risque se délimite en fonction de cet incoterm, entre on peut citer les couvertures comme suit

#### ➤ **La couverture de magasin à magasin**

Elle se manifeste généralement par la couverture de risque de magasin à magasin conformément aux dispositions de **l'article 09 des conditions générales de la police d'assurance.**

#### ➤ **La couverture FOB. SITE**

La couverture débute à partir de la mise à bord du navire des facultés assurées au port d'embarquement, conformément au contrat de vente et prend fin à partir du moment où elles arrivent à destinations c'est-à-dire dans les magasins de l'assuré.

#### ➤ **La couverture FOB.QUAI de débarquement**

Elle commence à partir de la mise à bord du navire des marchandises assurées au port d'embarquement, comme convenu dans le contrat de vente, et prend fin au moment où elles sont déchargées au port de débarquement.

### 3-4 Les différents types de police d'assurance

Il existe quatre types de police d'assurance qui couvre la marchandise au long de son voyage ils sont cité comme suit :

#### 3-4-1 La police au voyage

Cette police concerne les importateurs qui reçoivent ou expédient des marchandises moins fréquemment. La négociation de cette dernière ce fait avant le début du risque c'est-à-dire dès le début avant de la souscrire.

La police au voyage couvre une marchandise identifiée lors d'un voyage déterminé et expire automatiquement à la fin de ce voyage.

#### 3-4-2 La police d'abonnement

Elle concerne uniquement les importateurs ou exportateurs qui importent ou exportent fréquemment. La police d'abonnement offre **une garantie automatique** pour toute expédition de marchandise faisant parti de l'accord entre les deux parties au moment de la conclusion du contrat. La souscription à ce type de police permet à l'assuré d'éviter la négociation répété avant chaque voyage ; il lui suffit simplement de déclarer à l'assureur, dans le délai de huit(8) jours à partir du moment où il en a eu connaissance, toute expédition de marchandise.

#### 3-4-3 La police à alimenter

Cette dernière est souscrite généralement pour un marché déterminé. Le montant de chaque expédition est soustrait dans la somme globale assuré et conclu au début de la souscription.

L'effet de la police à alimenter prend fin automatiquement et sans autres formalités dès que la dernière livraison aura été effectuée. Cette police est régie par les mêmes dispositions que la police d'abonnement.

#### 3-4-4 La police Tiers Chargeur

La police Tiers chargeur est destinée à l'usage des compagnies de navigation appelées à assurer les marchandises pour le compte de leurs clients, cette police se distingue de la police d'abonnement en sens que **la garantie n'est pas automatique**. Le souscripteur est tenu

## Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

de déclarer l'expédition avant le commencement des risques. Cette déclaration se fait au moyen d'un avis d'avis qui reprend l'identité du client et la nature des biens à assurer.

### **3-5 Les garanties des deux modes d'assurances**

Les modes d'assurance cités si haut regroupe des garanties qui leurs sont communes, ils sont les suivants :

- Les avaries fraîches :

Il s'agit des frais exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage et d'une perte matérielle ou d'en limiter l'importance. Entre autre on peut prendre comme exemple les frais engagés pour le reconditionnement de la marchandise.

- La contribution d'avarie commune :

Elle est à la charge de l'assureur, et ne l'est pas à partir du moment où l'évènement qui a donné lieu à la déclaration d'avarie commune figure parmi les risques exclus.

- La caution bancaire :

Lorsque l'avarie commune survient et que c'est l'assuré qui doit fournir une caution bancaire pour éviter ou lever la saisie de ses biens, l'assureur s'en chargera.

### **Conclusion**

L'assurance du transport maritime couvre tous les risques liés au transport par voie maritime. Elle occupe une place importante au moment du transport de marchandise.

Pour se couvrir contre ces divers risques tels que naufrage, collision, voire même catastrophe naturelle lors d'une traversée maritime, l'on doit souscrire aux différentes polices d'assurance qui matérialise le contrat d'assurance afin de bénéficier d'une garantie et indemnité en cas d'avarie.

Cependant, au sein de l'économie, l'assurance maritime constitue un facteur de développement du commerce mondial du fait de son intervention dans la sécurité de la marchandise transportée et de ses transactions de l'usine à l'entrepôt.

### Chapitre 3 : L'assurance du transport de marchandise par voie maritime : Concepts et spécificités

---

Le chapitre suivant est consacré pour le cas pratique détaillant la couverture de risque et l'indemnisation d'un client souscrivant un contrat d'assurance dans la Compagnie Algérienne d'Assurance et de réassurance par le mode transport maritime en relation aux opérations contenues dans la chaîne logistique internationale.

Dans le chapitre en question nous allons parcourir la chaîne logistique que l'entreprise ENIEM a effectuée afin que sa marchandise soit dans son entrepôt en temps voulu et en bon état, et par la suite nous allons expliquer comment l'entreprise ENIEM a souscrit une police d'assurance et dans quel but.

# **CHAPITRE IV**

## **Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

### **Introduction**

Ce chapitre se résume sur le cas pratique qu'on avait effectué au sein de la compagnie Algérienne d'assurance et de Réassurance afin de compléter notre travail théorique et acquérir des connaissances dans le domaine de l'assurance transport maritime.

Au moment de notre stage pratique au niveau de l'assurance CAAR nous avons acquis beaucoup de connaissance en termes de démarches à suivre en cas de sinistre, on a vu les différents types de contrat d'assurance (Police d'assurance) et les étapes à suivre pour indemniser le client et aussi comment l'assurance procède pour récupérer cette somme déboursé pour indemniser son client.

Le chapitre est scindé en trois sections, la première section nous l'avons consacré à la présentation de la CAAR qui porte sur son historique, son organisations ; puis la deuxième section portera sur les contrats et ses conditions dans lequel nous allons voir sous quelles conditions s'établit un contrat d'assurance au sein de la CAAR ; et pour finir nous avons consacré la dernière section sur le cas de ENIEM (Entreprise Nationale de l'Industrie et de l'Electroménager) qui a souscrit à une police d'abonnement sur faculté maritime au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou.

### **Section 1 : Présentation de la CAAR**

Cette section est consacré à la présentation générale de la compagnie d'assurance CAAR son organisation, son histoire et son effectif ainsi que son organigramme en prenant l'exemple de l'agence de Tizi-Ouzou.

#### **1-1 Historique de la CAAR**

La compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR 205) crée en mars 1992, propriété de l'Etat, elle est historiquement présentée dans les risques industriels, ce qui constitue son image de manque, la CAAR a été créé par la loi N 63-137 du 08 juin 1963, entant que caisse d'assurance et de réassurance chargée de la cession légale, dans le but de permettre à l'Etat Algérien de contrôler le marché des assurances.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

De ce fait, elle a constitué le vivier duquel ont été puisés les structures, les personnels et les portefeuilles d'affaires de nouvelles compagnies publiques (et même privées) devenues concurrentes

Depuis sa création, il y a quarante-six ans, la CAAR a donné traversé les différentes restructurations du marché Algérien (monopole, spécialisation, création de la compagnie centrale de réassurance CCR), cession de son portefeuille des assurances transport à la C.A.A.T lors de sa création en 1985.

Avec l'avènement des réformes économique introduites en 1988, la CAAR a été transformée en sociétés par action (SPA), le capital social actuellement de l'ordre de 4 milliards de DA entièrement libéré, été augmenté récemment, pour atteindre un montant de 5 milliards de DA. Confortant ainsi sa position de leader incontesté en la matière. Cependant, c'est l'ordonnance N 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, qui a le plus profondément marqué la configuration actuelle du secteur, en abrogeant le monopole de l'état sur les opérations configuration actuelle du secteur, en assurance et de réassurance, et ce, notamment, par les dispositions suivantes:

- Libération de l'activité d'assurance au profit des entreprises à capitaux privés, introduisant ainsi le facteur de la concurrence entre les différents opérateurs (publics ou privés)
- Fixation des normes de constitution et l'activité des sociétés d'assurance :
- Introduction des intermédiaires d'assurances (décret N°95-339 du 30 octobre 1995).

Dans cet ordre d'idées, la récente promulgation de la loi N°06-04 du février 2006, vient conforter la législation Algérienne, avec l'approche tentant à une prise en charge plus professionnelle des activités d'assurances en y introduisant de nouveaux instruments de régulation, d'organisation et de contrôle.

Dans ce contexte, les dispositions de la nouvelle loi sur les assurances visent à assurer les conditions d'un marché favorisant une croissance réelle et une activité maîtrisée.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

### **1-2 Dénomination de l'entreprise de tutelle**

La compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance est située à Alger, à la rue DIDOUCHE MOURAD (Alger).

Notre cas pratique s'est à l'agence 205 de Tizi-Ouzou, cette agence constitue l'organe central qui conçoit la stratégie de la compagnie et veille à son application.

La compagnie est constituée de plusieurs succursales qui constituent les organes d'animation, de contrôle, de coordinations, de gestion administrative et d'appui à l'ensemble des agences. Elles sont:

- Succursale de BOUZAREAH
- Succursale de CHERAGA
- Succursale d'ORAN
- Succursale d'ANNABA
- Succursale de CONSTANTINE

### **1-3 La gestion des ressources humaines**

Dans le but de faire émerger la fonction ressources humaines (RH) au sein de la CAAR, la compagnie tend par une approche professionnelle, de changer l'image de la ressource humaine du profil qui est purement administratif à une nouvelle ère de la RH en agissant en tant qu'un réel partenaire d'affaire. Cela implique une nouvelle vision, qui est accompagnatrice du soutien la performance de la CAAR.

Le déploiement d'une gestion dynamique et prévisionnelle des compétences (GPEC) est une démarche que la CAAR place au rang des priorités.

### **1-4 Organigramme de la de la Direction d'Alger**

En 2015, une année de continuité ou la gestion des ressources humaines n'a cessé de progresser en maturité et se positionner comme un membre actif et de soutien auprès des autres fonctions de la CAAR

Avec ce nouveau rôle, la gestion des ressources humaines a participé à l'atteinte des objectifs et a contribué à 1 performance globale de la CAAR.

## Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM

### 1-4-1 En termes d'effectifs

La CAAR comptait 1891 agents en 2015 pour 1878 agents en 2014, soit une évolution de 1%. En matière de structuration des effectifs, ces derniers sont demeurés stables en préservant une prédominance de la catégorie cadres avec 68 % de l'effectif global et un collectif technique représentant 54%, soit la tranche la plus importante pour le bon fonctionnement et la maîtrise des activités de l'entreprise, contre un collectif de soutien de 46%.

### 1-4-2 Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels

**Tableau N°6: le nombre d'effectifs par succursales**

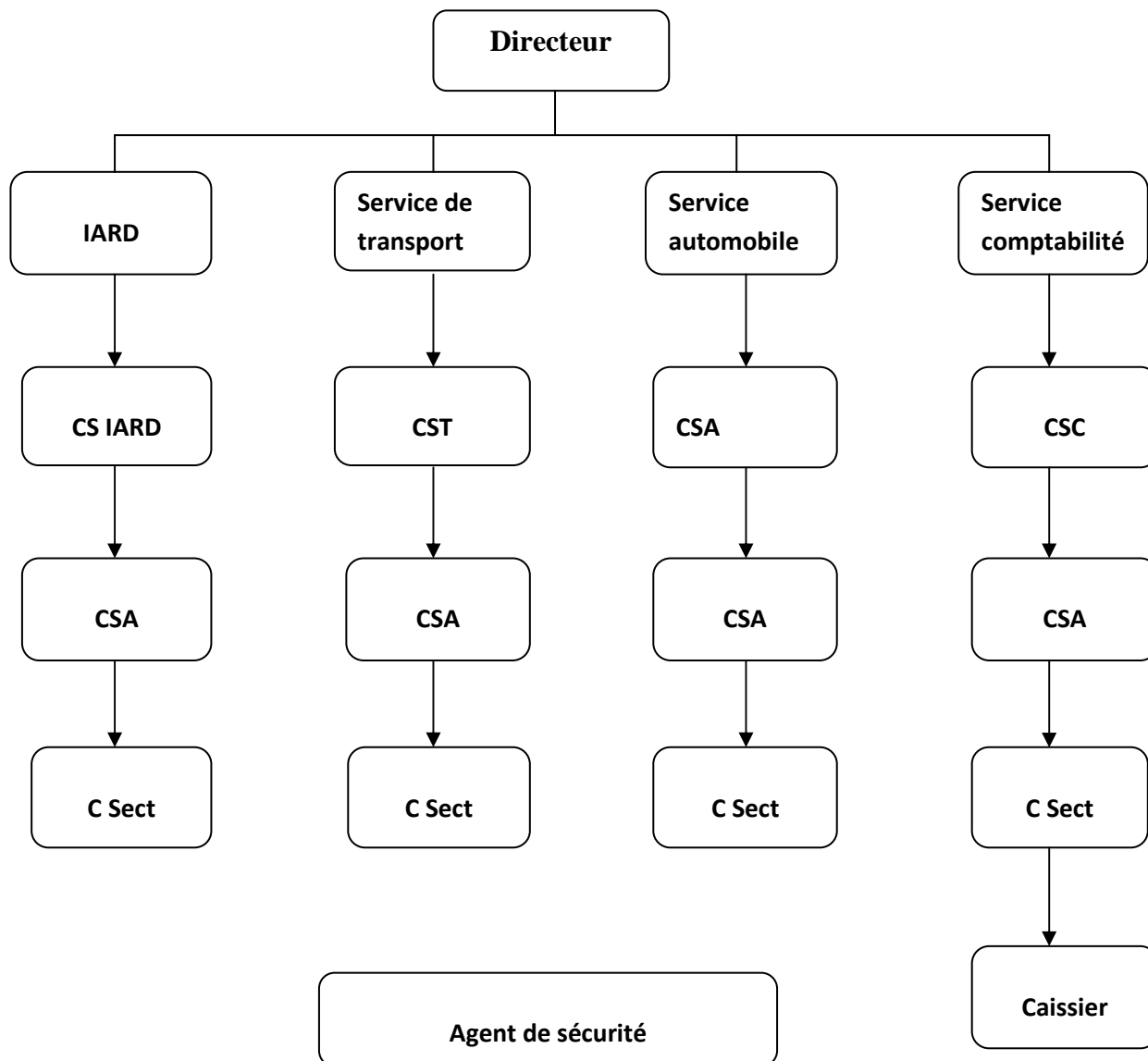
Structures	Cadres Dirigeants	Cadres Direction	Cadres Supérieurs	Cadres Moyens	Personnel de Maitrise	Personnel D'exécution	Effectif Total	%
Siège	3	16	66	123	46	44	298	16%
Chéraga		7	40	251	65	71	434	23%
Annaba		1	40	190	23	41	295	16%
Oran		2	32	156	76	49	315	17%
Constantine		3	20	108	35	32	198	10%
Bouzareah		8	34	195	68	46	351	19%
Total	3	37	232	1023	313	283	1891	100%
%	0.16%	1.96%	12.27%	54.10%	16.55%	14.97%	100%	

Source : Rapport annuel 2015 de la CAAR de Tizi-Ouzou

## Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM

### 1-4-3 Organigramme de la compagnie de CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

Figure N°5 : Schéma des différents services au niveau de la CAAR



**Source :** information interne au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou

L'organigramme de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou est composé d'un **directeur**, du **service de comptabilité** qui s'occupe des recettes et des dépenses de l'agence, **service IARD** qui s'occupe d'indemnisation accident risque divers, du **service transport** qui s'occupe d'assurance de transport de marchandise et pour finir avec le **service automobile** qui s'occupe des accident de circulation ; tout ceux cités sont composés des **sous service**.

## Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM

### 1-4-4 L'activité technique de l'entreprise

#### A La production

##### a) L'analyse globale de la production

Le chiffre d'affaires de la CAAR s'est élevé à plus de 16,6 milliards de DA en 2015, et progresse de 3,4% par rapport à l'année 2014.

L'objectif annuel fixé à 16,4 milliards de DA a été dépassé.

##### b) Evolution de la production par branche

La CAAR présente sa production par branche dans le tableau en dessous ;

#### Tableau N°7 : l'évolution de la production par branche

En milliers de DA

Branches	CA 2014	Structure du portefeuille 2014	CA 2015	Structure du portefeuille 2015	Evolution 2014/2015
Incendie	3 786 580	24%	4 213 278	25%	11.2%
Engineering	1 469 727	9%	1 562 607	9%	6.3%
RC	623 451	4%	666 859	4%	6.9%
RD/RS	493 943	3%	486 824	3%	-1.4%
Cat-Nat	331 792	2%	351 711	2%	6%
Total IARD	6 705 493	42%	7 281 279	44%	8.5%
Transport	2 051 028	13%	1 896 424	11%	-7.5%
Automobile	7 143 109	44%	7 460 652	45%	4.4%
ADP	188 785	1%	-899*	0%	-
Total	16 088 415	100%	16 637 456	100%	3.4%

Source : Rapport annuel 2015 de la CAAR de Tizi-Ouzou.

## Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM

\* règlement de deux ristourne au titre de la police d'assurance (temporaire au décès) au motif de la résiliation du contrat suite à l'annulation du crédit par la banque

D'après ce tableau nous remarquons que l'évolution de la production par branches est due à la progression des principales branches suivantes :

-Incendie avec +11,2% qui sont due à l'augmentation des primes des contrats de grands clients de la compagnie, l'enregistrement de nouvelles affaires, et le maintien des affaires en portefeuille.

-Engineering avec +6,3% qui s'explique en grande partie par la concrétisation de certaines affaires essentiellement en TRC:

-Automobile avec +4,4 % grâce au renouvellement des flottes en portefeuille et à l'entrée de nouveaux clients, ainsi qu'au développement de l'assistance automobile qui a progressé de 212 % par rapport à 2014, et ce, malgré le recul d'environ 50% des importations de véhicules en 2015 par rapport à 2014

-Responsabilité civile avec +6,9% due notamment à la concrétisation de nouvelles affaires en RC décennale et RC professionnelle, et l'augmentation de la prime de certains assurés principalement dans la branche RC chef d'entreprise

-Cat-Nat avec 6%, grâce aux nouvelles souscriptions, ce qui dénote de l'intérêt grandissant des assurés quant à la préservation de leur patrimoine contre le risque de cette nature.

Il faut relever par ailleurs la baisse de la production de la branche transport qui s'explique par la réduction drastique des importations en 2015.

### c) L'évolution de la production

**Tableau N°8 : l'évolution de la production de 2004 à 2015**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2014/2015
AC	3957	6255	7573	8157	11068	13260	12802	12839	14096	15198	16088	16637	320%

Source : rapport annuel 2015 de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

## Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM

Nous observons encore une fois une progression du chiffre d'affaires qui ne cesse d'enregistrer des résultats positifs. L'histoire de la CAAR lui confère un savoir-faire et une maîtrise du métier de l'assurance, son expérience lui permet de construire avec ses clients une relation de confiance et ce grâce à la mise en œuvre de plans stratégiques de développement triennaux depuis 2005.

### B) Indemnisations

**Tableau N°9: Evolution des sinistres réglés par branche**

Branche	Règlements 2014		Prévisions 2015	Règlements 2015		Evolution 2014/2015	Taux de réalisation
	Montant	%		Montant	%		
Incendie	1 968 279	21%	1 837 700	5 289 982	39%	169%	288%
Engineering	273 334	3%	346 400	551 153	4%	102%	159%
RC	72 661	0.8%	96 600	192 105	1%	164%	199%
RD/RS	51 815	1%	26 100	132 213	1%	155%	507%
CAT-NAT	2 549	0.03%	38 600	0	0%	-100%	0%
Total IARD	2 368 69	25%	2 345 400	6 165 471	46%	160%	263%
Transport	663 008	7%	631 400	947 181	7%	43%	150%
Automobile	6 197 097	66%	6 500 000	6 141 165	46%	-1%	94%
ADP	213 635	2%	265 500	164 204	1%	-23%	64%
Crédit	5 985	0.06%	20 400	3 569	0.03%	-40%	17%
Total	9 448 364	100%	9 753 700	13 421 590	100%	42%	138%

Source : rapport annuel 2015 de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

C'est en 2015 que la CAAR a réglé un montant global de sinistres de 13.4 milliards de dinars contre 9,44 milliards de dinars en 2014, soit une forte hausse de 42%.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

Les indemnisations se sont concentrées au niveau des branches automobile avec un montant de 6,14 milliards de dinars, et incendie 5,29 milliards de dinars.

Notre compagnie a également réglé un nombre important de sinistres dans la branche transport pour un montant de 484 millions de dinars.

### **C) Réassurance**

Dans le cadre de ses placements en réassurance, l'entreprise continue de faire appel à des réassureurs de premier rang présentant des sécurités lui permettant d'étendre ses capacités de souscripteur et d'offrir à ses clients des garanties de plus en plus larges.

L'activité de la réassurance en 2015 s'est caractérisée par les faits suivants:

### **Tableau N°10: La synthèse de l'activité de réassurance**

**En milliers de DA**

Désignation	Année 2014	Année 2015	Variation	
			Absolue	Relative
Primes cédées	6 395 899	7 631 969	1 236 071	19%
Commissions reçues	1 182 708	1 273 662	90 953	8%
Taux de cession	40%	46%	/	15%
Taux de commission	18%	17%	/	-10%

Source : Rapport annuel 2015 de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

-Les primes cédées ont atteint 7,63 milliards de DA contre 6.40 milliards de DA en2015, soit une hausse de 19%, générée par la croissance du chiffre d'affaires des branches fortement réassurées.

-La proportion des primes cédées par rapport aux primes émises est passée de 40% en2014 à 46% en 2015

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

-Les commissions reçues des réassureurs en contre partie des cessions sont de 1,27milliards de DA contre 1,18 milliard de DA en 2014 en progression de 8%.

Comparativement aux cessions, le taux de commissionnement moyen est de 17% :

-Le réassureur national CCR (Compagnie Centrale de Réassurance) reste le principal partenaire avec 69,61% des cessions.

### **Section 2 : Les contrats aux conditions Maritimes sur Facultés au sein de la CAAR**

La deuxième section de ce chapitre sera consacrée sur le contrat d'assurance et ses conditions qui sont scindé en chapitre et articles, dans un premier temps on présentera la police d'abonnement contracté par ENIEM au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou, par la suite sur les conditions générales sont sous forme de chapitre des articles sous chapitre, et finir avec les conditions particulières qui sont représenté sous forme d'article.

#### **2-1 La Police d'abonnement**

Représentant le contrat d'assurance à travers lequel les deux parties (l'assureur et l'assuré) conclus l'accompagnement indéfinis des marchandises, l'assuré à chaque importation s'engage a payer une prime en contre parti de la couverture du trajet maritime par l'assureur.

Cette dernière comme nous l'avons vue dans le chapitre précédent permet à ENIEM d'éviter de négocier de façon répétitive avant chaque voyage.

Le contrat d'abonnement permet la couverture systémique des expéditions, donc

ENIEM envoi à la CAAR un avis d'aliment avant chaque expédition. **Voir annexe 1 (page I)**

#### **2-2 Les conditions générales**

C'est un contrat provenant de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 en ce qui concerne les assurances, en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions ci-dessous que nous allons citer :

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

- Le premier Chapitre (1) est consacré sur l'objet et étendue de l'assurance, ce présent chapitre comporte six (6) articles.
- Le deuxième Chapitre (2) se consacre sur les exclusions, il comporte deux (2) articles.
- Le troisième Chapitre (3) porte sur les temps et lieu des risques assurés, il y a trois (3) articles.
- Le Quatrième Chapitre (4) est consacré sur les valeurs assurées, il comporte un seul article.
- Le Cinquième Chapitre (5) sur Les obligations de l'assuré, il est composé de cinq (5) articles.
- Le sixième Chapitre (6) porte sur la constatation des dommages et pertes, dont deux (2) articles sont présents.
- Le septième Chapitre (7) porte sur le règlement des dommages et pertes, il comporte sept (7) articles.
- Le huitième Chapitre (8) est consacré à la nullité ou résiliation de l'assurance, il y a deux (2) articles.
- Le neuvième Chapitre (9) porte sur la compétence, il n'est composé que d'un seul article.
- Le Dernier Chapitre (10) qui est le dixième porte sur les dispositions spéciales aux polices d'abonnement, il comprend cinq (5) articles. **Voir Annexe 2 (page II)**

### **2-3 Les conditions particulières**

Les conditions particulières sont des articles ci-annexé à celle des conditions générales.

Cependant ils sont insérer dans le contrat, et ils diffèrent d'un client à un autre.

Les conditions particulières présentées sous forme d'articles que nous pouvons constater comme suit :

Article 1 : Modalité d'assurance : Dans notre cas pratique le client à opté pour la garantie **TOUS RISQUE inclus vol et disparition** et la garantie de prolongation de séjour à quai.

Article 2 : Porte sur les risques de vol et disparition : l'assureur effectue la garantie sans surprime les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées à la suite de vol total ou partiel, de pillage et de disparition. Le

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'affectation ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 18 et 19 des conditions générales. **Voir annexe 3 (page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 3 : Porte sur la durée des risques : Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des Conditions Générales, l'effet du contrat commence à partir du moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants. Dans notre cas passé au-delà du délai de 60 jours après déchargement de la marchandise du navire la couverture du risque ne prend plus effet. **Voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 4 : TRANSBORDEMENT ; Au moment où le transbordement survient, la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré. **Voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 5 : SEJOUR A QUAI : Cet article stipule que chaque marchandise assurée ne peut séjourner au-delà de 60 jours dans les ports de débarquement à partir du moment de la fin du déchargement. Toutefois si pour des raisons de force majeure l'assuré ne peut enlever ses marchandises au terme de ce délai, celui-ci pourra être prorogé à la demande de l'assuré formulée avant l'expiration des 60 jours .**Voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 6 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT ; cet article stipule que toutes les expéditions de l'assuré sont automatiquement couvertes, l'assuré doit transmettre les avis d'aliment établi durant le mois à l'assureur chaque fin du mois. **Voir annexe 3 (page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 7 : ETABLISSEMENT DE L'AVIS D'ALIMENT ; L'assuré est tenu d'établir l'avis d'aliment avant le début du risque au plus tard le jour d'embarquement des marchandises au port, la date d'établissement doit figurer sur l'avis d'aliment. **Voir annexe 3(page III)**

Article 8 : TAUX DE PRIME : Le (s) taux de prime applicable (s) à la présente police est (sont) fixé (s) à 0,135%. **Voir annexe 3 (page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 9 : CONSTATATIONS DES AVARIES ; Lorsqu'un sinistre garanti survient, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

annexée à la présente police. **Voir annexe 3(page III)**, ces experts sont agréés par la compagnie d'assurance.

Article 10 : DELAIS DE CONSTATATION : Conformément à l'article 19 des Conditions Générales, il est de responsabilité aux réceptionnaires de provoquer les constatations dans les 60 jours qui suivent le déchargement de la marchandise assurée du navire transporteur au port de destination. **Voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 11 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

a) Franchise

Par dérogation à l'article 22 des Conditions Générales les avaries particulières matérielles seront réglées sans franchise.

b) Contribution Provisoire d'Avaries Communes

Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, cette règle stipule que l'assureur 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 d'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. **Voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 12: PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

Les pièces à fournir pour effectuer la réclamation sont définies dans l'article 12 des conditions particulières **voir annexe 3(page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 13: INSTRUCTIONS A SUIVRE EN CAS DE SINISTRE

En cas de sinistre, l'assuré doit suivre les instructions suivant:

Aviser l'assureur dès la connaissance du sinistre, prendre les mesures utiles pour réduire la perte au minimum en vertu du principe que tout assuré doit, en toutes circonstances, agir en «bon père de famille ». Préserver les recours contre les tiers, transporteurs en particulier, avec l'émission d'une lettre de réserve au plus tard le jour d'enlèvement adressé au tiers responsable. Si l'avarie ou le manquant est apparent, ne pas prendre livraison des

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

marchandises sans faire établir, au préalable, et au plus tard au moment de la réception de celles-ci, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant ou bien une lettre de réserve avec description des dommages. **Voir annexe 3 (page III)** portant sur les risques de vol et disparition.

### **Article 14 : PARTICIPATION BENEFICIAIRE**

La CAAR s'engage à consentir à l'assuré ENIEM une participation bénéficiaire plafonnée à 10% dans le cas où le rapport sinistre à prime (S/P) généré est inférieur à 40%.

Article 15 : Effet et durée du contrat ; Le présent prend effet le premier jour de l'année jusqu'à la fin de cette année sans interruption. Toutefois chaque partie se réserve la faculté de la dénoncer moyennant préavis de 03 mois donné par lettre recommandée. Portant sur les risques de vol et disparition.

En conclusion on constate que les conditions particulières sont attachées aux conditions générales, afin de mieux comprendre le fonctionnement d'un contrat d'assurance on a pris un cas a traité dans la seconde section.

## **Section 3 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAR**

### **Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation**

Dans cette partie nous allons expliquer les démarches suivit par l'importateur qui est dans notre cas l'entreprise ENIEM et le fournisseur qui est ThyssenKrupp Steel pour faire parvenir la marchandise à bon port et dans un délai respecté.

#### **A) Etablissement du contrat de vente**

La facture est établit dans notre cas par le fournisseur suivant la facture pro forma établis aussi entre lui et le client a base du cahier charge et selon les exigences du client.

Dans cette même facture qu'ils décrivent le mode de paiement utilisé ainsi que l'incoterm choisi selon le mode de transport qu'ils ont choisis.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

### **B) La technique de paiement utilisé**

A ce niveau l'entreprise ENIEM et son fournisseur ont utilisé le crédit documentaire comme technique de paiement. Donc après conclusion du contrat c'est-à-dire lorsque les deux parties se sont entendus sur le mode de paiement l'entreprise ENIEM demande à sa banque qui est la BEA, d'ouvrir un crédit documentaire en faveur de ThyssenKrupp Steel en précisant les documents dont elle a besoin, ses derniers lui serviront au moment des formalités.

Par la suite la BEA établit le crédit documentaire pour le transmettre de suite à MONCHENGLADBACH qui est la banque notificatrice de ThyssenKrupp Steel, qui à son tour le notifie que le crédit documentaire a été ouvert en sa faveur.

Le fournisseur vérifie au niveau de sa banque que toutes les conditions sont réunies, par la suite il procède à l'expédition de la marchandise selon la nature de l'incoterm qu'ils ont choisi au moment de la conclusion du contrat. Après avoir expédié la marchandise et effectué les formalités douanières à l'export et après avoir établi le connaissement maritime le fournisseur transmet les documents à travers sa banque notificatrice et après vérification que tout est en règle cette dernière le paie.

La banque notificatrice du fournisseur envoie à la banque émettrice qui est la BEA de l'entreprise ENIEM en contre parti du remboursement, par la suite ENIEM récupérant les documents paie sa banque la somme versée au fournisseur.

### **C) La responsabilité au moment du transport**

Au moment de la conclusion du contrat l'entreprise ENIEM et ThyssenKrupp Steel ont choisi **FOB** comme incoterm, cela veut dire que ThyssenKrupp Steel a pour responsabilité de mettre la marchandise (Bobine de tôle enroulée) à l'intérieur du navire désigné et payé par l'entreprise ENIEM, donc la responsabilité et le support des frais et ainsi que l'assurance liée au transport de la marchandise de l'entreprise ENIEM commence à partir du moment où la marchandise est sur le navire.

Lorsque le fournisseur ThyssenKrupp Steel met la marchandise sur le navire il remet à l'armateur une copie du connaissement maritime, la deuxième copie fait partie des documents envoyés à l'entreprise ENIEM via les deux banques, la troisième copie lui est servie au moment de la déclaration de la marchandise à l'exportation au niveau de la Douane.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

### **D) La déclaration au niveau du port de Bejaia**

Lorsque le navire SCL ANITA arrive au port de Bejaia la compagnie de transport maritime NASCO avise l'entreprise ENIEM de l'arrivée de la marchandise par émission d'un avis d'arrivé via la banque BEA de l'entreprise ENIEM qui la notifie par la suite.

Après notification à son niveau l'entreprise ENIEM prépare les documents nécessaire puis les remets au son déclarant qui a son tour effectue la déclaration en détail au niveau du service de Douane pour s'acquitter des droits de douane imposé à l'importation. Le déclarant en se rendant au poste de douane sera accompagné des documents pour la déclaration ainsi que le chèque de paiement de Droit Douane ainsi que le fret.

EN conclusion on constate que durant le trajet la marchandise n'a connu aucun dommage collatérale et aussi que les procédures à l'importation ont été respectés. Seulement au moment de la manutention au port c'est-à-dire au moment du déplacement que la marchandise à subit les dommages.

C'est à ce niveau qu'intervient l'assurance de l'entreprise ENIEM pour le dédommager, ce qui fut l'objet de la seconde partie de notre travail de recherche.

### **Partie 2 : Procédure suivit après avoir constat des dommages**

Au niveau de notre cas, l'assureur est la CAAR (Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance) et l'assuré est l'entreprise ENIEM (Entreprise Nationale de l'Industrie et de l'Electroménager). Comme nous l'allons énoncé dans la première partie dans la même section, l'assuré qui est (ENIEM) à importer des bobines de tôle métallique pour fabrication de réfrigérateur ; la marchandise arrive au port de Bejaia en bon état le 07/03/2013, au moment de la prise de la marchandise ENIEM remarque des dommages au niveau de la marchandise, comme prévu dans l'article 13 dans les conditions particulières **voir Annexe 3** page III), ENIEM effectue les démarches au niveau de l'assurance CAAR en cas de sinistre afin que constat soit fait et que la valeur de la marchandise endommagé soit indemnisé selon la nature du contrat qui est dans notre cas la police d'abonnement.

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

Pour que la marchandise de ENIEM soit indemnisé voilà les procédures à suivre ainsi que les documents nécessaires à collecter.

### **A) La déclaration du sinistre**

C'est la première étape que dois parcourir l'assuré lorsqu'il constate une anomalie. Dans notre cas ENIEM établie immédiatement la déclaration de sinistre accompagné des documents que nous verrons par la suite, puis il la remet à l'assureur pour la suite des démarches.

La déclaration de sinistre se compose des éléments suivant :

Le nom de l'assuré (ENIEM Froid), ADRESSE (OUED AISSI), REFERENCE DU DOSSIER (DT 450030), Navire/Avion (SCL ANITA et la date d'arrivée : 07/03/13), Voyage (De ANVERS à BEJAIA), Transporteur (NASHCO), Nature de la marchandise transporté (Tôle), La quantité (37 Bobines), Valeur assurée (18897677.34), Numéro de la police d'assurance (34000.000.49), Avis d'aliment (n°29 du 20.02.13). **Voir Annexe 4 (page IV)** .

La déclaration de sinistre est toujours accompagnée de plusieurs documents afin de permettre à l'assureur de constitué un dossier pour indemniser les dommages et exercer un recours à l'encontre du tiers responsable.

### **B) Les dossiers joints avec la déclaration de sinistre**

A la fin du remplissage de la déclaration de sinistre l'assuré doit joindre les documents suivant avec la cette déclaration, les documents demandé sont les suivants :

#### **1. La facture commerciale domiciliée**

La facture commerciale qui désigne le document comportant en détail le prix, la quantité, et la qualité de la marchandise entre fournisseur et le client à base de la facture pro-forma.

Elle est établit dans notre cas entre ENIEM et son fournisseur, celle-ci est composée de :

Nom du fournisseur (ThyssenKrupp Steel Europe), Nom du client (ENIEM DIRECTION EXPLOITATION), Destination (Z.I OUED AISSI TIZI OUZOU), Numéro de la facture (23834092), L'incoterm choisi (FOB), Désignation de la marchandise (Bobines de

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

Tôles Métalliques), Le nombre de colis (37 Bobines), Le poids brut (247.065 tonnes), le poids net (245.450 tonnes), La valeur en devise EUR (183.725.78), et pour finir la domiciliation bancaire ( 15/03/02/2012/4/10/00051/EUR). **Voir annexe 5 (page V).**

### **2. L'avis d'aliment**

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, en contractant une police d'abonnement elle nous offre une garantie automatique pour toutes les marchandises répondant à la définition arrêtée d'un commun accord lors de la souscription du contrat ; donc elle dispense l'assuré de renégocier à chaque voyage, donc la démarche de l'assuré est seulement de déclarer à l'assureur en établissant un avis d'aliment qu'il le lui transmettra. Donc dans notre cas ENIEM a établi cet avis d'aliment avant l'embarquement de la marchandise.

Cependant cet avis d'aliment se compose de :

Date d'établissement (20.02.2013), le numéro de l'avis (n°29), Le numéro de police (34.000.000.49), Nom de l'assuré (ENIEM FROID), Adresse de l'assuré (O.AISSI TIZI OUZOU), Nombre de colis ou paquet (37), Nature des objets (Divers Tôles Galvanisées), La date d'expédition (20.02.2013), Nom du navire (ANITA), Lieu de départ et la destination (De Allemagne à Bejaia),

La somme assurées en devise et Dinard (EUR : 183725.58, DA : 18897627.34), La condition du contrat d'assurance (Tous risque), Taux de prime d'assurance en pourcentage (0.135%), La prime nette (25.511.80 DA), et pour finir le Taux de change (1 EUR=102.8579 DA). **Voir annexe 6 (page VI).**

### **3. La lettre de réserve**

La lettre de réserve est adressée par accusé de réception au responsable à travers la poste, l'accusé dans notre cas est le manutentionnaire (Entreprise Portuaire de BEJAIA) et le transporteur au moment du débarquement de la marchandise et de son transport de l'AKBOUCHE.

Cependant ce dernier est composé :

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

Du Nom du Navire (SCL ANITA), Date d'arrivée (07/03/2013), Du Nombre de colis (37 Bobines de Tôle Galvanisées), de l'Adresse de l'accusé, La Nature des dégâts occasionnés. **Voir annexe 7 (page VII).**

### **4. Le rapport d'expertise**

Le rapport d'expertise est un élément essentiel dans la détermination du responsable et du montant des dommages occasionnés.

Dans le cas pratique ENIEM à désigner un expert spécialisé pour situer les causes, la nature, le responsable et le montant des dommages occasionné par ce dernier, l'expert désigné est **AMRANE MOURAD** situé au **Rue des frères Haffaf Route de sidi Ahmed BP 56 RP 06 Bejaia.**

Le jour même de leurs désignations ils se sont rendus au port de Bejaia pour effectuer le constat.

Le constat se traduit comme suit : il a été remarqué que plusieurs bobines disloquées, dont les tringles de protection des pourtours tordues, et quelques attaches métalliques éclatées et présentant aussi des écorchures à divers degrés, sur leurs côtés dont les spires pliées et vrillées, à déprécier.

Après leurs interventions ils déduisent le taux de dépréciation de 20%, soit une perte de (P/ N : 8,390 t x 20%) 1,678 tonne d'une valeur de : (1,678 t x 709 EUR) 1189 EUR.

En conclusion après une profonde expertise ils déduisent le montant de dommage a été fixé à **603.354,75 DA. Voir annexe 8 (page VIII).**

### **5. Le Bordereau de réserve**

C'est le document établi par la douane sur lequel porte tout le nom des marchandises transporté par le même navire et leurs états étant au port.

Ce BORDEREAU DES RESERVES comporte :

La quantité des marchandises de toutes entreprises ayant effectuée l'importation, leur nom, la nature de leurs marchandises, ainsi que les RESERVES. **Voir annexe 9 (page IX).**

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

### **6. Le connaissement Maritime**

Le connaissement maritime étant le document matérialisant le contrat de transport entre le chargeur et le transporteur, il désigne le titre représentatif des marchandises.

Le connaissement maritime sera remis par le transporteur à ENIEM afin de déterminer la réalité de l'expédition.

Le connaissement maritime est composé de :

Du nom du fournisseur, Nom et adresse du client, Le port de déchargement (Bejaia), du nombre de connaissement original (3), la désignation de la marchandise, la quantité, le poids en gros (247.065.000 KG), le numéro de référence du connaissement (34.32757), Date d'arrivée au port. **Voir annexe 10 (page X).**

### **7. Le Bordereau de colisage**

C'est le document sur lequel est décrite la liste des marchandises d'ENIEM transporté depuis le port de départ, cette liste est remise par le fournisseur afin de préciser le nombre exact de la marchandise au départ. Il décrit aussi :

La quantité, le poids brut et net de la marchandise, la désignation de la marchandise avant le départ du navire. **Voir Annexe 11(page XI).**

### **8. Indemnisation des dommages constatés**

L'indemnisation est la partie où l'assureur dédommage l'assuré le sinistre causé par le (responsable du dommage, puis par la suite l'assureur sera remboursé par le même montant du dédommagement de l'assuré. Dans notre cas la valeur du dommage d'ENIEM sera indemnisé par sa compagnie d'assurance qui est la CAAR de Tizi-Ouzou elle-même remboursé le montant déboursé pour indemniser l'assuré par le responsable du dommage.

Au moment où l'assurance CAAR avisera le responsable du dommage par voie de lettre de réserve après expertise et preuve comme quoi c'est lui le responsable, après ce dernier décline toute responsabilité dans ce dommage et refuse le remboursement, alors l'assurance va entamer la procédure de poursuite judiciaire, si le responsable refuse toujours

## **Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM**

---

de rembourser, la justice va procéder à la saisie de ces biens pour vendre et rembourser l'assurance.

En conclusion on constate qu'il y a des procédures ou des démarches à suivre en cas de sinistre, en commençant par la déclaration du sinistre en regroupant plusieurs dossiers comprenant la facture commerciale domiciliée, le connaissement maritime, l'avis d'aliment, le bordereau de réserve, et bordereau de colisage, le rapport d'expertise et la lettre de réserve.

### **Conclusion**

Pour conclure ce chapitre, au niveau logistique à l'internationale on a remarqué que l'entreprise ENIEM a suivi les étapes convenablement afin de ramener sa marchandise dans son entrepôt à temps et en bon état, pour cela cette dernière a choisi FOB comme incoterm cela lui permettra de choisir elle-même la date de livraison à son avantage ainsi négocier elle-même le fret, on constate aussi qu'elle a choisi comme mode de paiement le crédit documentaire ce qui facilite le paiement aux deux parties à l'internationale.

En ce qui concerne l'assurance de la marchandise que ENIEM a contractée on constate que quel que soit la nature du sinistre inclut dans le contrat d'assurance après souscription de cette dernière l'assurance CAAR assure son rôle, sa responsabilité en indemnisant la valeur du dommage causé par un tiers individu. Il est important aussi de noter que toutes les contrats d'assurance à ses conditions quel que soit sa nature.

# **Conclusion générale**

## Conclusion générale

---

La logistique occupe une place importante au sein de l'organisation d'une entreprise, c'est grâce à la mondialisation et à l'apport des nouvelles stratégies que les entreprises se voient obligées de revoir leur technique de production, de chercher la flexibilité ce qui leur permettra de rester compétitives et ainsi de limiter la perte de temps liés à la circulation des flux physiques c'est-à-dire la manutention, le stockage des pièces et outils.

La gestion des flux d'information à l'intérieur de l'organisation de l'entreprise lui permet aussi non seulement de gagner en temps, mais aussi en qualité de service ce qui lui permettra de gagner aussi en avantage concurrentiel.

Toute marchandise voyageant à l'international c'est-à-dire du fournisseur au client fera l'objet d'une logistique internationale du fait de plusieurs facteurs qui interviennent au moment du déplacement de cette marchandise. Il faut aussi noter que la logistique internationale a pour but d'optimiser les coûts liés à l'approvisionnement et aussi la bonne gestion des flux d'information au sein de l'organisation de l'entreprise ainsi cela permettra à l'entreprise de rester compétitive.

Pour une bonne logistique à l'international, il est préférable de prendre en considération certains règles qui sont lié au commerce international, l'on doit anticiper les différents formalité au moment des opérations d'importation exportation, mettre à disposition les moyens nécessaire au déplacement et manutention de cette dernière cela permettra à l'entreprise de gagner en temps, et pour cela il est très important de connaitre le rôle de chaque intervenant au moment du transport de la marchandise que ça soit à l'échelle nationale ou internationale.

En effet le choix du mode de transport dépend de plusieurs facteurs en commençant par la nature de la marchandise. Le transport de la marchandise lourde et volumineuse nécessite le bon choix de mode transport du fait du cout lié non seulement transport mais aussi à la couverture du risque qu'elle va engendrer a l'entreprise. De ce fait, il est nécessaire de connaitre les avantages et inconvénients de tous les différents modes de transport ainsi que leurs démarches documentaires.

Il faut déduire que toute marchandise voyageant à l'international est confrontée à divers risques liés au transport de celle-ci quel que soit le moyen de transport utilisé. Pour cela, il est primordial de souscrire un contrat d'assurance au niveau d'une compagnie d'assurance afin de se couvrir contre les risques d'avarie.

## Conclusion générale

---

Il faut aussi noter que parmi les assurances de transport marchandise c'est l'assurance maritime la plus utilisée ici en Algérie du fait de l'utilisation beaucoup plus fréquent du transport par voie maritime. Ainsi pour se couvrir contre le risque d'avarie trois types de couvertures et contrats sont proposés à l'assuré selon la nature de la marchandise.

Cependant il est important de savoir que l'assurance ne couvre pas tous types de risque à savoir les conséquences liées aux activités pénales, le retard de livraison, mauvais emballage, les fautes de l'assuré.

Le stage pratique que nous avons effectué au niveau de la CAAR nous a beaucoup éclairé non seulement sur le volet logistique internationale c'est-à-dire comment se déroule les étapes de la logistique au moment de l'importation, mais aussi comment se couvrir contre le risque d'avaries au moment du transport de la marchandise par voie maritime en contractant une police d'assurance qui constitue le contrat d'assurance ; ainsi cela nous a permis de répondre éventuellement à la problématique posée.

Pour finir le cas pratique qu'on a effectué à la compagnie d'assurance CAAR on a traité le cas de l'entreprise ENIEM effectuant une opération d'importation de marchandise composée de (bobines de tôle) qu'elle a importée de l'Allemagne par voie maritime en destination du port de Bejaia et que c'est l'entreprise elle-même qui avait pris en charge le transport de la marchandise du port d'embarquement jusqu'au port de débarquement et cela selon l'incoterm FOB que celle-ci a choisie bien évidemment, et pour se couvrir contre le risque d'avarie cette dernière a souscrit une police d'abonnement au niveau de la compagnie d'assurance CAAR cela lui permettra d'être indemnisé en cas de sinistre.

Cependant au moment de l'enlèvement de la marchandise du camion qui la déplaçait la marchandise a connu des dommages liés à la manutention il a été constaté des bobines de tôles disloquées, cela a mis en jeu le rôle de l'assureur qui demanderait à l'assuré de constituer un dossier et une déclaration afin d'être indemnisé des dommages occasionnés par le responsable, ainsi cela nous a permis de répondre à la question « comment se couvrir avec l'assurance dans le cas de transport par voie maritime » dans la problématique.

La logistique internationale est un vaste domaine, cependant son étude ne se limite pas simplement sur l'assurance du transport de marchandises. Ce domaine d'étude peut s'étendre sur plusieurs activités, telles que le transport à l'international, le mode de paiement à l'international, mais aussi le dédouanement.

## Conclusion générale

---

La limite de notre travail de recherche est que on ne peut pas effectuer des recherches beaucoup plus approfondit sur l'assurance du transport des marchandises par voie maritime, du moment où on ne peut pas faire un stage pratique au niveau de tout les agences d'assurance.

# **Bibliographie**

### Ouvrages :

- ✓ BELOTTI J: « transport international de marchandise»éd.Vuibert, Paris, 2015
- ✓ DAILLY, M.D: « logistique et transport international de marchandises», Ed.Le harmattan, Paris, 2013
- ✓ DENIS. C, Duphil F : « transport à l'international», éd. faucher, Vanves, 2009
- ✓ EDIGHOFFER J.R « Précis de gestion d'entreprise », éd. Nathan, 2004
- ✓ GERARD. L, MARTIN H ; « le petit export», éd.Dunod, Paris, 2009/2010
- ✓ HENRIET. D, ROCHET J, « microéconomie de l'assurance», éd.Economica,Paris, 1991
- ✓ JAMMAL. N: « Commerce International», éd.Renouveau Pédagogique Inc., Québec, 2005.
- ✓ LANDEL. J, « lexique des termes d'assurances», 5<sup>ème</sup>édition, éd.L'argus de l'assurance, 2005
- ✓ LEGRAND. G, MARTINA. L : « management des opérations de commerce international » éd. DUNOD, Paris, 2003
- ✓ MACAIRER.R, « Mémoire d'assurance, Recueil de sources Françaises sur l'histoire des assurances de XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle», éd.Fédérationfrançaise des sociétés d'assurances, 2004
- ✓ PIEDLIEVRE. P. « Instruments de crédit et de paiement », 5<sup>ème</sup> édition, éd Dalloz, Paris, 2007
- ✓ PIMBERT. A, l'essentiel du droit des assurances, éd. Gualino lextenso, France, 2012
- ✓ PIMOR.Y,FENDER.M, Logistique Production. Distribution. Soutien, éd. DUNOD, Paris, 2008

### Sites internet

- ✓ [www.institut-numerique.org/section-1-les-differents-modes-de-transport-de-marchandises-529426a655b77](http://www.institut-numerique.org/section-1-les-differents-modes-de-transport-de-marchandises-529426a655b77).
- ✓ [www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees](http://www.lantenne.com/L-assurance-des-marchandises-transportees)

## Bibliographie

---

- ✓ [www.memoireonline.com/08/11/4734/m\\_Procedure-de-dedouanement-des-marchandises--limportation5.html](http://www.memoireonline.com/08/11/4734/m_Procedure-de-dedouanement-des-marchandises--limportation5.html)
- ✓ [www.universalis.fr](http://www.universalis.fr)
- ✓ [www.persee.fr](http://www.persee.fr)
- ✓ [www.bforbank.com](http://www.bforbank.com)
- ✓ [www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime](http://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime)

### **Autres documents**

- ✓ Document interne fourni par la CAAR « Conditions générale »
- ✓ Document interne fourni par la CAAR « Condition particulier »

### **Articles**

- ✓ Article, dans Logistique conseil, la logistique internationale
- ✓ Article 2.d. des RUU relatives aux encaissements. Publication CCI n° 522. Paris.  
Révision de 1995

## **Liste des tableaux**

**Tableau N° 1 :** les incoterms selon la famille

**Tableau N°2 :** Classification des incoterms en fonction des modes de transport

**Tableau N°3 :** Répartition des frais selon les incoterms

**Tableau N°4 :** Démontrant l'avantage et inconvénient de l'utilisation d'un conteneur :

**Tableau n° 5 :** les fonctions de transitaire.

**Tableau n° 6 :** le nombre d'effectifs par succursales

**Tableau n° 7 :** l'évolution de la production par branche

**Tableau n° 8 :** l'évolution de la production de 2004 à 2015

**Tableau n° 9 :** Evolution des sinistres réglés par branche

**Tableau n° 10 :** La synthèse de l'activité de réassurance

## **Liste des figures**

**Figure N° 1 :** Les incoterms de 2000 à 2010

**Figure N°2 :** démontrant l'importance de l'emballage au moment du déplacement de la marchandise

**Figure N°3 :** Représentation de crédit documentaire :

**Figure N°4 :** Schéma représentatif d'une remise documentaire

**Figure N°5 :** Schéma des différents services au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou

# **Annexes**

## **Liste des annexes**

**Annexe1** : Police Abonnement

**Annexe2** : conditions générales

**Annexe3** : conditions particulières

**Annexe4** : déclaration de sinistre

**Annexe5** : facture commerciale

**Annexe6** : avis d'aliment

**Annexe7** : lettre de réserve

**Annexe8** : rapport d'expertise

**Annexe9** : Bordereau de réserve

**Annexe10** : connaissance maritime

**Annexe 11** : Bordereau de colisage

Police Abonnement - Facultés Maritimes  
N° : 205 - 3400000059

Conditions Particulières

Police

Unité 200 ALGER II CHERAGA  
 Agence 205 TIZI OUZOU  
 Adresse BP 20 ANNANE R NOUVELLE VILLE  
 Téléphone (026)21.74.86 - 21.89.38 15000 TIZI OUZOU  
 Produit 3431 Facultés Maritimes Fax 026.21.21.63  
 Date d'effet 01/01/2014 Date d'échéance 31/12/2014  
 Observation Police COUVERTURE DU RIQUE PENDANT LE TRAJET MARITIME

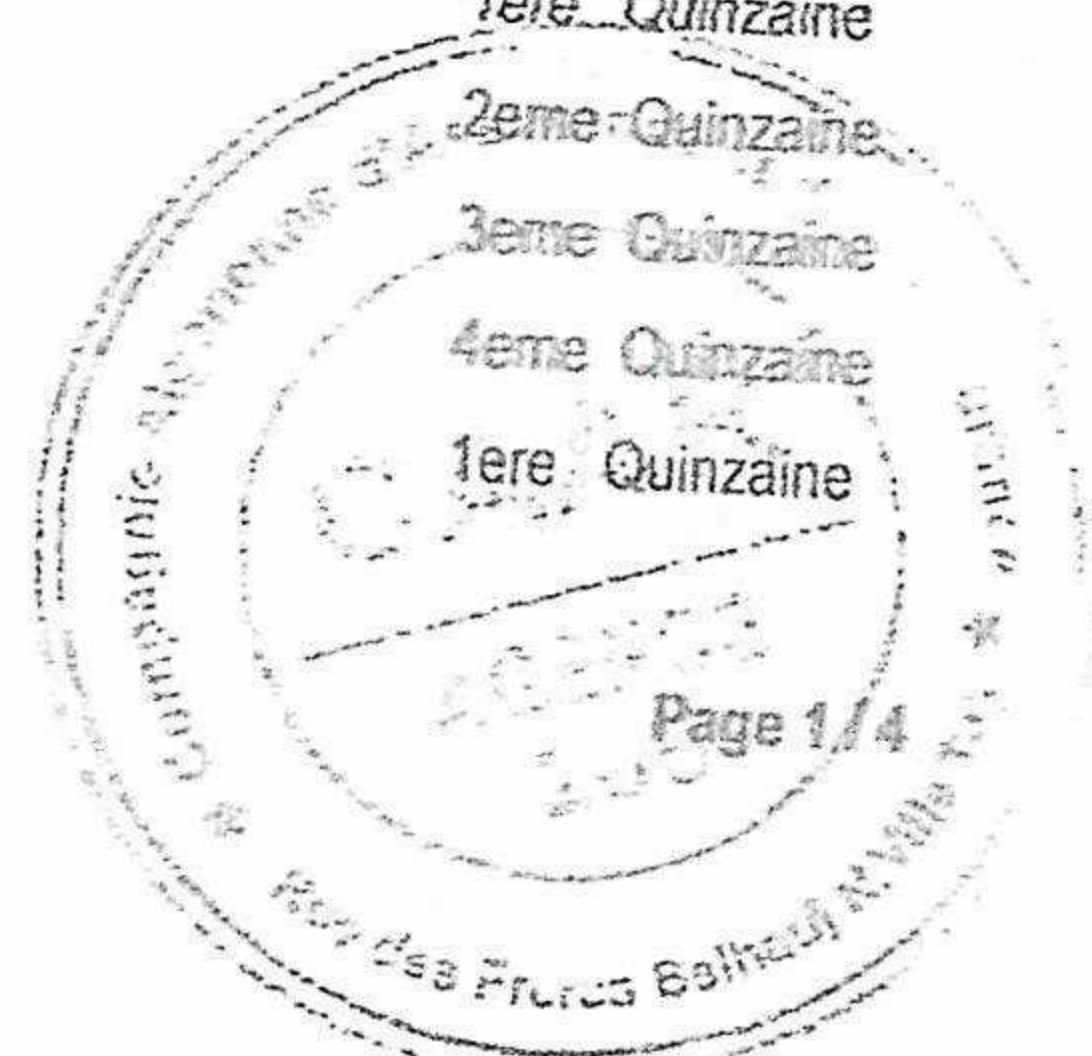
Souscripteur

Raison sociale Ste ENIEM UNITE CLIMATISATION  
 Adresse OUAD AISSI TZI-OUZOU  
 Activité Industrie Divers 15000 TIZI OUZOU  
 Observation Profession Societe

Dans l'Abonnement

Prolongation Séjour à Quai

Nature des Facultés	Nombre de quinzaines à quai	Taux
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, ( en tourets ou non...)	1ere Quinzaine	0,1350 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, ( en tourets ou non...)	2eme Quinzaine	0,1350 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, ( en tourets ou non...)	3eme Quinzaine	0,1350 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, ( en tourets ou non...)	4eme Quinzaine	0,1350 / 100
Caoutchou	1ere Quinzaine	0,1350 / 100
Caoutchou	2eme Quinzaine	0,1350 / 100
Caoutchou	3eme Quinzaine	0,1350 / 100
Caoutchou	4eme Quinzaine	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	1ere Quinzaine	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	2eme Quinzaine	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	3eme Quinzaine	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	4eme Quinzaine	0,1350 / 100
Toles d'acier	1ere Quinzaine	0,1350 / 100
Toles d'acier	2eme Quinzaine	0,1350 / 100
Toles d'acier	3eme Quinzaine	0,1350 / 100
Toles d'acier	4eme Quinzaine	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	1ere Quinzaine	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	2eme Quinzaine	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	3eme Quinzaine	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	4eme Quinzaine	0,1350 / 100
Cables electriques	1ere Quinzaine	0,1350 / 100



## Police Abonnement - Facultés Maritimes

N° : 205 - 3400000059

### Conditions Particulières

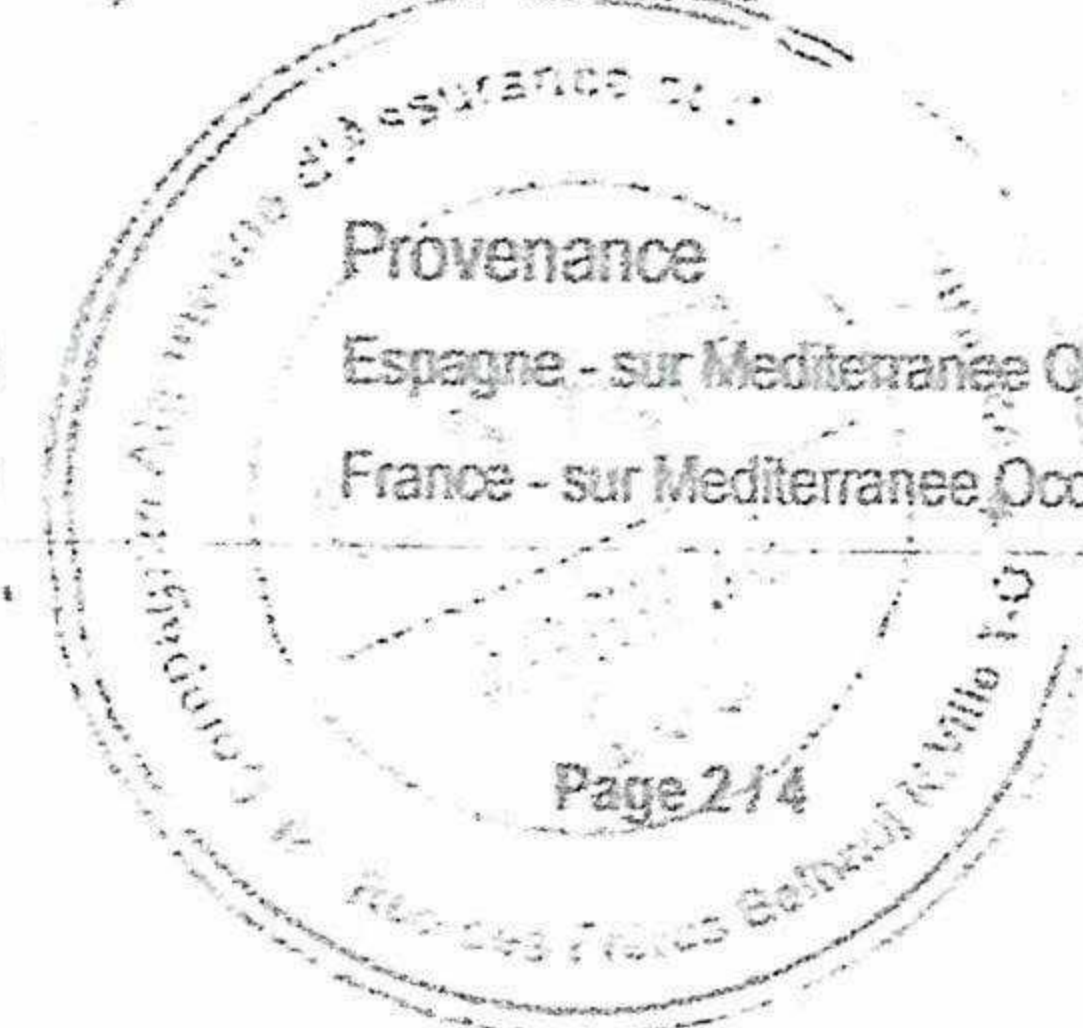
Table Abonnement

Cables electriques	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Carton	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Carton	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Carton	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Carton	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Electromenagers ( appareils domestiques)	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Electromenagers ( appareils domestiques)	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Electromenagers ( appareils domestiques)	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Electromenagers ( appareils domestiques)	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Tubes et tuyaux en PVC	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Tubes et tuyaux en PVC	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Tubes et tuyaux en PVC	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Tubes et tuyaux en PVC	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Miroiterie	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Miroiterie	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Miroiterie	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Miroiterie	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	4eme Quinzaine	0,1300 /	100

#### Tous Risques inclu Vol & Disparition

#### Nature des Facultés

Nature des Facultés	Provenance	Taux
Cables, Cordes, Elingues, Chaines, ( en tourets ou non... )	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Cables, Cordes, Elingues, Chaines, ( en tourets ou non... )	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100



# Police Abonnement - Facultés Maritimes

N° : 205 - 3400000059

## Conditions Particulières

### Maritif Abonnement

Caoutchou	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Caoutchou	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Caoutchou	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Caoutchou	Liban sur Mediterranee	0,1350 /	100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Toles d'acier	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Toles d'acier	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Toles d'acier	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	Tunisie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	Pays Bas sur Manche	0,1350 /	100
Outillage divers ( petits materiels )	Liban sur Mediterranee	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Pays Bas sur Manche	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Liban sur Mediterranee	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Syrie sur Mediterranee	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Roumanie sur Mer Noire	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Chine( Asie Extreme Orientale)	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	Syrie sur Mediterranee	0,1350 /	100
Robinetterie, vannes	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 /	100
Electromenagers ( appareils domestiques)	Chine( Asie Extreme Orientale)	0,1350 /	100
Papier en bobines ou en balles pressees et cerceles	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Chimie ( Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Syrie sur Mediterranee	0,1350 /	100



## ANNEXE (2)

Le présent contrat est régi par l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 sur les assurances, en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent.

## CHAPITRE I

## OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 1<sup>er</sup> TRANSPORTS ASSURES:

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aérien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi dans son ensemble par les règles de l'assurance maritime et les dispositions qui suivent.

## ARTICLE 2 :

## 1) Principaux modes d'assurance :

Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions "TOUS RISQUES" soit aux conditions "Franc d'avaries particulières sauf (FAP SAUF)". **A défaut de stipulation expresse accordant la garantie "TOUS RISQUES", elles sont assurées aux conditions "FAP SAUF".**

## 2) Assurance "TOUS RISQUES" :

Dans l'assurance "TOUS RISQUES" sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements fortuits ou de force majeure.

## 3) Assurance "FAP SAUF"

Dans l'assurance "FAP SAUF", sont aux risques de l'Assureur dans les Conditions *déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après:*

- Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement; déraillement; heurt; renversement, chute r u





**CONDITIONS PARTICULIERES**

Police Facultés  
**Facultés Maritime**

Aux Conditions Générales de la police d'assurance des marchandises transportées par voie maritime imprimé du 14.07.96 ci-annexées et à celles particulières qui suivent :

**LA COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE C.A.A.R - Spa**

Sise 48, Rue Didouche Mourad Alger

Ci-après dénommé l'assureur : **CAAR AGENCE « 205 »**  
N.VILLE TIZI-OUZOU

Assure à : **ENIEM « UNITE Climatisation »**

**SISE à : OUAD AISSI TIZI-OUZOU**

Agissant tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra la somme de Deux Cent millions de dinars (600.000.000,00 DA) au maximum par expédition et par Navire .

Toutefois, les expéditions dont la valeur dépasse le plein précité restent couvertes moyennant déclaration faite par l'assuré à l'assureur avant le début des risques.

**Article 1 : CONDITIONS D'ASSURANCE**

Le présent contrat est souscrit aux Conditions **TOUS RISQUES** conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 4 de l'article 2 des Conditions Générales,

**Article 2 : RISQUES DE VOL ET DISPARITION**

L'assureur garantit sans surprime les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées à la suite de vol total ou partiel, de pillage et de disparition.

Le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 18 et 19 des Conditions Générales. De même la disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'assureur que sur présentation d'un certificat de non débarquement ou procès verbal différentiel au port de destination et/ou une attestation de perte définitive et de recherche infructueuses.

**Article 3 : DUREE DES RISQUES**

Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des Conditions Générales, les risques de l'assureur commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayant droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant droit tout endroit leur appartenant ou non où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois si pour une raison quelconques les marchandises n'entrent pas dans les magasins du destinataire de ses représentants ou ayant droit dans un délai de 60 jours calculés depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire de mer ; la garantie cesse à l'expiration de ce délai.

**Article 4 : TRANSBORDEMENT**

En cas de transbordement la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré.

L'ASSURE : ENIEM

FROID

ANNEXE 4

CL 4120

ADRESSE :

OLIED AISEI  
TIZI OUZOU

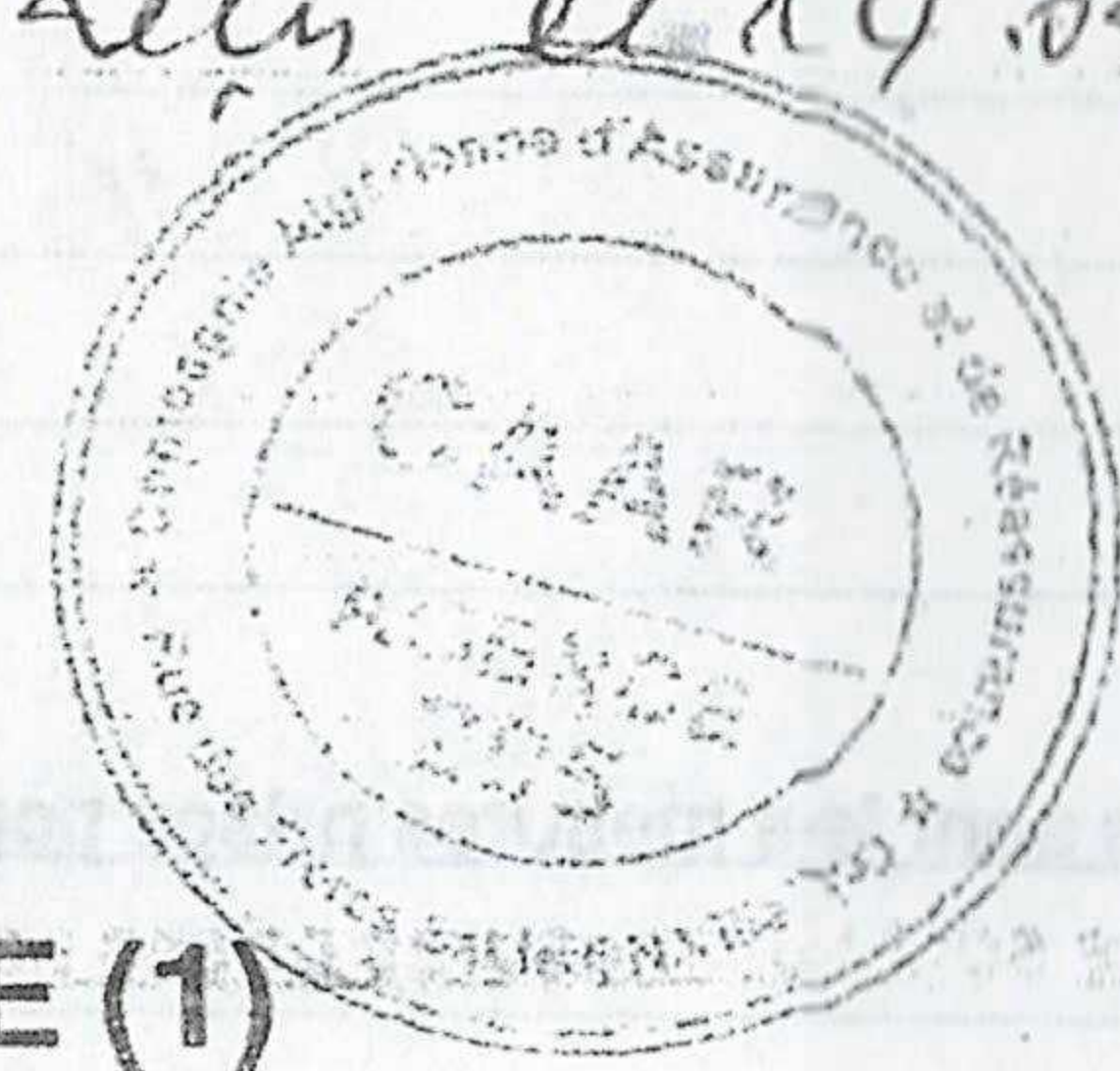
Recu le 14.03.13

FAX :

TELEPHONE N° :

DOSSIER REF. N° :

DT 450 030



### DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion <u>ECI ANITA</u> Arrivé le : <u>07.03.13</u>	() Avis d'aliments n° : .....
Voyage de : <u>ALGERIA</u> à : <u>BEJLA</u>	du : .....
Cargaison déchargée le : .....	() Connaissance ou LTA : .....
Cargaison enlevée le : .....	du : .....
Transporteur (3) : <u>NASHCO</u>	() Facture commerciale n° : .....
Adresse : .....	du : .....
Fax n° : .....	() 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>Toile</u>	() Procès-verbal de constat n° : .....
Quantité : <u>37 Bobines</u>	du : .....
Valeur assurée : <u>18 897 677,34</u>	() Rapport d'expertise n° : .....
Police d'assurance n° : <u>35 000 000 169</u>	du : .....
Date d'effet : .....	() Note d'honoraires du : .....
Avis d'aliment n° <u>29</u> du <u>20.02.13</u>	() Attestation de perte n° : .....
	du : .....
	() Attestation de dépôt de plainte : .....
	du : .....
	() Note de débit de DA : .....

# ANNEXE 5

ThyssenKrupp Steel Europe

Original



ThyssenKrupp

ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg  
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

## FACTURE

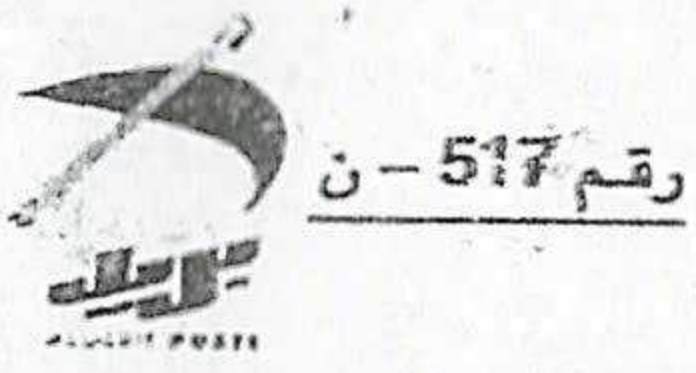
ENIEM DIRECTION EXPLOITATION  
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU  
ALGERIE

Pays de destination  
Algérie  
Numéro de facture/Date  
23834092 / 20.02.2013  
Notre numéro d'ordre/Date  
34.32757 / 11.09.2012  
Personne de contact/Téléphone  
Nicole Bender / 0049-2732-599-4153  
Division/Téléfax  
/ 0049-2732-599-4144  
Votre numéro  
869206

Nous avons envoyé:  
FOB PORT D'ANVERS INCOTERMS 2010  
PAR: M/V "ANITA" OU AUTRE ENV. 20.02.2013

LIVRAISON PARTIELLE:  
FOB PORT D'ANVERS INCOTERMS 2010  
EXPEDITION: DIVERSE TOLES GALVANISEES (+/-10 PCT).  
01) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,70X1000 MM.  
QUANTITE: 100 TONNES: P.U: 791,00 EUR/TONNE.  
02) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,00X1000 MM.  
QUANTITE: 50 TONNES: P.U: 773,00 EUR/TONNE.  
03) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,25X1050 MM.  
QUANTITE: 40 TONNES: P.U: 709,00 EUR/TONNE.  
04) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,25X1000 MM.  
QUANTITE: 30 TONNES: P.U: 709,00 EUR/TONNE.  
05) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,50X860MM.  
QUANTITE: 16 TONNES: P.U: 724,00 EUR/TONNE.  
06) TOLE GALVANISEE: DIMENSION: 0,70X810 MM.  
QUANTITE: 35 TONNES: P.U: 748,00 EUR/TONNE.  
07) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,70X720 MM.  
QUANTITE: 66 TONNES: P.U: 763,00 EUR/TONNE.  
08) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,7X900 MM.  
QUANTITE: 42 TONNES: P.U: 738,00 EUR/TONNE.  
09) TOLE GALVANISEE: DIMENSION: 1,50X730 MM.  
QUANTITE: 14 TONNES: P.U: 739,00 EUR/TONNE.  
10) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,40X750 MM.  
QUANTITE: 22 TONNES: P.U: 845,00 EUR/TONNE.  
SUIVANT FACTURE PROFORMA NR3432757 DU 05/12/2012





رقم 517 - ن

وصل

قيمة الرسم  
إمضاء العون

048199

مادة مسجلة

أو مؤمن عليها

للصوقة رقم

510 أو 510 مكرر

450 030

CL. 2100

ANNEXE 7

مؤمن عليه

محول عليه بقيمة

وزن

نوع المادة

Au service contentieux

de :

NASITCO  
RESIDENCE DU BOIS SACRE  
166 BD AMIROUCHE  
BEJAIA 06000  
تملا من طرف المرسل  
بالحبر وبدون تشطيب ولا زيادة  
المرسل إليه : السيد

E. P. BEJAIA  
au transporteur

تنبيه : إذا أردتم أن لا ترسل مادتكم إلى مصلحة المهملات في حالة  
عدم التوزيع فعليكم كتابة إسمكم وعنوانكم على المادة.

## LETTRE DE RESERVE

- Nom du navire SCL ANITA
- Date d'arrivée 07.03.2013
- Nombre de colis 37 BOBINES DE TÔLES GALVANISÉES
- NR article ..... quai .....
- NR gros .....

Messieurs,

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

DIVERSES BOBINES  
ENDOMMAGÉES

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



07 MAR 2013

07 MAR 2013

AMRANE MOURAD  
Expert Maritime Agréé

ANNEXE 8

Adresse : Rue des frères Haffaf Route de Sidi Ahmed BP 56.RP 06000 Bejaia  
Fax : 034 22 98 25 Tel (mobile) : 0 552 031 046  
Agrément n° : 065/04

---

RAPPORT D'EXPERTISE

N° : D/10/13

Navire : SCL ANITA

Arrivé le : 07/03/2013

Partie de : 37 Bobines de tôles

Poids brut : 247.065 mt

Poids net : 245.450 mt

Nature : DIVERSES BOBINES DE TOLES

Acheteur : ENIEM FROID Z. I. OUED AKSI TIZI OUZOU ALGERIE

Entre :

Acheteur : ENIEM UNITE FROID Z I OUED AISSI TIZI OUZOU ALGERIE

Et :

L'expert :

AMRANE MOURAD

Adresse : Rue des frères Haffaf Route de Sidi Ahmed BP 56 RP 06 Bejaia.

Fax : 034.22.98.25

Tel (mobile) : 0 552 081 046

Amiablement désigné avec mission de déterminer, les causes, la nature et l'importance des dommages survenus à la marchandise suivante :

- 37 Bobines de tôles

- Poids brut : 247.065 m/ t.

Déclarons et certifions ce qui suit :

Navire : SCL ANITA

Port d'embarquement : ANVERS

Consignation : NASHCO – agence de Bejaia

Enlèvement commencé le : 19/03/2013

Enlèvement terminé le : 10/04/2013

Documents présentés :

Connaissance : N°011, réf n° 34.32757. Émis à ANTWERP, le 19/02/2013

Exemplaires présentés : photos copies

Partie de : 37 Bobines de Tôles

Poids brut : 247.065 m/ t.

Nature : DIVERSES TOLES

Shipper: THYSSENKRUPP STEEL EUROPE AG

Order: B.E.A SITE ENIEM

Notify: ENIEM FROID Z.I. OUED AISSI T. OUZOU ALGERIE

Port de chargement : ANVERS

Port de déchargement : BEJAIA

Facture : N° 23834092 Emise à Duisburg Allemagne : le : 20/02/2013

Montant : 183.725.58 EUR

Assurance : COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE

48 Rue DIDOUCHE MOURAD ALGER

DT : 450 030 POLICE : 34 000 000 49

Avis d'aliment n° 29

Valeur assurée : 18.897.627.84 DA

Divers :

Avis d'arrivée NASHCO du 07/03/2013

Bordereau de colisage n°23834092 du 20/02/2013

Bordereau de réserve EPB -SCL ANITA Bejaia le 07/03/2013

Lettre de réserve ENIEM, DU 10/03/2013

Expertise effectuée du : 19/03 /2013 au 10/04/2013

Parties présentes : - Les représentants de L'ENIEM ;

- Nous-mêmes.

Nature et description de l'emballage:

- Bandes de tôle, enroulées sous forme de bobines, enveloppées par une housse en polyéthylène, protégées par du papier carton sur les côtés, puis renforcées aux circonférences intérieures et extérieures par des tringles en tôle, solides munies de feuillards métalliques.

Etat des colis présentés :

- Bobines de tôles métalliques, disloquées et endommagées.

### Constatations et origine des dommages :

Sur requête de l'ENIEM TIZI OUZOU-UNITE FROID (réceptionnaire), en date du 19/03/2013, nous nous sommes rendus, le même jour au port de Bejaia poste 19, aux fins d'expertise d'un lot de 37 bobines de tôle, déchargé par le navire SCL ANITA en date du 07/03/2013.

Sur les lieux de stockage, quai N°19, nous avons constaté que la marchandise est constituée de bobines de tôles métalliques, empilées les unes sur les autres, loties à même terre-plein.

Durant notre intervention, sur les mêmes lieux, et le même jour, nous avons remarqué que plusieurs bobines disloquées, dont les tringles de protection des pourtours tordues, et quelques attaches métalliques éclatées et présentant aussi des écorchures à divers degrés, sur leurs côtés, dont des spires pliées et vrillées, à déprécier.

Au moment des enlèvements, la bobine aux références : 100102-99286FB02 P/B : 8 435- P/N: 8 390- prix unitaire : m/t : 709/EURO, a été tombée du camion qui l'a transportée au lieu situé à AKBOUCHE entre ADEKAR et ACIF EL HEMAM (wilaya de Bejaia) et a heurté un véhicule tierce et lui avoir occasionnés des dégâts.

Une fois que la bobine concernée, récupérée, transportée, dirigée et stockée aux magasins du réceptionnaire, nous avons procédé à son examen. Durant notre intervention sur la bobine sus mentionnée nous avons constaté qu'elle a été défectueuse, dont des spires tordues, pliées durant sa chute. Les parties touchées, sus citées, sont inutilisables en l'état initial, à déprécier.

A la fin de notre intervention et au vu des dégâts qu'elle a subi, sus cités, nous avons déterminé un taux de dépréciation de 20% , soit une perte de ( P/N : 8, 390 t x 20%) 1,678 tonne d'une valeur de : ( 1,678 T x 709 EUR) 1 189 EUR.

Nous n'avons pas assisté au déchargement de la marchandise. les dommages ont été constatés lors de notre intervention, durant les enlèvements au chargement des bobines sur camions pour évacuation vers le site de stockage de l'É.N.I.E.M, hormis la bobine précitée.

A noter que les bobines endommagées, dont leurs spires touchées, qu'au cours de leurs traitements durant le procès de production, donneraient des éléments (plaques pour montage des frigidaires) déformés, tordus, d'où, inutilisables en l'état initial.

Après inspection de chacune des bobines touchées, nous avons estimé les dégâts qui sont portés dans le tableau suivant :

Estimation des dommages :

	Code	REF bobine	Poids Brut/kg	Poids Net/kg	Domage	Taux dépréciation	Perte/KG
1	100457	97390FB01	9 310	9 260	Ecorchée /coé	7%	648.2
2	100459	G1133954	9 690	9 640	Ecorchée /coé	1%	96.4
3	100461	4F13002	9 690	9 640	Ecorchée /coé	3.5%	337.4
4	100458	G133707	6 760	6 720	Ecorchée /coé	1.5%	1008
5	100102	99206FB02	8435	8390	Ecorchée /coté tombée au cours de route	20%	1678
6	100460	G133697	5 930	5 940	Ecorchée /coé	7%	415.8
7	100092	7347170001	6 665	6 620	Ecorchée /coé	7%	463.4
8	100459	G16726	5 890	5 850	Ecorchée /coé	4%	234
9	100460	G133701	6 240	6 200	Ecorchée /coé	3%	186
10	100459	G167094	6 620	6 580	Ecorchée /coé	6%	394.8
11	100459	G167095	6 480	6 440	Ecorchée /coé	5%	322
12	100460	G133702	6 320	6 280	Ecorchée /coé	2%	125.6
13	100461	G133868	5 400	5 360	Ecorchée /coé	9%	482.4
14	100460	G133703	6 400	6 360	Ecorchée /coé	1.5 %	95.4
15	100459	G167227	6 190	6 150	Ecorchée /coé	3 %	184.5
16	100460	G133698	4 640	4 600	Ecorchée /coé	5%	230
17	100460	G133700	6 040	6 000	Ecorchée /coé	3.5 %	210
18	100458	G133708	6 180	6 140	Ecorchée /coé	5 %	307
19	100461	4G30701	5 685	5 630	Ecorchée /coé	4.5%	298.35
20	100460	G166995	6 860	6 820	Ecorchée /coé	13%	886.6
21	100460	G133695	6 180	6 140	Ecorchée /coé	4 %	245.6
22	100461	4F13001	6 970	6 920	Ecorchée /coé	15%	1 038
Total							9 887.45

Cependant, nous avons estimé que le produit déprécié conserve une valeur résiduelle pouvant être commercialisé en tant que déchets ferreux, au tarif de 15,00 DA HT /KG  
 Soit: 9 887.45 Kg. x 15,00 DA = 148 311,75 DA

**AMRANE Mourad**  
 Expert Agréé U.A.R  
 Rue des Frères HAFFAF  
 SIDI-AHMED BEJALA  
 Agrément n° 087

Récapitulatif des dommages :

	Code	REF bobine	Poids Brut/kg	Poids Net kg	Perte/tonne	Prix U/EUR	Montant dommage (EUR)
1	100457	97390FB01	9 310	9 260	∠ 0,6482	709.00	∠ 459,573
2	100459	G1133954	9 690	9 640	∠ 0,0964	748.00	∠ 72,107
3	100461	4F13002	9 690	9 640	0,3374	738.00	249,001
4	100458	G133707	6 760	6 720	+ 1,008 x	724.00	+ 729,792
5	100102	99205FB02	8435	8390	x 1,678	709.00	+ 1 189,702
6	100460	G133697	5 980	5 940	∠ 0,4158	763.00	x 317,255
7	100092	7347170001	5 665	5 620	x 0,4634	791.00	x 366,549
8	100459	G16726	5 890	5 850	∠ 0,234	748.00	∠ 175,032
9	100460	G133701	6 240	6 200	∠ 0,186	763.00	∠ 141,918
10	100459	G167094	6 620	6 580	∠ 0,3948	748.00	x 295,310
11	100459	G167095	6 480	6 440	x 0,322	748.00	∠ 240,856
12	100460	G133702	6 320	6 280	∠ 0,1256	763.00	∠ 95,832
13	100461	G133868	5 400	5 360	∠ 0,4824	738.00	∠ 356,011
14	100460	G133703	6 400	6 360	∠ 0,0954	763.00	∠ 72,790
15	100459	G167227	6 190	6 150	∠ 0,1845	748.00	∠ 138,006
16	100460	G133698	4 640	4 600	∠ 0,230	763.00	x 175,49
17	100460	G133700	6 040	6 000	∠ 0,210	763.00	∠ 160,23
18	100458	G133708	6 180	6 140	∠ 0,307	724.00	x 222,268
19	100461	4G30701	6 685	6 630	∠ 0,29835	738.00	∠ 220,182
20	100460	G166995	6 860	6 820	∠ 0,8866	763.00	∠ 576,475
21	100460	G133695	6 180	6 140	∠ 0,2456	763.00	∠ 187,392
22	100461	4F13001	6 970	6 920	x 1,038	738.00	∠ 766,044
TOTAL						9,88745	7 307,813

**AMRANE Mourad**  
 Expert Agréé U.A.R  
 Rue des Frères HAFFAF  
 SIDI-AHMED BEJAIA  
 Agrément n° 065'04

Soit une valeur de : 7 307,815 EUR

Taux de conversion : 102,8579

---

Le montant en dinars est de : 7 307,815 EUR x 102,8579 DA	= 751 666,50 DA
- Moins la valeur résiduelle : .....	148 311,75 DA

---

Le montant du dommage : ..... 603 354,75 DA

Le montant du dommage sera représenté donc, par la valeur de remplacement de : 9,88745 m/t de tôle de mêmes références, selon la facture commerciale présentée, soit l'équivalent de : 603 354,75 DA.

Le présent dommage est donc estimé à la somme de : Six Cent Trois Mille Trois Cent cinquante quatre Dinars et 75 Centimes.

Des photos de bobines ont été prises, nous les avons gravées sur CD et dont certaines sont illustrées sur pages, le tout joint en annexe dans ce présent rapport.

### Conclusion :

Bobines endommagées sous les chocs, constatées sur les quais.

*Ex foi de quoi, nous délivrons le présent rapport d'expertise que nous certifions sincère et véritable pour servir et valoir ce que de droit*

Fait à Bejaia le : 05/05/2013

Signature et cachet

L'expert



ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA

DMA.IMP.10/00

BORDEREAU DES RESERVES

PRISES A L'EMBARQUEMENT (1) DU NAVIRE AU DEBARQUEMENT (1)

N° de Gros

477A  
4-24

PARTANT DE (1) *Sea Anita*

Destination ou Provenance (1)

ARRIVEE A (1) *Bejaia* LE *14-03-2003*

MARQUES	NUMEROS	QUANTITE		NATURE DE LA MARCHANDISE	RESERVES
		Nombre de colis	Sur partie de		
01	ELE F. ECINO		07	Pis. Fines	
02	GETEX ALGERIE		02	Caisses	
03	ST TANGO		01	Vins	
04	FRENAY		01	Caisses	
05	St LFK		01	Caisses	
06	St SMI		01	Caisses	
07	ENIEM X		117	Boites. Boites. Boites	Boites
08	ENIEM X		112	Colis. Boites	
09	ACC		01	Caisses	Emballages
10	CISA		02	Caisses	
11	ST TANGO PARIS		05	Vins	
12	St SEMI		01	Caisses	
13	EURO INTERMAN		08	Pis	
14	SPA CEVITAL		01	Caisses	
15	SPA SEMI		01	Caisses	
16	ENIEM		01	Caisses	Emballages
17	ELE SUPTA		1000	Pis. P. P. P.	
18	ACC		03	Caisses	
19	St Ciment Livia		01	Caisses	
20	ACC		03	Caisses	
21	St LFK B. F. C. M.		600	Pis. P. P. P.	
22	SN VI - VIR.		11	Colis	
23	CHITRE TRAFIC		05	Pis. P. P. P.	P. P. P.
24	ACC		02	Caisses	
25	FOR RECEIPT ONLY				
26	St Anita				
27	Chief Officer				
28	SCLANITA				







ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg  
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

## BORDEREAU DE COLISAGE

ENIEM DIRECTION EXPLOITATION  
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU  
ALGERIE

Pays de destination  
Algérie  
Numéro de BORDEREAU DE COLISAGE/ Date  
23834092 / 20.02.2013  
Notre numéro d'ordre/Date  
34.32757 / 11.09.2012  
Personne de contact/Téléphone  
Nicole Bender / 0049-2732-599-41 53  
Division/Téléfax  
/ 0049-2732-599-41 44  
Votre numéro  
869206

Nous avons envoyé:  
FOB PORT D'ANVERS INCOTERMS 2010  
PAR: M/V "ANITA" OU AUTRE ENV. 20.02.2013

LIVRAISON PARTIELLE:  
FOB PORT D'ANVERS INCOTERMS 2010  
EXPEDITION: DIVERSE TOLES GALVANISEES (+/-10 PCT).  
01) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,70X1000 MM.  
QUANTITE: 100 TONNES: P.U: 791,00 EUR/TONNE.  
02) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,00X1000 MM.  
QUANTITE: 50 TONNES: P.U: 773,00 EUR/TONNE.  
03) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,25X1050 MM.  
QUANTITE: 40 TONNES: P.U: 709,00 EUR/TONNE.  
04) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,25X1000 MM.  
QUANTITE: 30 TONNES: P.U: 709,00 EUR/TONNE.  
05) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 1,50X860MM.  
QUANTITE: 16 TONNES: P.U: 724,00 EUR/TONNE.  
06) TOLE GALVANISEE: DIMENSION: 0,70X810 MM.  
QUANTITE: 35 TONNES: P.U: 748,00 EUR/TONNE.  
07) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,70X720 MM.  
QUANTITE: 66 TONNES: P.U: 763,00 EUR/TONNE.  
08) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,7X900 MM.  
QUANTITE: 42 TONNES: P.U: 738,00 EUR/TONNE.  
09) TOLE GALVANISEE: DIMENSION: 1,50X730 MM.  
QUANTITE: 14 TONNES: P.U: 739,00 EUR/TONNE.  
10) TOLE GALVANISEE, DIMENSION: 0,40X750 MM.  
QUANTITE: 22 TONNES: P.U: 845,00 EUR/TONNE.  
SUIVANT FACTURE PROFORMA NR3432757 DU 05/12/2012

## **Résumé**

La logistique en amont consiste à bien gérer les flux d'information au sein de l'entreprise, et en aval elle permet à l'entreprise de livrer la marchandise en bonne qualité, au bon moment et au bon endroit à moindre coût.

Quant à la logistique internationale elle met en disposition à l'entreprise l'ensemble des moyens nécessaires pour s'approvisionner à l'internationale en matière première dans un meilleur délai et en toute sécurité.

Les différents modes de transport la facilitent le transport de la marchandise à l'internationale, ils permettent aux marchandises d'arriver au bon port dans le délai souhaité.

L'assurance en générale permet d'être indemnisé lorsqu'un sinistre survient et cela selon la nature de l'évènement, en ce qui concerne l'assurance transport maritime elle permet aux opérateurs économiques de se couvrir contre le dommage occasionné au moment de la traversée et au chargement/déchargement de la marchandise.

Le stage que nous avons fait au niveau de la compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance CAAR nous a permis de comprendre comment s'effectue les opérations de la logistique internationale mais aussi comment souscrire un contrat d'assurance et comment se faire indemniser lorsqu'un sinistre survient.

**Mots clés :** La logistique, flux d'information, la logistique internationale, approvisionnement, différents modes de transport, l'assurance, l'assurance transport maritime, opérateur économique, opérations de la logistique internationale, indemnisé.

## **Summary**

Basically, logistics means the management of the flow of information and resources within a company, and it allows the company to deliver the goods in good quality, at the right time and in the right place at a lower cost.

International logistics provides the company with all the necessary means to obtain international supplies of raw materials in time and with complete safety.

The different types of transport facilitate the transportation of the goods internationally; they allow the goods to arrive at the right destination within the desired time.

Insurance in general, allows to be compensated when a disaster arises and that is according to the nature of the event, to this regard the maritime transport insurance allows the economic operators to insure their goods against damages caused at the time of loading, transportation and off-loading of the goods.

The internship that we did at the Algerian Insurance and Reinsurance Company (CAAR) enabled us to understand how the operations of the international logistics are carried out, how to prepare an insurance contract and how to make a compensation when a disaster occurs.

**Key words**

Logistics, information flows, international logistics, provisioning, different types of transport, insurance, maritime transport insurance, economic players, international logistics operations, indemnify.

# **Tables de matières**

# Tables des matières

---

**Remerciements**

**Dédicaces**

**Liste des abréviations**

**Le sommaire**

**Introduction générale ..... 2**

**Chapitre 01 : De la logistique à la logistique internationale ..... 7**

**Introduction..... 7**

**Section 01 : La logistique dans son ensemble..... 7**

1-1 Historique de la logistique et son évolution au cours des années ..... 7

1-2 La définition des logistiques..... 9

1-2-1 Définition 1 de la logistique ..... 9

1-2-2 Définition 2 de la logistique..... 9

1-2-3 Définition 3 de la logistique..... 10

1-3 Les différents types de logistique ..... 10

1-4 La mission de la fonction logistique au sein de l'entreprise ..... 11

1-5 L'importance de la logistique dans l'entreprise ..... 11

**Section 02 : La logistique internationale ..... 12**

2-1 Définition de la logistique internationale et ces objectifs ..... 12

2-1-1 Définition de la logistique internationale..... 12

2-1-2 Objectifs de la logistique internationale..... 12

2-2 Les enjeux de la logistique internationale ..... 13

2-3 Les contraintes de la logistique internationale ..... 13

**Section 03 : Les éléments de la logistique internationale ..... 14**

**3-1 Les incoterms ..... 15**

3-1-1 Définition et objectifs des incoterms ..... 15

3-1-1-1 Définition des incoterms..... 15

3-1-1-2 Objectifs des incoterms..... 16

# Tables des matières

---

3-1-2 Classification des incoterms.....	16
3-1-2-1 En fonction de famille .....	16
3-1-2-2 En fonction du risque .....	17
3-1-2-3 En fonction des modes de transport.....	17
3-1-2-4 En fonction des couts.....	17
3-1-3 Les incoterms à partir de 2010 .....	20
<b>3-2 Les emballages dans la logistique internationale.....</b>	<b>22</b>
3-2-1 Le rôle de l’emballage dans le transport de marchandise .....	22
3-2-2 Le marquage.....	23
3-2-3 Les palettes.....	24
3-2-4 Les conteneurs.....	24
<b>3-3 Le mode transport.....</b>	<b>25</b>
<b>3-4 L’assurance du transport .....</b>	<b>26</b>
<b>3-5 Le paiement à l’international .....</b>	<b>26</b>
<b>3-5-1 Les moyens de paiement à l’international .....</b>	<b>27</b>
3-5-1-1 Les chèque .....	27
3-5-1-2 Le virement bancaire international .....	28
3-5-1-3 La lettre de change.....	29
3-5-1-4 Le billet à ordre.....	29
<b>3-5-2 Les techniques de paiement.....</b>	<b>30</b>
3-5-2-1 Les techniques de paiement non documentaire .....	30
3-5-2-2 Les techniques de paiement documentaire .....	31
<b>3-6 La procédure de dédouanement.....</b>	<b>42</b>
3-6-1 Déclaration en douane.....	42
<b>Conclusion .....</b>	<b>43</b>

# Tables des matières

---

<b>Chapitre 02 : Le transport de marchandise et ses principes dans la logistique internationale .....</b>	<b>46</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>46</b>
<b>Section 01 : Etude historique sur les transports de marchandise .....</b>	<b>46</b>
1-1 Le transport par voie routière .....	46
1-2 Le transport par voie aérienne .....	47
1-3 Le transport par voie ferroviaire.....	47
1-4 Le transport par voie maritime .....	48
<b>Section 02 : Les différents modes de transport .....</b>	<b>49</b>
<b>2-1 Transport par voie terrestre.....</b>	<b>49</b>
2-1-1 Les conventions internationales .....	49
2-1-2 Le document du transport routier .....	49
2-1-3 Le types de véhicules de transport marchandise par voie terrestre.....	51
2-1-3-1 Les transports routiers.....	51
2-1-3-2 Les transports routiers sous température contrôlée .....	51
2-1-4 Les avantages et inconvénients du transport routier .....	51
2-1-4-1 Les avantages.....	52
2-1-4-2 Les inconvénients .....	52
<b>2-2 Le transport par voie aérienne.....</b>	<b>52</b>
2-2-1 Les conventions internationales .....	52
2-2-1-1 La convention de Varsovie .....	52
2-2-1-2 La convention de Chicago .....	52
2-2-2 Le document du transport aérien.....	53
2-2-3 Le contrat du transport aérien .....	53
2-2-4 Les avantages et inconvénients du transport aérien .....	54
2-2-4-1 Les avantages.....	54
2-2-4-2 Les inconvénients .....	54

# Tables des matières

---

<b>2-3 Le transport par voie ferroviaire .....</b>	<b>54</b>
2-3-1 La convention du transport ferroviaire.....	55
2-3-2 Le document de transport ferroviaire.....	55
2-3-3 Le contrat du transport ferroviaire .....	55
2-3-4 Les avantages et inconvénients du transport ferroviaire.....	56
2-3-4-1 Les avantages.....	56
2-3-4-2 Les inconvénients .....	56
<b>2-4 Le transport par voie maritime.....</b>	<b>56</b>
2-4-1 Les conventions du transport maritime .....	57
2-4-1-1 La convention internationale de Bruxelles .....	57
2-4-1-2 Les règles de Hambourg .....	57
2-4-2 Les différents types de navire .....	58
2-4-2-1 Les navires spécialisés.....	58
2-4-2-2 Les navires non spécialisés.....	58
2-4-3 Le document de transport maritime .....	59
2-4-4 Le contrat du transport maritime.....	60
2-4-5 Les avantages et inconvénient du transport maritime.....	60
2-4-5-1 Les avantages.....	60
2-4-5-2 Les inconvénients .....	60
<b>2-4-6 Les règles de tarification dans le transport maritime.....</b>	<b>61</b>
<b>2-4-6-1 Le taux de fret .....</b>	<b>61</b>
2-4-6-2 Les surcharges dites correctifs.....	61
2-4-6-3 Les conditions de ligne maritime.....	62
<b>Section 03 : Les auxiliaires dans le transport des marchandises à l'international.....</b>	<b>63</b>
3-1 Le chargeur.....	63
3-2 Le groupeur de marchandise .....	63
3-3 Le transitaire.....	63

# Tables des matières

---

3-4 Le courtier de transport .....	64
3-5 Le courtier en douane .....	64
3-6 Le transporteur .....	64
Conclusion .....	65
<b>Chapitre 03 : L'assurance du transport de marchandises pas voie maritime : Concepts et spécificité .....</b>	<b>67</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>67</b>
<b>Section 01 : Généralités sur l'assurance .....</b>	<b>67</b>
1-1 L'évolution historique de l'assurance .....	67
1-1-1 L'apparition de l'assurance maritime .....	68
1-1-2 L'apparition de l'assurance terrestre.....	69
1-1-3 L'apparition de l'assurance contre incendie .....	69
1-1-4 L'apparition de l'assurance vie .....	69
1-1-5 L'assurance de la responsabilité civile .....	69
<b>1-2 Définition de l'assurance .....</b>	<b>70</b>
1-2-1 Typologie des assurances.....	70
1-2-2 L'assurance dommage.....	70
1-2-3 L'assurance vie .....	71
<b>1-3 Les intervenants dans l'assurance .....</b>	<b>71</b>
1-3-1 L'assuré.....	71
1-3-2 L'assureur.....	72
1-3-3 Le souscripteur.....	72
1-3-4 Le courtier d'assurance .....	72
1-3-5 L'expert en sinistres .....	72
<b>Section 02 : Aperçu sur les assurances transport .....</b>	<b>73</b>
2-1 Assurance du transport maritime.....	73
2-2 Assurance transport terrestre et ferroviaire .....	74

# Tables des matières

---

2-2-1 Définition de l'assurance transport terrestre et ferroviaire .....	74
2-2-2 Les polices d'assurance transport par voie terrestre .....	74
2-2-3 Souscrire un contrat d'assurance transport routier.....	75
2-3 Assurance transport aérienne.....	75
2-3-1 Définition de l'assurance transport aérien .....	75
2-3-2 Police d'assurance par voie aérienne .....	75
<b>Section 03 : L'assurance maritime .....</b>	<b>76</b>
3-1 Historique sur l'assurance maritime.....	76
3-2 Définition de l'assurance maritime .....	78
3-3 La couverture des risques : cas de la CAAR.....	78
3-3-1 Les risques auxquels sont confronté les marchandises au moment du transport .....	78
3-3-2 Les modes d'assurance.....	79
3-3-3 Les risques exclus dans la couverture des risques .....	80
3-3-4 L'étendue de la couverture des risques .....	81
3-4 Les différents types de police d'assurance .....	82
3-4-1 La police au voyage .....	82
3-4-2 La police d'abonnement.....	82
3-4-3 La police à alimenter.....	82
3-4-4 La police tiers chargeur.....	82
3-5 La garantis des deux modes d'assurances .....	83
<b>Conclusion .....</b>	<b>83</b>
<b>Chapitre 04 : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime sur facultés à la CAAR de Tizi-Ouzou cas d'une opération d'importation réalisé par ENIEM.....</b>	<b>86</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>86</b>
<b>Section 01 : Présentation de la CAAR .....</b>	<b>86</b>
1-1 Historique de la CAAR .....	86
1-2 Dénomination de l'entreprise de tutelle .....	88

# Tables des matières

---

1-3 La gestion des ressources humaines .....	88
1-4 Organigramme de la direction d'Alger .....	88
1-4-1 En termes d'effectifs .....	89
1-4-2 Effectifs par succursales et groupes socioprofessionnels .....	89
1-4-3 Organigramme de la compagnie de CAAR au niveau de Tizi-Ouzou.....	90
1-4-4 L'activité technique de l'entreprise .....	91
<b>Section 02 : Les contrats aux conditions maritimes sur facultés.....</b>	<b>95</b>
2-1 La police d'abonnement .....	95
2-2 Les conditions générales .....	95
2-3 Les conditions particulières.....	96
<b>Section 03 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivent un contrat d'assurance au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou .....</b>	<b>99</b>
<b>Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation .....</b>	<b>99</b>
<b>Partie 2 : Procédure suivit après constat des dommages .....</b>	<b>101</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>106</b>
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>108</b>
<b>Référence bibliographique .....</b>	<b>111</b>
<b>Liste des tableaux</b>	
<b>Listes des figures</b>	
<b>Listes des annexes</b>	