

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.
Faculté Des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences Gestion.
Département des Sciences Commerciales



Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales
Option : Finance et commerce international

Thème :

**Assurance de marchandises transportées par
voie maritime : Cas de l'ENIEM Tizi Ouzou**

Réalisé par :

**MANSOURI AMINE
METIDJI FERHAT**

Encadré par :

Mme BOUBAGHELA-CHIKH NABILA

Membres de jury :

Président : Mr OUALIKEN SELIM professeur (UMMTO)

Examineur : Mr CHENANE AREZKI professeur (UMMTO)

**Promotrice : Mme BOUBAGHELA-CHIKH NABILA maitre de
conférence B (UMMTO)**

Promotion 2021/2022

Remerciements

Remerciements

Nous tenons à remercier Allah qui nous a donné du courage et de la volonté pour concrétiser ce travail

Nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à notre promotrice madame BOUBAGHLAN de l'honneur qu'elle nous a accordé en dirigeant notre travail, ses conseils et orientation, sa disponibilité, merci de nous avoir guidé tout au long de ce travail.

Nos respectueux sentiments au personnel de la structure transit de l'ENIEM à leur tête Mr BELGASEM Karim, Hassen, Hakim, qui ont bien occupé de nous durant notre quête de savoir et nous ont consacré tout leur temps pour répondre à toutes nos questions. Sans oublier Mr Mesbah amine pour son accueil chaleureux,

Nous remercions les membres de nos familles, qui ont impatiemment attendu la réalisation de ce travail, pour leurs contributions et leur soutien.

Nos remerciements sont également adressés à tous les enseignants de la faculté de sciences économiques, commerciales et sciences de gestion de l'UMMTO.

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

Dédicaces

Dédicaces

Je dédie ce travail à :

Mes chers défunts parents, merci beaucoup pour tous ce que vous avez fait pour moi, vous étiez, vous êtes et vous serez toujours dans mon cœur.

Mes sœurs SARAH et NAWAL.

Mes frères jumeaux, AHCEN et HOCINE.

Toute ma famille, mes amis, et tous ceux ou celle que j'aime et qui me sont chères.

AMINE

Je dédie ce modeste travail à mes chers parents, eux qui m'ont soutenu et m'ont encouragé durant mes études

Mon frère Smail

Mes sœurs Lynda, Naima, Kahina et Rachida

Mes amis et proches qui ont contribué de près ou de loins à la réalisation de ce travail.

FERHAT

Liste des abréviations

Liste des abréviations

A

ASYCUDA : Automated System for Customs Data

B

BIRD : Banque internationale pour la reconstruction et le développement

BTU : British Thermal Unit

C

CAF : Montage des comptoirs et armoires frigorifiques

CAM : Complexe d'appareils ménagers

CCI : Chambre de commerce internationale

CEE-ONU : Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe

CFR : Cost and Freight

CGA : Conditions générales d'achat

CIF : Cost, Insurance and Freight

CIP : Carriage and Insurance Paid to

CIRDI : Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements

CKD : Completely Knocked Down

CMR : Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CPT : Carriage Paid To

CTBL : Combined transport bill of lading

D

DAP : Delivered At Place

DAT : Delivered at Terminal

DDP : Delivered Duty Paid

DPI : Droits de propriété intellectuelle

DPU : Delivered at Place Unloaded

DTS : Droit de tirage spécial

DTS : Droits de tirage spéciaux

E

ENIEM : Entreprise nationale des industries de l'électroménager

ETC : Entreprise de transport combiné

EXW : EX Works

F

FAP : Franc d'avarie particulière

FAS : Free Alongside Ship

FBL : Fiata Billa of lading

FCA : Free Carrier

FCL : Full Container Load

FCR : Forwarder Carrying Receipt

CT : Certificat de Transport

FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaires Assimilés

FMI : Fond monétaire international

FOB : Free On Board

G

GATT : General Agreement on Tariffs and Trade

H

HBL : House Bill of Lading

I

IARD : Incendie, Accidents, Risques Divers

IDA : International Development Association

IFC : International Finance Corporation

INCOTERMS : International Commercial Terms

ISO : International Standard Organisation

L

LTM : Lettre de transport maritime

M

MEPC : Marine Environment Protection Committee

MIGA : Multilateral Investment Guarantee Agency

MSC : Mediterranean shipping Company

N

NVOCC : Non - Vessel Operating Common Carriers

O

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

OMC : Organisation mondiale du commerce

OMD : L'organisation mondiale des douanes

OMI : Organisation maritime internationale

P

PIB : produit intérieur brut

R

Ro-Ro : Roll-on Roll-off

S

SDR : Special Drawing Rights

SDTDG : Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods

SH : Système harmonisé

SONELEC : société de Négoce en Electricité

SRCC : Strikes, riots and civil commotions

U

ULM : Unité lampe de MOHAMMADIA

**LISTE DES TABLEAUX
ET SCHEMAS**

Liste des tableaux

Tableau n°01 : commerce mondial et production industrielle de certains pays (1840-1980)...	06
Tableau n°02 : l'émission du connaissement	24
Tableau n°03 : Risques et garanties en transport maritime.....	66
Tableau n°04 : Surprime Age et pavillon du navire.....	102
Tableau n°05 : Taux de prime et décompte de prime.....	107

Liste des schémas

Schéma n° 01 : l'importance primordiale de l'emballage.....	32
--	----

Sommaire

Sommaire

Introduction générale

CHAPITRE I : Généralités sur le commerce international et le transport maritime

Introduction

Section 1 : le commerce international et le transport maritime

Section 2 : le transport maritime des marchandises

Conclusion

CHAPITRE II : L'assurance maritime des marchandises

Introduction

Section 1 : généralités sur l'assurance des marchandises

Section 2 : Le contrat d'assurance maritime le rôle des incoterms

Conclusion

CHAPITRE III : Etude de cas

Introduction

Section 1 : Présentation de l'entreprise « ENIEM »

Section 2 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de l'ENIEM Tizi Ouzou

Conclusion

Conclusion générale

Bibliographie

Annexe

Table des matières

Introduction générale

Introduction générale

L'insuffisance des biens et services dans les marchés locaux, impose aux économies des pays à procéder à l'importation de l'étranger, pour satisfaire les besoins des consommateurs, ce qui implique l'évolution de commerce entre les différents pays dans le monde.

Les échanges internationaux exigent à déplacer des marchandises d'un pays à un autre par les différents modes de transport, dont le transport maritime qui occupe une place très importante.

Le transport maritime de marchandises est le mode de transport le plus utilisé en vue de ses avantages dans l'aspect économique de réduire les coûts de transactions pour des distances plus longues, ainsi qu'il est le mode le plus convenable pour les grandes quantités.

En dépit de ses avantages, les risques de l'acheminement sont inévitables, pour cela l'assurance joue un rôle crucial dans la protection des marchandises, de navire et son personnel contre des éventuels risques et périls.

L'assurance maritime permet de se prémunir contre les multiples avaries et dommages qui peuvent toucher le navire ou les marchandises transportées, les opérateurs de commerce doivent faire recours aux assurances maritime pour une protection meilleure et une garantie des dommages.

En effet, l'assurance maritime est l'engagement à indemniser l'assuré selon les modalités et dans la mesure qui y sont précisées à des pertes liées aux opérations maritimes, l'assureur met en place des couvertures étudier, c'est une façon de transmettre les risques et de gestion des sinistres, l'assurance maritime est l'une des facultés les plus dynamiques dans le domaine des assurances.

Principalement, dans le transport maritime on trouve deux modes d'assurance qui garantit la couverture des risques auxquels les marchandises sont exposées, de leurs sorties du l'entrepôt de l'expéditeur, jusqu'à leurs arrivés au destinataire final, il s'agit de l'assurance tous risques et l'assurance FAP SAUF qui offre une couverture pendant le transport principal et l'acheminement préliminaire des marchandises.

L'objectif de notre travail de recherche est de porter des connaissances sur le domaine de l'assurance, qui est un élément majeur dans l'activité de transport maritime, et d'avoir des éclaircissements sur l'assurance des marchandises transportées par voie maritime.

C'est dans cette optique d'amélioration continue que s'inscrit notre travail.

Introduction générale

Et nous serons dans l'obligation de répondre sur la problématique, qui se présente à travers la question centrale suivant :

Quelles sont les procédures à suivre pour réaliser un contrat d'assurance des marchandises transportées par voie maritime dans le commerce international ?

Pour bien hiérarchiser notre travail qui a pour objectif de traiter cette problématique, nous sommes interrogées sur les points suivants :

- Quel est l'importance du transport maritime dans le développement des échanges internationaux ?
- Comment couvrir les marchandises des risques et périls pendant la transaction commerciale dans le transport maritime par l'assurance ?
- Quelles sont les procédures pour réaliser un contrat d'assurance maritime par une entreprise nationale ?

Pour répondre à ces questions nous proposons les hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : L'assurance a participé dans la croissance des transactions commerciales internationales, par voie maritime, à travers son rôle de prémunir contre les différents avaries et dommages qui peuvent toucher le navire ou les marchandises.

Hypothèse 2 : L'assurance est une formalité obligatoire dans le transport international de marchandises à l'importation comme à l'exportation.

Nous tenterons de répondre à ces questions par une démarche méthodologique fondé sur des recherches bibliographiques et des ouvrages et des documents académiques, et pour cela nous avons structuré notre travail en trois chapitres comme suit :

D'abord, dans le premier chapitre intitulé « Généralités sur le commerce international et le transport maritime », il est constitué de deux sections, la première section porte sur l'évolution de commerce international et de transport maritime la seconde section est à propos de transport maritime de marchandise, ses documents, ses intervenants et de la protection physique des marchandises à travers les emballages et les conteneurs.

Le second chapitre, est consacré à l'assurance, en présentant ses catégories, ses objectifs et les facteurs influençant son coût dans la première section, ensuite dans la deuxième section

Introduction générale

nous allons traiter le contrat d'assurance maritime ses parties et leur obligation, les types de garanties et de polices ainsi que le rôle des INCOTERMS.

Le troisième et dernier chapitre, porte sur les assurances faculté maritime en Algérie, Déroulement d'une procédure d'assurance des marchandises transportées par voie maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de ENIEM Tizi Ouzou, avec une étude de cas d'un sinistre maritime (avarie de marchandise).

Chapitre I :
**Généralités sur le commerce
international et le transport
maritime**

Introduction

L'évolution des relations économiques entre les pays implique le développement du commerce international, qui régit dans l'intensification des échanges internationaux, la dynamique de la mondialisation guidée par des institutions économiques mondiale qui encourage les libres échanges.

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé, pour sa capacité de transporter plusieurs centaines de tonnes de marchandises pouvant être transportées sur un seul et même navire.

Le présent chapitre aborde sur le commerce international, ainsi que les appuis qui ont incité à la mondialisation. Il est axé sur le transport maritime, son rôle, ses conventions internationales, et ses avantages et inconvénients.

Section 01 : Le commerce international et le transport maritime

Le commerce international a une influence sur beaucoup de domaines, comme l'emploi et la consommation, mais aussi l'environnement et les relations entre les pays.

1-Définition de commerce international

Le commerce international désigne l'ensemble des échanges de biens et services réalisés entre des espaces économiques différents¹.

Le commerce international correspond aux échanges de biens et de services entre les pays. Son volume est égal à celui des exportations (ou des importations) mondiales de biens et de services (une conception plus restrictive du commerce international limite son champ aux seuls échanges mondiaux de biens)².

2-Evolution du commerce international

L'histoire économique a été marquée depuis le milieu du XIXe siècle par une succession de longues phases d'expansion et de récession de la production et des échanges internationaux. Sans négliger les autres causes de développement économique, telles que l'accumulation du

¹ Ludovic, Larchevêque Frédéric, « Économie-Droit », Editions Ellipses, Paris,2018, p.246

² Philippe Deubel, Marc Montoussé, Serge d'. Agostino, « Dictionnaire de sciences économiques et sociales », Editions Bréal, 2008, p.202.

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

capital ou le progrès technique. Ce phénomène historique est suffisamment net pour nous inciter à penser que le développement des échanges représente une des conditions essentielles de la croissance économique.

Tableau n°01 : commerce mondial et production industrielle de certains pays (1840-1980)

	Commerce mondiale	Production industrielle			
Période	En volume	Royaume uni	Allemagne	France	Etats unis
1840-1870	5,5	4,6	4,5		5,4
1870-1890	2,2	1,2	2,5		4,9
1890-1913	3,7	2,2	4,2	3,9	5,9
1913-1938	0,4	2,0	2,2	0,9	2,0
1948-1971	7,3	3,1	8,4	6,0	4,0
1971-1980	5,8	1,0	2,0	2,4	3,0

Source : Bertrand NEZEYS, commerce international croissance et développement ,2eme édition, page 48, (tableau II.1).

De 1840 à 1870, on relève une rapide expansion du commerce international, marqué par un taux d'accroissement moyen de 5,5% par an, et de la production industrielle des principaux pays, Royaume Uni, France, Allemagne, Etats - Unis (voir tableau n°01). Cette période est suivie de 1870 à 1890 d'un fort ralentissement des échanges qui n'augmentent plus que de 2,2 % par an et qui s'accompagne d'un taux de croissance de la production industrielle nettement plus faible en Royaume, en France et en Allemagne. Le phénomène est beaucoup moins net aux États-Unis.

La longue période de prospérité qui s'étend de 1890 à 1913 est, elle-aussi, caractérisée par une assez forte expansion du commerce mondial (+ 3,7 % par an). Elle est suivie dans l'entre-deux-guerres par une période aux caractéristiques inverses. Par la suite, la libéralisation des échanges commerciaux et des paiements internationaux depuis la deuxième guerre mondiale s'est traduite par une très forte expansion du commerce (+ 7,3 % par an) et une croissance très soutenue de la production jusqu'en 1971.

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

Dans les années soixante - dix ont connu un fort ralentissement de la croissance des pays développés et une évolution moins défavorable des échanges mondiaux puisqu'ils ont continué à croître de 1971 à 1980 au rythme de 5,8 % par an. Ce n'est qu'à partir du début de la présente décennie, avec l'approfondissement et la généralisation de la "crise" que le commerce mondial s'est nettement ralenti et qu'il a même commencé à décroître en volume.

De ce bref historique, on peut retirer l'idée que les phases de croissance rapide coïncident assez bien avec les phases de fort développement du commerce international : (1840-70), (1890-1913) et (1948-1971). Dans les phases de relative stagnation du commerce, (1870-90) et (1913-38), la production industrielle a souvent augmenté plus vite que les échanges internationaux. De cette constatation qu'à certaines périodes la production « fait mieux » que le commerce, on pourrait conclure qu'une croissance économique satisfaisante pourrait être atteinte indépendamment du développement des échanges extérieurs. Mais il s'agit là d'une vision tronquée de la réalité, car s'il est vrai que stagnation du commerce international n'a pas, à certaines périodes, empêché toute expansion de la production, il faut bien voir que dans l'ensemble les taux de croissance ont été, au cours de ces phases, nettement plus modestes que ceux enregistrés lorsque le commerce extérieur s'accroissait à un rythme plus que soutenu³.

Après près de vingt années de croissance stable, le commerce international affiche depuis peu une faiblesse inhabituelle. Ce ralentissement fait suite à une longue période de forte croissance qui s'est achevée de manière soudaine en raison de la crise mondiale de 2008-2009. Sous l'effet de politiques favorables, d'innovations technologiques et de modèles économiques réduisant le coût des transactions internationales, la valeur du commerce international de biens et services a augmenté de plus de 15 000 milliards de dollars de 1990 à 2008, passant d'environ 4 000 milliards de dollars en 1990 à environ 20 000 milliards de dollars en 2008. Cette augmentation résulte de la réduction du coût des transactions internationales due aux progrès technologiques et aux politiques de libéralisation, ainsi que de la croissance économique soutenue, en particulier dans les pays émergents.

Toutefois, après la Grande Récession de 2008-2009, le commerce international a connu une croissance atone, qui a ralenti en 2015. Cette évolution suggère un changement dans les dynamiques qui sous-tendent le processus d'intégration internationale. Le ratio valeur du

³ Bertrand NEZEYS, « commerce international croissance et développement » 2eme édition, édition economica, 1990, Paris, pp.48-49.

commerce mondial/produit intérieur brut (PIB) mondial – indicateur supplétif de l'interdépendance économique globale – a stagné aux alentours de 30 % entre 2011 et 2014 (niveau atteint pour la première fois en 2007) avant de perdre 4 points de pourcentage en 2015⁴.

3-Les organisations internationales intervenant dans les opérations du commerce extérieur

Il existe plusieurs organisations internationales qui interviennent dans les opérations du commerce extérieur, on cite :

3-1 Fédération Internationale des Associations de Transitaires Assimilés « FIATA »

La FIATA est une association commerciale représentant 1 200 entreprises individuelles affiliées dans 113 pays et territoires. Elle vise à améliorer la qualité des services de ses membres en promouvant des documents d'expédition uniformes, des conditions commerciales normalisées et l'échange d'informations, et en réalisant des études et enquêtes appropriées et en consultant d'autres organismes de formulation.

Parmi les documents élaborés et approuvés par la FIATA au fil des ans figurent : Certificat de réception (FCR) ; Certificat de Transport (FCT) ; connaissance de transport combiné négociable (FBL) ; Récépissé d'entrepôt (FWR); et Déclaration de l'expéditeur pour le transport de marchandises dangereuses (SDT) à l'usage de ses entreprises membres.

La FIATA participe activement aux activités d'autres organisations qui formulent des règles susceptibles d'avoir un impact sur le rôle des transitaires⁵.

Les objectifs de FIATA

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires-organiseurs de transport, en participant comme conseillers ou experts à des réunions organisées par des organismes intéressés par les questions du transport.
- Familiariser le commerce et l'industrie ainsi que le grand public avec les services rendus par les organisateurs de transport, à travers la propagation d'informations, la distribution de publication...

⁴ Conseil du commerce et du développement, Soixante-quatrième session, « Évolution du système commercial international et ses tendances dans une optique de développement », Genève, 11-22 septembre 2017.

⁵ Chia-Jui Cheng, « Basic Documents on International Trade Law »2eme édition, édition BRILL, 22 février 1990, Dordrecht, Boston, London, p.82

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

- Améliorer la qualité des services rendus par les commissionnaires organisateurs de transport en développant et en faisant la promotion de documents de transport, tels que les FBL (Fiata Billa of lading), conditions générales...
- Assister les commissionnaires organisateurs de transport, par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique.

3-2 La chambre de commerce internationale (CCI)

La Chambre de commerce internationale (CCI) a été fondée en 1919. Ses origines remontent à une réunion du Congrès international des chambres de commerce et des associations commerciales et industrielles en 1905, suivi d'autres réunions périodiques.

En 1919, il a été décidé qu'au lieu de réunions périodiques, une organisation permanente devrait être créée et le CCI a été créé au Congrès de Paris en juillet 1920. Il a un statut consultatif de catégorie A auprès du Conseil économique et social.

La CCI constitue une fédération d'organisations professionnelles et d'hommes d'affaires. Il s'agit d'un organisme non gouvernemental, ni supervisé ni subventionné par les gouvernements.

La CCI a des comités nationaux dans plus de quarante pays ; à l'exception de la Yougoslavie, ce sont tous des pays ayant une économie de libre entreprise. Dans d'autres pays, la CCI est représentée par des organisations ou des membres associés sans comité national.

Elle est représentée dans de nombreuses régions du monde. Parmi les pays dans lesquels elle est représentée, vingt et un sont en Europe, dix-neuf en Asie, neuf en Afrique, seize en Amérique et deux en Océanie.

3-3 La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)

La CNUCED a été créée en 1964. Elle a pour objectif d'intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor. Elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et la réflexion actuels sur la politique générale du développement, en s'attachant tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire émerger un développement durable.

Pour remplir son mandat, l'Organisation exerce trois fonctions principales :

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

-Elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux, étayés par des discussions d'experts et par un échange d'expériences, l'objectif étant de créer un consensus.

-Elle réalise des travaux de recherche et des analyses et rassemble des données pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements ;

-Elle dispense une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement, avec une attention particulière aux pays les moins avancés et aux pays en transition. La CNUCED coopère, le cas échéant, avec d'autres organisations et avec des pays donateurs pour des prestations d'assistance technique.

La portée et le contenu des travaux de la CNUCED couvrent des sujets tels que les matières premières, le transport maritime et autre, la technologie, le droit de la concurrence, le commerce des biens et des services, et l'investissement étranger direct. Elle est réputée grâce à la publication annuelle du Rapport sur le développement du commerce, le Rapport sur l'investissement Mondial et d'autres publications.

Elle contribue à la recherche et à la coopération technique en matière de facilitation des échanges. Elle gère le programme SYDONIA qui aide les États membres de la CNUCED en matière de réforme des processus de dédouanement, y compris la mise en œuvre du système douanier automatisé (ASYCUDA), qui est un système informatisé de gestion douanière. Le programme SYDONIA fonctionne depuis 1981 et est utilisé dans plus de 90 pays à travers le monde. La Division de la CNUCED qui s'occupe de la facilitation des échanges et qui fait partie du Département de la Logistique Commerciale fournit une assistance technique aux pays en développement pour soutenir la mise en œuvre des réformes de la facilitation des échanges.

La CNUCED est l'une des cinq organisations qui ont le statut d'observateur à l'OMC et qui participent aux travaux sur l'Annexe "D" sur la facilitation des échanges. C'est dans ce contexte qu'elle a organisé des ateliers et a fait des recherches pour améliorer la participation des pays en développement aux négociations. Elle joue également un rôle actif dans l'édification de consensus et l'élaboration de recommandations basées sur la recherche et l'analyse, y compris ses réunions d'experts sur le transport et la facilitation des échanges ainsi que les réunions "ad hoc" pertinentes d'experts.

Elle assure aussi une participation et un soutien actifs à l'établissement d'organismes nationaux de facilitation du commerce dans les pays en développement. Conformément à cet engagement de longue date, et dans un effort conjoint emmené par elle avec la participation du

CCI et de la CEE-ONU, une base de données a été créée répertoriant des études de cas tirées de pays ayant institué des organismes nationaux de facilitation du commerce⁶.

3-4 Le fond monétaire international (FMI)

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

Le Fonds monétaire international a été créé par un traité entré en vigueur en 1945 pour favoriser la mise en place d'une économie mondiale solide. Il a son siège à Washington et est gouverné par 184 États membres, ce qui lui donne une dimension quasi universelle.

Le FMI occupe une position centrale dans le système monétaire international c'est-à-dire dans le système des paiements internationaux et des taux de change entre les monnaies nationales qui permet les transactions internationales.

L'institution a pour but de prévenir les crises systémiques en encourageant les pays à adopter des politiques économiques saines ; comme son nom l'indique, elle est en même temps un fonds auquel les États membres qui ont des besoins de financement temporaires peuvent faire appel pour remédier à leurs problèmes de balance des paiements.

Selon ses Statuts, le FMI a pour but de promouvoir l'expansion harmonieuse du commerce mondial et la stabilité des changes, de décourager le recours aux dépréciations concurrentielles et de faciliter la résolution ordonnée des problèmes de balance des paiements. Pour s'acquitter de sa mission, le FMI :

- suit l'évolution de la situation et de la politique économiques et financières dans les États membres ainsi qu'au niveau mondial et, fort de ses soixante années d'expérience, donne des conseils aux États membres dans le domaine économique.

- accorde des prêts aux États membres qui ont des difficultés de balance des paiements, non seulement pour les aider temporairement, mais aussi pour étayer les politiques d'ajustement et de réforme qu'ils mènent en vue de remédier à leurs problèmes.

⁶ <https://tfig.unece.org/FR/contents/org-unctad.htm> consulter le 19/05/2022

- fournit aux administrations publiques et à la banque centrale des États membres une assistance technique et une formation dans les domaines qui relèvent de sa compétence⁷.

3-5 L'organisation mondiale du commerce (OMC)

L'OMC est née en janvier 1995 mais le système commercial qu'elle représente à presque un demi-siècle de plus. En 1948, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT : General Agreement on Tariffs and Trade) établit fait les règles du système, dont le cinquantième anniversaire a été commémoré lors de la deuxième réunion ministérielle de L'OMC, qui s'est tenue à Genève en mai 1998.

L'Accord général a rapidement donné naissance à une organisation internationale officieuse, existant de fait et aussi dénommée officieusement GATT, qui a évolué au fil des ans à travers plusieurs cycles (ou "rounds") de négociation.

Le dernier et le plus important des cycles du GATT le Cycle d'Uruguay, qui a duré de 1986 à 1994, a conduit à la création de l'OMC. Alors que le GATT régissait principalement le commerce des marchandises, OMC et ses Accords visent aujourd'hui le commerce des services ainsi que les échanges d'inventions, de créations et de dessins et modèles (propriété intellectuelle).

En terme simple l'Organisation mondiale du commerce (OMC) s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays, à l'échelle mondiale ou quasi mondiale. On peut la définir comme :

- Une organisation qui s'emploie à libéraliser le commerce.
- Un cadre dans lequel les gouvernements négocient des accords commerciaux.
- Un lieu où ils règlent leurs différends commerciaux.

L'OMC administre un système de règles commerciales. Elle est essentiellement un lieu où les gouvernements Membres se rendent pour essayer de résoudre les problèmes commerciaux qui existent entre eux.

⁷ Guide du FMI, "Qu'est-ce que le Fonds monétaire international ? "Publié sous la direction de Jeremy Clift, Washington, 2004.

Lorsque les pays se sont heurtés à des obstacles au commerce et ont voulu les réduire, les négociations ont contribué à libéraliser le commerce. Mais l'OMC ne s'emploie pas seulement à libéraliser le commerce, et dans certaines circonstances, ses règles favorisent le maintien d'obstacles au commerce - par exemple pour protéger les consommateurs ou empêcher la propagation d'une maladie. C'est un ensemble de règles... Au cœur du système se trouvent les Accords de l'OMC, négociés et signés par la majeure partie des puissances commerciales du monde.

Ces documents constituent les règles juridiques de base du commerce international. Bien qu'ils soient négociés et signés par des gouvernements, leur objectif est d'aider les producteurs de biens et de services, les exportateurs et les importateurs à exercer leurs activités, tout en permettant aux gouvernements de répondre à des objectifs sociaux et environnementaux.

L'objectif primordial du système est de contribuer à favoriser autant que possible la liberté des échanges, tout en évitant les effets secondaires indésirables, parce que c'est important pour le développement économique et le bien-être. Il s'agit notamment de supprimer les obstacles. Il s'agit aussi d'informer les particuliers, les entreprises et les pouvoirs publics sur les règles commerciales en vigueur dans le monde et de leur donner l'assurance qu'il n'y aura pas de changement soudain dans les politiques appliquées⁸.

3-6 La Banque mondiale

Le Groupe de la Banque mondiale est l'une des principales sources de financement et de savoir pour les pays en développement. Il se compose de cinq institutions engagées en faveur de la réduction de la pauvreté, d'un plus grand partage de la prospérité et de la promotion d'un développement durable.

Cinq institutions composent la banque mondiale :

- **La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD)** est une « coopérative » mondiale qui appartient à ses 189 États membres. Première banque de

⁸ Comprendre l'OMC, Écrit et publié par L'Organisation mondiale du commerce Division de l'information et des relations avec les médias © OMC, imprimer en décembre 2008.

développement du monde, la BIRD appuie la mission du Groupe de la Banque mondiale en fournissant des prêts, des garanties, des produits de gestion des risques et des services de conseil destinés aux pays à revenu intermédiaire et aux pays pauvres solvables, tout en assurant la coordination des actions menées pour faire face aux défis d'ampleur régionale ou mondiale.

Créée en 1944 pour aider l'Europe à se reconstruire au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la BIRD est l'une des institutions composant la Banque mondiale, aux côtés de l'Association internationale de développement (IDA), qui se consacre aux pays les plus pauvres. La BIRD et l'IDA œuvrent en étroite collaboration avec les trois autres institutions du Groupe de la Banque mondiale, ainsi qu'avec les pouvoirs publics et le secteur privé des pays en développement, afin de réduire la pauvreté et de favoriser le partage de la prospérité.

- **L'Association internationale de développement (IDA)** est l'institution de la Banque mondiale qui aide les pays les plus pauvres de la planète. Créée en 1960, l'IDA vise à réduire la pauvreté en accordant des prêts (appelés « crédits ») et des dons destinés à des programmes de nature à stimuler la croissance économique, à réduire les inégalités et à améliorer les conditions de vie.

- **Société financière internationale (IFC)** a été fondée en 1956 avec la conviction que le secteur privé pouvait transformer les pays en développement. Depuis, nous avons étendu nos activités à plus de 100 pays, forgé le terme de « marché émergent » et lancé de nouveaux marchés, à l'instar des obligations durables.

Au sein du Groupe de la Banque mondiale, IFC a pour mission de promouvoir le développement économique et d'améliorer les conditions de vie des populations en favorisant l'essor du secteur privé dans les pays en développement.

- **L'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA)** est membre du Groupe de la Banque mondiale. Notre mandat est de promouvoir les investissements transfrontaliers dans les pays en développement en fournissant des garanties (assurance contre les risques politiques et rehaussement de crédit) aux investisseurs et aux prêteurs.

- **Le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI)** est la principale institution au monde dédiée au règlement des différends relatifs aux investissements internationaux. Il dispose d'une vaste expérience dans ce domaine, pour avoir administré la majorité des affaires relatives à des investissements internationaux. Des États ont désigné le CIRDI comme instance pour le règlement des différends opposant un investisseur à un État dans la plupart des traités internationaux d'investissement ainsi que dans de nombreuses lois sur l'investissement et de nombreux contrats d'investissement⁹.

3-7 L'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements de 30 démocraties œuvrent ensemble pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux que pose la mondialisation.

L'OCDE est aussi à l'avant-garde des efforts entrepris pour comprendre les évolutions du monde actuel et les préoccupations qu'elles font naître. Elle aide les gouvernements à faire face à des situations nouvelles en examinant des thèmes tels que le gouvernement d'entreprise, l'économie de l'information et les défis posés par le vieillissement de la population.

L'Organisation offre aux gouvernements un cadre leur permettant de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des réponses à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques nationales et internationales.

Les pays membres de l'OCDE sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Canada, la Corée, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Japon, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République slovaque, la République tchèque, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Turquie. La Commission des Communautés européennes participe aux travaux de l'OCDE.

⁹ <https://www.banquemondiale.org/fr/who-we-are> consulté le 19/05/2022.

Les Éditions OCDE assurent une large diffusion aux travaux de l'Organisation. Ces derniers comprennent les résultats de l'activité de collecte de statistiques, les travaux de recherche menés sur des questions économiques, sociales et environnementales, ainsi que les conventions, les principes directeurs et les modèles développés par les pays membres¹⁰.

3-8 L'Organisation maritime internationale (OMI)

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires, en 1948 l'Organisation des Nations Unies a adopté la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est ainsi devenue le tout premier organisme international consacré uniquement aux questions maritimes, Elle compte actuellement 170 États Membres et trois Membres associés (juin 2013).

Son organe directeur, l'Assemblée, se réunit une fois tous les deux ans. Entre les sessions de l'Assemblée, le Conseil, qui se compose de 40 Gouvernements Membres élus par l'Assemblée, joue le rôle d'organe directeur, Elle est une organisation technique et la plupart de ses travaux sont effectués par un certain nombre de comités et de sous-comités :

- Le Comité de la sécurité maritime (MSC) est, avec l'Assemblée et le Conseil, l'un des principaux organes établis par la Convention de 1948 portant création de l'OMI. Aujourd'hui, le MSC traite de toutes les questions relatives à la sécurité des transports maritimes ainsi que des questions liées à la sûreté maritime et aux actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires.

- Le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), qui est chargé de coordonner les activités de l'Organisation dans le domaine de la prévention et de la maîtrise de la pollution de l'environnement provenant des navires, a été créé par l'Assemblée en novembre 1973.

- Le Comité juridique, initialement constitué pour traiter des problèmes juridiques soulevés par l'accident du Torrey Canyon en 1967, est devenu par la suite un comité permanent chargé d'examiner toute question juridique qui relève de la compétence de l'Organisation.

¹⁰ L'OCDE, « Principes de l'application en matière de prix de transfert à l'intention des entreprises multinationales et des administrations fiscales », 2009.

- Le Comité de la coopération technique est chargé de coordonner les activités d'assistance technique que l'OMI mène dans le domaine maritime, notamment au profit des pays en développement.

- Le Comité de la simplification des formalités est chargé de mener à bien les activités et tâches de l'OMI qui visent à faciliter le trafic maritime international dans le but de réduire les formalités et de simplifier les documents requis par les ports ou autres terminaux à l'arrivée et au départ des navires¹¹.

3-9 L'organisation mondiale des douanes (OMD)

L'Organisation mondiale des douanes (OMD) est une organisation intergouvernementale, qui a son siège à Bruxelles en Belgique. Ses Membres sont répartis dans le monde entier, Elle est considérée comme le porte-parole de la communauté douanière internationale. Elle est réputée pour élaborer des conventions internationales, instruments et outils, notamment sur plusieurs sujets: classement des marchandises, évaluation en douane, règles d'origine, perception des recettes douanières, sécurité de la chaîne logistique, facilitation des échanges internationaux, lutte contre la fraude, lutte contre la contrefaçon en veillant au respect des droits de propriété intellectuelle (DPI), promotion de l'éthique et renforcement durable des capacités pour l'application de réformes et de modernisation douanières.

Elle gère en outre la nomenclature internationale des marchandises appelée Système harmonisé (SH) et les aspects techniques des Accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur l'évaluation en douane et les règles d'origine. Elle bénéficie d'une reconnaissance internationale en tant que centre mondial des compétences douanières. Elle joue un rôle clé dans les débats d'aujourd'hui, pour le développement, la promotion et la mise en œuvre des procédures et des systèmes douaniers modernes. Elle est à l'écoute des besoins de ses membres et de son environnement stratégique. Ses instruments ainsi que les meilleures pratiques qu'elle a adoptés sont considérés comme fondamentaux pour une bonne gestion des administrations douanières dans le monde entier.

L'OMD a pour mission principale d'améliorer l'efficacité des administrations membres et donc de les aider à réaliser leurs objectifs nationaux dans les meilleures conditions, à savoir

¹¹ Publication de la OMI, "OMI Ce qu'elle est",4 Albert Embankment, Londres, royaume uni,2009.

la perception des droits, la sécurité nationale, la facilitation des échanges, la protection de la société et le recueil de statistiques commerciales¹².

4- Transport maritime : conventions et conférences

Afin d'organiser les échanges entre les pays par voie maritime, plusieurs convention et conférences ont été signées, présentées comme suit :

4-1 Les convention maritimes internationales

Parmi les conventions qui ont mis en place les règles du transport maritimes on trouve : la convention de Bruxelles, les règles de Hambourg et les règles de Rotterdam.

4-1-1 La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

La « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement », signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « Règles de La Haye », a été ratifiée par 78 États. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des États signataires.

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Les deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ils ne s'appliquent que dans les États signataires.

• opérations concernées

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissement, excluant donc les Contrats d'affrètement. Elle exclut aussi de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont du navire), les transports d'animaux vivants, et les opérations de chargement et déchargement (sauf pour la partie éventuellement réalisée avec les grues du navire) qui relèvent de loi du pays où ont lieu ces opérations.

4-1-2 Les règles de Hambourg

La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1er novembre 1992, dite aussi « Règles de Hambourg » a été ratifiée à ce jour par 31 États, dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant

¹² Pape Djigdjiam Diop, « Le droit douanier des pays africains », Editions L'Harmattan, Dakar ,2020, pp. 4-5

concerner à terme de nombreux contrats de transport du fait de son domaine d'application extensif.

• Conditions d'application dans l'espace

La convention de Hambourg est susceptible de s'appliquer à tout contrat :

- dont le lieu d'exécution (port de chargement, de déchargement, lieu d'émission du document de transport) est situé dans un État signataire ;
- ou, dont le document de transport prévoit l'application de cette convention.

Son domaine d'application réel peut donc dépasser le cadre des États signataires, D'autant que les principales dispositions de ce texte sont généralement jugées plus favorables aux chargeurs que celles de la convention de Bruxelles, et que la ratification des règles de Hambourg exclut l'application de toute autre convention internationale dans le pays concerné.

• Opérations concernées

La convention de Hambourg, si elle exclut aussi les contrats d'affrètement, à une application plus étendue puisqu'elle concerne :

- tous les contrats de transport de marchandises, qu'il y ait ou non émission d'un connaissement, y compris les transports en pontée et les transports d'animaux vivants ;
- toutes les opérations intervenant entre la prise en charge par la compagnie de transport et la livraison, y compris donc les opérations de manutention si elles sont effectuées alors que les marchandises sont sous la garde de la compagnie.

• La responsabilité du transporteur selon les règles de Hambourg

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence. Les causes exonératoires, qui ont donc pour effet de renverser la charge de la preuve, sont limitées à l'incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.

Dans tous les autres cas, le transporteur ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

Ces règles rapprochent la législation sur le transport maritime de celle déjà en vigueur dans le transport aérien (convention de Varsovie ou Montréal), et font disparaître, pour les transports concernés, la litanie des causes exonératoires de la convention de Bruxelles

Les règles de Hambourg introduisent aussi une responsabilité pour retard si la marchandise n'est pas livrée, soit dans le délai expressément convenu, soit dans un délai raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait ». Au - delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue.

Enfin, les limites de responsabilité sont relevées pour être portées à 835 DTS par colis ou 2,5 DTS par kilo, la limite la plus élevée étant applicable.

4-1-3 Les règles de Rotterdam :

L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le 11 décembre 2008 une convention sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, ouverte à la signature en septembre 2009 à Rotterdam. Cette convention vise à se substituer à terme aux deux précédentes, mais elle n'entrera en vigueur qu'après avoir réuni 20 ratifications.

Les principales novations concernent :

- son champ d'application, qui est plus étendu, puisque la convention couvre aussi les opérations de porte à porte, y compris donc les transports de pré- ou post-acheminement ;
- la reconnaissance complète des messages électroniques et documents dématérialisés ;
- de nouvelles règles de responsabilité avec disparition de la faute nautique, et limite d'indemnisation portée à 3 DTS par kilo.

4-2 Les conférences maritimes

Les compagnies maritimes ont passé entre elles, depuis la fin du XIXe siècle, des accords appelés conférences maritimes. Ces accords ont couvert petit à petit la quasi-totalité des routes commerciales du monde.

Ces conférences organisent la concurrence, leurs membres s'accordant sur l'exploitation de lignes régulières en fixant par exemple les fréquences de départ des navires, les taux de fret, les ristournes accordées aux chargeurs, etc. Elles ne concernent donc que les trafics de ligne (pas l'affrètement), et pour l'essentiel les marchandises générales, pas le vrac.

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

Pour les chargeurs, s'adresser aux compagnies conférence fournit un certain nombre de garanties sur la qualité du service : navire récent, départ assuré quel que soit le chargement, respect des horaires, etc.

Toutes les compagnies n'ont pas adhéré aux conférences. Parmi les compagnies non membres, couramment appelées « outsiders », on trouve de petits transporteurs offrant des prestations de médiocre qualité, mais aussi de grands armements indépendants (chinois ou sud-coréens par exemple), cherchant, dans une période d'excédent de l'offre de transport, à attirer les chargeurs en pratiquant des taux de fret inférieurs à ceux des conférences. Se situent également hors conférences les services de type « tour du monde » qui occupent depuis quelques années une place importante sur le marché du transport conteneurisé.

Les conférences maritimes peuvent apparaître comme des entraves à la libre concurrence, en particulier parce que leurs membres s'accordent sur les prix de transport. Elles ont pourtant été longtemps écartées de l'application des dispositions du traité de Rome sur les ententes (art. 81 et suivants). Mais le dernier « règlement d'exemption » les concernant a été abrogé en 2006 par la Commission européenne à la demande pressante des chargeurs.

Les conférences sont donc aujourd'hui officiellement interdites pour les lignes touchant les ports européens, comme elles l'étaient déjà depuis longtemps pour les ports des États-Unis¹³.

Section 02 : Le transport maritime des marchandises

Le transport maritime des marchandises consiste à déplacer les marchandises du port de l'embarquement jusqu'au port de débarquement avec le respect de certaines formalités (assurance, dédouanement...).

1-Conceptualisation sur le transport maritime

Dans le but de présenter le transport maritime, il est nécessaire de le définir ainsi que faire connaître son moyen et ses documents.

¹³ Denis Chevalier, François duple, « transporter à l'international », 4^{ème} Edition, Edition Foucher, vanves, 2009, pp.138-149.

1-1 Le transport maritime et fluvial

Le transport maritime et fluvial regroupe les activités de la flotte et des ports de commerce maritimes et fluviaux. Le périmètre s'élargit ainsi à la navigation intérieure, à des fins d'harmonisation avec la future base européenne de données sur les activités maritimes.

L'activité de la flotte comprend le transport de marchandises et le transport de passagers. L'activité des ports maritimes et fluviaux regroupe l'exploitation et l'organisation générale des ports, ainsi que les services portuaires au navire et à la marchandise. Les ports militaires sont exclus¹⁴.

Le transport maritime, dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international, demeure de très loin, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux, comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits, etc.¹⁵

1-2 le moyen de transport maritime

Le seul moyen de transport maritime c'est les navires.

1-2-1 Définition de navire

Un navire est un bateau destiné à la navigation, c'est-à-dire. C'est destiné à naviguer au-delà de la mesure dans laquelle la réglementation technique pour la sécurité de la navigation intérieure cesse et la réglementation pour la navigation maritime s'applique.

1-2-2 Types de navires

Il existe des navires spécialisés et des navires non spécialisés.

a. Les navires spécialisés

- les vraquiers (bulkers) : navires citernes tels que pétroliers, transporteurs de gaz liquéfié, les minéraliers, les céréaliers, etc.

¹⁴ Régis Kalaydjian, « Données économiques maritimes françaises 2009 », Editions Quae, 3 mai 2010, France, p.71.

¹⁵ Jean Belotti, "transport international de marchandise" 5eme édition, édition Magnard-Vuibert, janvier 2015, p.247.

- Les navires polythermes (reefers) : transport de marchandises sous température contrôlée (exemple, les bananiers). Ce type tend à disparaître au profit des conteneurs reefers.

- Les navires spéciaux : les car-ferries, les grumiers ...

b. Les navires non spécialisés

Ils peuvent transporter toutes sortes de marchandises. On les classe selon leur mode de manutention principale :

- Les cargos conventionnels disposent à leur bord de leurs propres moyens de manutention (grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale. Ils sont en perte d'importance.

- Les portes conteneurs : ils sont dits cellulaires. Certains peuvent transporter jusqu'à 3000 TEU. Ils sont arrimés entre eux et au navire. Certains sont mâtés (ils ont leurs propres grues) ce qui est utile dans certains ports en Afrique par exemple. La productivité de ces navires est très bonne, mais ils peuvent souvent accepter que des conteneurs.

- Les rouliers sont équipés de rampes arrières ou latérales relevables qui prennent appui sur les quais du port. On les appelle les Roll - On Roll - Off. Ils permettent la manutention de tous les types de marchandises. On y charge des roulants (voitures, engins ...) ou des marchandises diverses à l'aide de roulants. Les opérations de manutention et d'arrimage sont longues donc coûteuses ; les Ro Ro permettent de les abréger, donc d'en réduire le coût ;

- Les navires mixtes Ro - Ro et porte-conteneurs : aujourd'hui on recherche la souplesse. Ceci pousse les compagnies à s'équiper de navires mixtes afin d'allier les différentes techniques de manutention. Certains navires proposent des possibilités de transport de conteneurs, de roulants et de marchandises diverses manutentionnées en conventionnel.

- Les navires porte-barges peuvent charger à leur bord par des systèmes d'ascenseurs (Lift-On Lift-Off) ou de flottage (Float-On Float-Off) des barges ou des péniches de capacité variable. On se sert de ces navires sur les ports en surcharge ou pour réaliser du transport fluvio-maritime¹⁶.

¹⁶ Jean-Claude Dakouri, "Droit des transports maritimes", Editions L'Harmattan, 2015, Paris, p. 10-11.

1-3 Les documents du transport maritime

Dans le transport maritime les marchandises voyagent avec un document qui s'appelle le connaissement (bill of lading).

1-3-1 Le connaissement maritime

Le document de base du transport maritime est le connaissement (bill of lading ou B / L).

Les fonctions du connaissement

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

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

Tableau n°02 : l'émission du connaissement

Qui l'émet ?	La compagnie ou son agent , à la demande du chargeur .
Comment ?	Sur la base des indications fournies par le chargeur. Selon la loi française , mais pas la convention , il est signé aussi par celui - ci
Quand ?	Au plus tard 24 heures après la mise à bord de la marchandise , en général contre remise du bon d'embarquement (mate's receipt) et de la note de fret si le fret est payable au départ .
Combien ?	En 4 exemplaires originaux le plus souvent, dont 2 originaux commerciaux. Ce nombre figure sur le document .

Source : Denis Chevalier, François duple, « transporter à l'international », 4emeEdition, Edition Foucher, vanves, 2009, page :151.

1-3-2 Les formes de connaissement

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

- **La transmission**

- Connaissement émis à personne dénommée ou nominatif (straight consigned) Seule cette personne peut prendre en charge la marchandise à l'arrivée. Le document n'est donc pas

négociable. La mention « à l'ordre de » doit être rayée, et le document doit être stipulé non négociable.

- Connaissance émis à ordre (to order) Il devient transmissible par endossement. On peut ainsi indiquer comme réceptionnaire (consignee) une banque ou un transitaire qui ne cédera le document, par endossement, qu'en échange de sécurités de paiement. Cette formule est très utilisée dans le crédit documentaire. On peut aussi l'émettre à l'ordre du chargeur, qui peut dans ce cas vendre la marchandise et endosser le document en cours de voyage.

- Connaissance émis au porteur (to order, blank endorsed) Endossé par le chargeur sans mention de destinataire, le document circule alors par simple tradition, et la marchandise est remise à l'arrivée au porteur de celui-ci. Cette formule peut présenter quelques dangers. La

• Mise à bord

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

- Connaissance « reçu pour embarquement » (received for shipment). Il n'atteste que de la prise en charge par la compagnie, qui peut modifier le navire et la date d'embarquement prévus. L'expédition n'est pas considérée comme réalisée, dans le cas d'une vente FOB, tant que le document n'a pas, éventuellement, été surchargé « on board » par la compagnie avec apposition d'une nouvelle date. C'est cependant la seule forme sous laquelle le document

Peut être émis par la compagnie en cas de prise en charge des marchandises dans un terminal intérieur¹⁷.

• Les réserves

- Connaissance net de réserves (clean)

Selon la convention de Bruxelles, cette absence de réserves constitue une présomption simple de prise en charge de marchandises en bon état apparent : le transporteur peut éventuellement en apporter la preuve contraire. Selon les protocoles, la loi française et la convention de

¹⁷ Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international », 4emeEdition, Edition Foucher, vanves, 2009, pp.151-152.

Hambourg, cette absence de réserves constitue une présomption simple à l'égard du chargeur, mais une preuve absolue à l'égard des tiers porteurs de bonne foi.

Des “ lettres de garantie “ sont parfois demandées aux chargeurs en échange de la levée des réserves. Celles - ci n'ont d'effet qu'entre le transporteur et le chargeur, et ne limitent en aucun cas les possibilités de recours des porteurs de bonne foi du document. Si elles servent à dissimuler un défaut de la marchandise, ces lettres constituent une faute lourde du transporteur, et n'ont alors plus d'effet même vis - à - vis du chargeur.

-Connaissance surchargé ou clausé (unclean ou dirty)

Il comporte des réserves de la compagnie qui portent soit sur la nature ou la quantité des marchandises chargées, soit sur l'état de celles - ci. Ces réserves exonèrent le transporteur de sa responsabilité dans la mesure où la contestation porte sur le domaine pour lequel elles ont été émises.

1-3-3 Les documents de transport combiné

Le transport combiné a aussi des documents spécifiques qui sont :

- **Le CTBL (combined transport bill of lading) ou connaissance de transport combiné**

Ce document couvre des transports combinés dont la partie principale est maritime. Il s'agit donc de transports dont le lieu de prise en charge (ou de destination finale) est différent du port d'embarquement (ou de déchargement). Cette formule se développe dans la mesure où les entreprises de transport maritime mettent de plus en plus souvent à la disposition des chargeurs des plates - formes situées à l'intérieur des continents, près des lieux de production et de consommation (parfois appelées « ports secs »).

La compagnie maritime, agissant en tant qu'entreprise de transport combiné (ETC), est responsable de l'ensemble de l'opération en tant que commissionnaire de transport. Selon les règles préconisées par la CCI, cette responsabilité est toutefois limitée, pour les prés et post - acheminements, à hauteur des recours qui peuvent être exercés contre les transporteurs terrestres.

- **Le connaissance direct (through bill of lading)**

Les compagnies utilisent parfois des connaissements dans la forme dite « connaissance direct ». Ils concernent, soit des transports maritimes successifs avec transbordement, soit des

transports prévoyant un pré ou post-acheminement terrestre. Dans ce dernier cas, les cases « Lieu de prise en charge » ou « Lieu de destination finale » du connaissement sont remplies.

Dans le cas du connaissement direct, les clauses figurant au verso indiquent en général que la compagnie n'est contractuellement responsable que de la partie du transport qu'elle exécute, et se considère comme mandataire du chargeur pour le reste du transport. Cette responsabilité est donc réduite, et l'expéditeur doit prendre toutes les précautions d'assurance nécessaires.

• Le connaissement FIATA

La fédération internationale des transitaires (destinée à couvrir les transports combinés. Appelé connaissement FIATA ou FBL, il a été reconnu par la CCI comme acceptable dans le cadre d'un crédit documentaire, bien qu'émis par un transitaire et non par un transporteur.

• Les documents émis par les NVOCC

Ces opérateurs (dits « Non - Vessel Operating Common Carriers ») agissent comme commissionnaires , et prennent en charge des transports de bout en bout sans être eux - mêmes transporteurs , mais en sous - traitants les opérations Ils délivrent à leurs clients des connaissements à leur en - tête - parfois appelés « House Bill of Lading » - , et reçoivent eux - mêmes des transporteurs un ou des connaissements sur lesquels ils apparaissent comme chargeur - et parfois appelés « Master Bill of Lading » . Ces HBL, très proches des connaissements, sont reconnus par la mention « For delivery apply to ... », ou « Agents to contact at destination ... ». En effet, ces documents ne concernant pas la compagnie maritime, ils ne permettent pas de prendre possession de la marchandise à l'arrivée. Il est donc conseillé de les éviter en cas de paiement par crédit documentaire¹⁸.

1-3-4 Les documents non négociables

L'accélération considérable du transport maritime moderne, particulièrement dans le cas des conteneurs FCL, a réduit l'intérêt de la formule du document négociable. D'une part, la cargaison change très rarement de propriétaire entre l'expédition et l'arrivée à destination, d'autre part, le fait que la présentation du connaissement soit nécessaire pour prendre en charge les marchandises à l'arrivée pose quelques problèmes pratiques quand les délais de courrier sont

¹⁸ Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international »,4emeEdition, Edition Foucher, vanves,2009, p.154.

très proches des délais de route, et entraîne même parfois des attentes fâcheuses pour le destinataire.

Aussi voit - on se développer depuis quelques années des documents de transport maritime non négociables, souvent édités par voie électronique simultanément aux ports d'embarquement et de débarquement. Quel que soit leur nom (lettre de transport maritime ou LTM, sea waybill, bordereau d'expédition, data freight receipt), ces documents ne doivent pas être confondus avec des connaissements car non seulement ils ne sont pas négociables, mais ils n'attestent souvent pas non plus du chargement effectif. Ce sont de simples reçus de la marchandise. Mais le destinataire désigné n'aura pas à les présenter à l'arrivée, et pourra prendre possession de celle - ci en prouvant simplement son identité.

Attention, dans certains pays, les règles de responsabilité de la convention de Bruxelles n'étant pas impératives, elles ne s'appliquent pas aux transports sous LTM. Certains armements en profitent, dans leurs conditions générales, pour limiter leur responsabilité contractuelle. Il convient donc d'être prudent sur ce point.

Des règles uniformes concernant la lettre de transport maritime (ou sea waybill) ont été préconisées en 1991 par le comité maritime international. Ce comité a aussi adopté des règles relatives aux « connaissements électroniques » dont le principe est légèrement différent, car aucun document n'est émis dans ce cas. Le transporteur enregistre toutes les informations relatives aux marchandises exactement comme si un connaissement traditionnel était émis ; il attribue ensuite un code confidentiel au chargeur. Pendant le voyage, le transporteur ne doit accepter d'instructions que de la personne lui communiquant le code confidentiel (mais celui - ci peut être transmis en cas de revente de la marchandise) ; la livraison est réalisée entre les mains de la personne détenant le code. Cette solution de dématérialisation totale est aujourd'hui très peu utilisée¹⁹.

2 La protection physique des marchandises

Les marchandises durant leurs acheminements sont exposées aux divers risques qui dépendent de leurs natures, la maîtrise de ces dangers revient à la technique de protection qui est l'emballage.

¹⁹ Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international », 4emeEdition, Edition Foucher, vanves, 2009, p.156.

2-1 Marchandises transportées : nature et adaptation au marché

Indépendamment des adaptations éventuelles en fonction des modes de transport envisagés, une attention toute particulière doit être portée aux caractéristiques des bien à exporter, à savoir : la nature des marchandises et l'adaptation au marché.

2-1-1 La nature des marchandises

Les très nombreux produits ont été classés dans des catégories homogènes et figurent dans des nomenclatures auxquelles les divers intervenants sont amenés à se référer.

Au niveau international, la symbolisation Gencod (Groupement d'études de normalisation et de codification) est la suivante :

Code pays	Code fabricant	Code identification du produit	Clé de contrôle
x	xxxxxxx	xxxxxxx	x

Elle est traduite en codes - barres pour lecture optique et rapide identification.

Les douanes ont également édité des nomenclatures internationales permettant d'appliquer les tarifs douaniers et d'établir des statistiques.

La nature des produits à transporter (marchandises périssables ; produits dangereux) limitera les choix possibles et prédisposera l'exportateur vers un mode de transport privilégié.

C'est ainsi qu'il sera plus avantageux de transporter des marchandises légères par avion que de faire appel au transport routier, voire maritime, car la structure tarifaire des transporteurs s'appuie sur les critères de masse et de volume en fonction du mode de transport utilisé. On retiendra que 1 tonne = 1 m³ en maritime ; 3 m³ en routier et 6 m³ en aérien.

De même, des marchandises à faible prix ne devront pas être expédiées par avion, sauf évidemment en cas d'urgence (pièce de rechange ; médicaments ; etc.) car le rapport "coût du transport / prix du produit" est trop élevé.

2-1-2 L'adaptation au marché

L'adaptation du produit est le processus de modification d'un produit pour répondre aux besoins des clients sur un marché différent de celui sur lequel il est fabriqué.

• Le plan commercial

Les produits doivent :

- être adaptés à la demande du marché à alimenter, c'est - à - dire tenir compte des habitudes d'achat ; des us et coutumes ; etc.
- avoir un pouvoir d'attraction par leurs qualités (performance ; nouveauté forme ; couleur ; prix ; etc.) ;
- avoir une dénomination commerciale ; une marque ; un logotype spécifique à l'export ;
- avoir un conditionnement ou emballage commercial, de nature à valoriser l'aspect et la présentation du produit ;
- avoir un étiquetage respectant la réglementation en la matière tout en étant un support de communication ;
- être vendus à un prix qui tienne compte de la concurrence, de la législation locale et des circuits de distribution.

• Le plan technique

- Les produits doivent respecter certaines normes ;
- leur maintenance (c'est - à - dire leur maintien en état de bon fonctionnement) doit avoir été prévue : conditions ; lieux ; coûts ; etc.

• Le plan réglementaire

Les produits doivent :

- respecter les réglementations nationales et internationales ;
- être protégés par le dépôt d'une marque.

2-2 Les emballages internationaux

Les réglementations en matière d'emballage exigent que les fabricants nationaux respectent les normes internationales de qualité et de sécurité.

2-2-1 Emballage et conditionnement

L'emballage et le conditionnement sont deux notions bien distinctes qu'il ne faut pas confondre.

Le conditionnement (toujours solidaire du produit) désigne la présentation commerciale de la marchandise. Il doit bien entendu contribuer à la sécurité de celle - ci pendant ses déplacements (d'où son appellation emballage de vente), mais ceci n'est qu'un objectif accessoire.

L'objectif principal d'un conditionnement est de faire vendre le produit, en donnant de lui une bonne image visuelle, en facilitant sa mise en rayons et sa prise en main par la clientèle, en le distinguant des produits concurrents, en l'adaptant aux habitudes spécifiques de chaque marché. Relais de la publicité, le conditionnement est orienté vers le marketing, bien plus que vers la logistique.

2-2-2 Le rôle de l'emballage

L'emballage a pour but de protéger la marchandise pendant son transport, lors des manutentions et au cours des stockages préliminaires, intermédiaires et terminaux.

L'incidence de l'emballage sur la bonne réalisation de l'exportation est considérable. Un emballage insuffisant, mal conçu, incapable de protéger la marchandise, est cause d'avaries et peut provoquer l'échec de l'opération commerciale.

L'exportateur se doit de préparer avec soin le transport de sa marchandise en choisissant l'emballage adéquat. L'importance de l'emballage varie selon la nature de la marchandise à transporter, le mode de transport et l'itinéraire.

Un bon emballage influe sur la qualité et le prix du transport, sur la qualité et le prix des manutentions, sur l'étendue et le coût de l'assurance. Il ne doit être ni trop lourd, ni trop encombrant, ce qui a pour effet d'augmenter les coûts de transport et de manutention, ni trop léger, ce qui a pour effet de diminuer la protection. Son prix de revient, fonction de sa sophistication, doit permettre à la marchandise de rester compétitive.

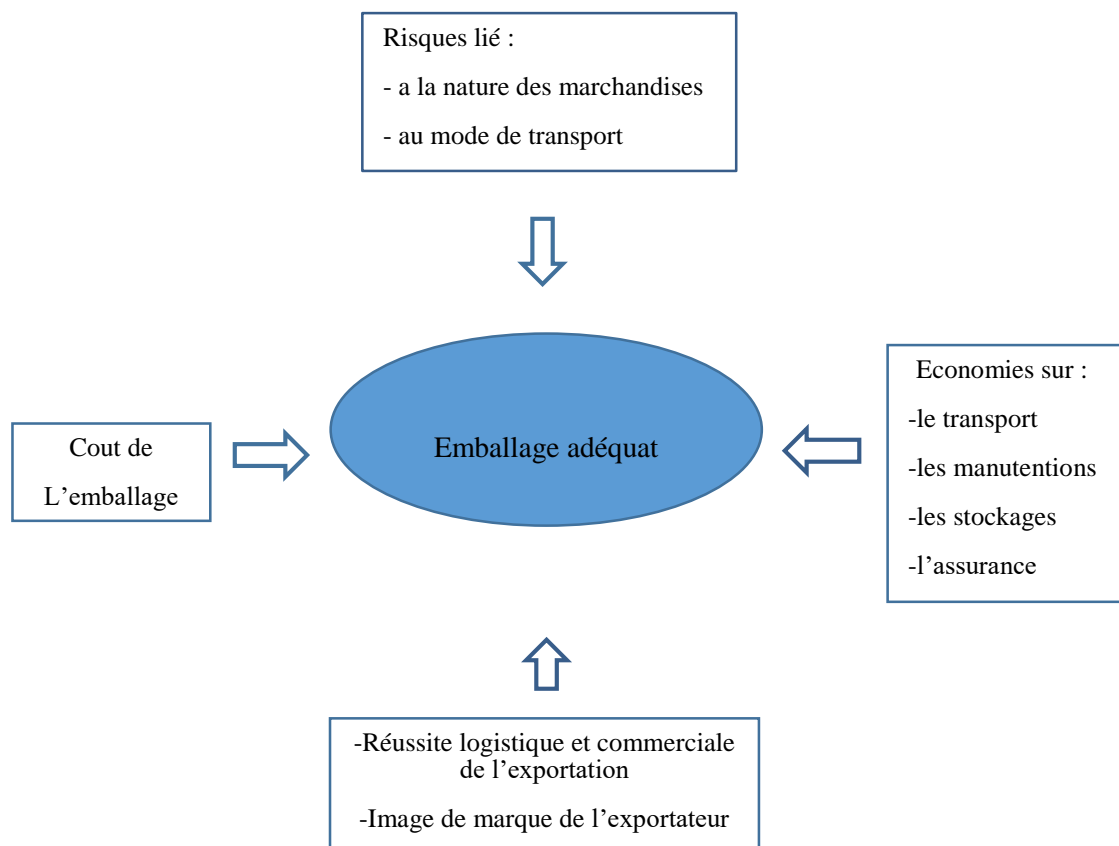
Il faut en outre faire la distinction entre les emballages destinés aux trafics dits domestiques, généralement terrestres uniquement, qui ne franchissent aucune frontière, et les emballages destinés aux trafics intercontinentaux.

Chapitre I :Généralités sur le commerce international et le transport maritime

Un dernier facteur doit encore être pris soigneusement en compte : celui de l'image de marque de l'entreprise exportatrice. Le but final étant de livrer au client des marchandises en bon état, tout sinistre qu'il soit accidentel ou non, quel que soit l'Incoterm utilisé - détériore l'image de marque du fournisseur. Un emballage efficace est donc une des garanties du renouvellement des commandes.

Le diagramme suivant, au centre duquel se trouve l'emballage, montre bien son importance primordiale.

Schéma n°01 : l'importance primordiale de l'emballage



Source : Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international »,4emeEdition, Edition Foucher, vanves,2009, p.65.

2-2-3 Emballage et assurances

L'interaction entre l'emballage et l'assurance, sur le plan de l'étendue des risques à couvrir, des garanties à prendre, et en conséquence, sur le coût des primes, doit être correctement maîtrisée par l'exportateur. Plus un emballage est élaboré, moins la prime

d'assurance devrait être haute. Celle - ci étant mathématiquement fonction des sinistres remboursés, moins il y a de sinistres, moins elle est élevée.

Trop souvent, les compagnies d'assurance profitent de l'inertie de l'exportateur pour débiter des primes élevées, alors qu'aucun remboursement de sinistres ne leur est demandé. L'exportateur, qui, grâce à un emballage de qualité, a évité tout sinistre, doit penser à renégocier ses primes à la baisse.

Un équilibre raisonné doit être recherché par le gestionnaire entre coût de l'emballage, coût de l'assurance et fréquence des sinistres. L'exportateur se trouve face à deux options : contenter intégral client, moyennant un surcoût de l'emballage et une moindre compétitivité, ou accepter un minimum de dommages, permettant de faire des économies sur l'emballage.

On peut raisonnablement avancer que l'absence totale de sinistres dus à l'emballage pour des transports répétitifs, est un indice d'emballage trop sophistiqué. Il est loisible de se réjouir de la sécurité de ces transports, mais peut - être faudrait - il faire quelques économies en allégeant l'emballage.

Un équilibre doit être trouvé (souvent par essais successifs d'emballages différents) entre le niveau de dommages que l'on ne peut accepter, au risque de perdre le client, et le prix de l'emballage, à partir duquel le produit ne serait plus compétitif.

2-3 Les aspects techniques de l'emballage

L'emballage doit répondre à certaines règles et pratiques devant permettre d'assurer un transport en toute sécurité dans les conditions normales.

2-3-1 Les protections requises

L'emballage assure des protections multiples pour les marchandises (Protection physico-chimique, Protection mécanique, Protection contre le vol).

- **Protection physico - chimique**

Les marchandises sont généralement très sensibles à la corrosion. L'environnement climatique durant le transport, le stockage et pendant les ruptures de la charge, doit être intégré dans la conception de l'emballage. Certains emballages subissent ainsi un traitement préalable qui leur confère des qualités physico-chimiques susceptibles de protéger les produits. Tout

particulièrement ceux qui sont transportés par voies maritimes à travers des régions tropicales et qui sont stockés à l'extérieur sans abri et sans climatisation.

Les principaux agents dégradateurs sont l'eau, la vapeur d'eau, l'air salin, les poussières, la température, les rayons solaires, les micro - organismes, les phénomènes d'électrolyse, les produits altérants situés à proximité, les radiations, etc.

Les variations de température et d'hygrométrie provoquent des phénomènes de condensation à l'intérieur des emballages. Il est donc essentiel que ceux - ci soient imperméables - extérieurement et intérieurement - à l'eau du ruissellement. La technique des barrières d'étanchéité emploie le polyéthylène ou des toiles thermosoudables, avec ou sans déshydratant placé dans des sachets répartis à l'intérieur de l'enveloppe étanche.

- **Protection mécanique**

La protection mécanique vise à protéger les marchandises des compressions, flexions, torsions, cisaillements, chocs, vibrations, auxquelles elles sont soumises pendant le transport et le stockage. Pour être efficace, elle doit tenir compte : - de la nature de la marchandise (fragilité), - du mode de transport et de sa durée, - des moyens de stockage et de sa durée, - des moyens et du nombre de manutentions. Les experts estiment que le coefficient de fragilisation d'un même colis, dû aux contraintes du mode de transport emprunté, s'il est par exemple de 1 000 km par voie ferroviaire, descend à 600 km pour un transport empruntant des routes modernes, et à 100/200 km pour un transport empruntant des réseaux routiers en mauvais état (savane, régions sahariennes, etc.).

On joue sur l'emballage lui - même (matériaux utilisés, résistance aux chocs, etc.), mais également sur le calage à l'intérieur, rendant la marchandise solidaire du contenant et l'immobilisant à l'intérieur de l'emballage.

Pour les marchandises très fragiles, on cherche au contraire à les isoler des parois internes de leur contenant par des systèmes de suspension (protection anti - chocs) ou des systèmes d'amortissement (protection anti - vibrations).

- **Protection contre le vol**

On considère que 25 % des pertes de marchandises sont dues au vol. L'emballage doit donc aussi être considéré comme une protection contre le vol.

Plus l'emballage est solide et moins le vol est aisé. La caisse est une meilleure protection que le carton, et le conteneur dûment scellé une meilleure protection que la caisse. Encore que les plombs et scellés ne soient pas toujours respectés ...

2-3-2 Le marquage

Tout envoi doit faire l'objet d'un soigneux marquage, sous peine de ne pas arriver à destination. Le marquage est une opération essentielle dans le bon déroulement d'une exportation. L'exportateur a donc intérêt à prévoir un marquage adéquat et élaboré pour faire face à ses obligations de bonne arrivée de la marchandise. Il est impératif que les marques soient :

- lisibles,
- indélébiles,
- suffisantes,
- bien placées,
- conformes à la réglementation du pays de destination,
- discrètes sur le contenu des colis.

Tout comme l'emballage, le marquage est à la charge et sous la responsabilité de l'exportateur. Les transporteurs, de même que les assureurs, sont dégagés de toute responsabilité en cas de marquage défectueux. Le marquage doit répondre aux exigences réglementaires des pays de destination et à celles du client, même si cela est extrêmement onéreux. Pour parer à toute mauvaise surprise, l'exportateur doit prendre en compte le coût du marquage dès l'établissement du prix de revient et de la proposition commerciale.

- **Les pictogrammes ISO**

Certaines règles simples font l'objet d'une nouvelle recommandation ISO (ISO 780-1997) : tous les colis et caisses doivent porter un numéro constitué par une fraction dont le numérateur indique le numéro d'ordre et le dénominateur le nombre total de caisses ou de colis. Les dimensions sont indiquées exclusivement en centimètres, et les poids en kilogrammes. Les marques figurent, selon les cas, sur deux ou trois des côtés de l'emballage.

2-3-3 Colisage, palettes et conteneurs

Il s'agit de la manière d'arranger les marchandises pour les expédiées.

- **La liste de colisage**

C'est une pièce essentielle, exigée notamment par les douanes, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, indispensable aux transporteurs, manutentionnaires, entrepositaires ... et, bien évidemment, au client. L'exportateur doit donc veiller à l'établir de telle façon qu'elle soit exacte et lisible. Aboutissement de l'emballage et du marquage, la liste de colisage (packing List) énumère, pour chaque colis :

- ses marques,
- ses numéros,
- son poids brut et son poids net en kilogrammes,
- ses dimensions en centimètres dans l'ordre suivant : Longueur - Largeur Hauteur,
- son cubage,
- et le détail de son contenu.

Elle se termine par une totalisation en nombre de colis, poids brut et cubage.

- **Les palettes**

Une palette est constituée d'un plateau apte à supporter un lot de colis, ainsi rassemblés en une seule unité de chargement, protégée d'une housse, d'un filet ou d'un cerclage.

Leur rôle

Rassemblant en une seule unité de chargement les emballages chargés sur leur plateau, les palettes accélèrent les manutentions et simplifient les comptages. Elles facilitent les chargements, les stockages et la distribution du produit. Cerclées, banderolées, sous housse plastique rétractable, elles renforcent la protection de la marchandise, assurent sa cohésion, et dissuadent les voleurs. Bien souvent chargées en bout de chaîne de fabrication, elles sont utilisées jusqu'à l'arrivée des marchandises chez le détaillant : elles jouent donc un rôle considérable, de bout en bout, pendant le pré - transport, le transport propre ment dit et le post - transport.

Leurs caractéristiques techniques

Elles sont constituées d'un ou plusieurs plateaux surélevés, permettant le passage des fourches d'un élévateur pour leur manutention. Elles ont des dimensions normalisées, les plus fréquentes sur le marché étant de 800 cm x 1 200 mm et 1 000 mm x 1 200 mm.

Leur prix de revient est si peu élevé que la palette est fréquemment fournie gratuitement avec la marchandise. Elle est alors appelée « palette perdue ». D'autres matériaux que le bois peuvent être utilisés : le métal (l'aluminium pour les palettes - avion), les matières plastiques, les matériaux composites.

Diverses variétés de palettes sont à disposition des exportateurs lesquels ont grand intérêt à exploiter ce mode d'utilisation de leurs marchandises, fort pratique et peu onéreux.

- **Les conteneurs**

Définition : Le conteneur est le vecteur par excellence de l'intermodalité : son caractère standard et interchangeable et sa robustesse qui en permet un usage répété font du conteneur le commun dénominateur des transports de surface : il passe du train au navire, du navire à la remorque routière en un minimum de temps grâce aux portiques et engins normalisés spécialement conçus pour sa manutention. Il élimine les ruptures de charge et protège la marchandise, particulièrement contre le vol. Le transport aérien, en revanche, requiert des palettes et conteneurs spécifiques.

Un conteneur est un engin de transport :

- ayant un caractère permanent et suffisamment résistant pour permettre un usage répété ;
- spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport ;
- muni de dispositifs le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre ;
- conçu de façon à être facile à remplir et à vider ;
- ayant un volume intérieur d'au moins 1 m³ (35,3 ft³).

3 les intervenants dans le transport maritime

Le transport international de marchandises par voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans des tâches précises.

3-1 Le consignataire du navire

Appelé aussi consignataire de la coque, est un agent de l'armateur qui est chargé, au port de destination, de pourvoir aux intérêts du navire. C'est lui qui délivre les marchandises à qui de droit, qui perçoit le fret, qui paie les différents droits perçus à l'occasion de l'entrée du navire dans le port²⁰.

Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et déclarer la marchandise sur le quai auprès de la douane.

Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur (le propriétaire du navire).

3-2 L'armateur

C'est la personne qui s'occupe réellement de l'expédition. Que ce soit le propriétaire, l'armateur ou le simple affréteur, c'est-à-dire l'affréteur du navire, son travail consiste à transporter la marchandise par voie maritime de A à B dans les délais et en bon état. . Afin de faire fonctionner son entreprise, il est en contact avec de nombreux autres intervenants.

3-3 Le transitaire (mandataire)

Il est l'intermédiaire entre deux modes de transport et agit pour le compte de son client sans préjudice de son devoir de conseil pour le stockage, la manutention ou le dédouanement des marchandises.

3-4 Les assureurs

Le nombre des personnes dont les intérêts se rattachent au navire ou aux marchandises formant la cargaison, est encore augmenté par les assurances et par les prêts à la grosse. Il peut

²⁰ Charles Lyon-Caen, Louis Renault, « Traité de droit commercial : Des navires. Des propriétaires de navires & de leur responsabilité. Des gens de mer. Du capitaine. De l'affrètement » tome cinquième ,4ème édition, paris 1911, p. 136.

y avoir assurance du navire, des marchandises, du fret, etc.. ; chacune de ces choses peut aussi être affectée à un prêt à la grosse.

Les assureurs et les prêteurs à la grosse, responsables des risques de mer auxquels elles sont exposées, ont intérêt à leur conservation.

3-5 L'affréteur

S'engage à fournir et payer le charbon et tout le combustible : il aura à payer également les droits de parts, de pilotage, d'agence, de commissions et tous autres frais généralement quelconques excepté ceux déjà mentionnés comme incombant à la charge de l'armateur²¹.

3-6 Le manutentionnaire

Effectue les opérations de manutention de fret au port d'embarquement (vrac, hydrocarbure, cargo, conteneur ...) à bord des navires (navire maritime, barge...) ou à quai (train, camion ...) manuellement soit avec des engins de manutention automoteurs (chariots élévateurs, ...) ou des véhicules lourds (remorques passagers, remorques porte-conteneurs, ...) dans le respect de la réglementation portuaire et des règles de sécurité.

Le processus de manutention des marchandises porte sur les actions suivantes :

- chargement et déchargement,
- lier, détacher et remuer,
- déchargement en grande quantité,
- Associer, catégoriser, trier, calibrer, empiler, déempiler, assembler et désassembler

Unités de chargement (conteneurs).

3-7 Le courtier maritime

Interprète, conducteur de navires, il "conduit" les navires en douane, donc effectue les différentes formalités douanières et fiscales relatives à l'escale d'un navire étranger dans un port français. Il s'appelle à présent "conducteur en douanes de navires".

²¹ J. Ruotte, "Opérations et travaux de banque : Précis d'un cours élémentaire fait à la Société d'enseignement professionnel du Rhône", 2^{ème} édition, édition A. Storck & Cie. 1899, p. 363.

4 Transport maritime : Apport et Limites

Le transport maritime a des avantages comme il a des inconvénients.

4-1 Avantages du transport maritime

Parmi ces avantages on trouve :

- **Un coût plus compétitif**

Lorsque les entreprises d'importation et d'exportation optent pour le transport maritime, c'est parce qu'il offre de grands avantages en termes de coûts. De plus, le transport par bateau est plus économique et est généralement utilisé par les grandes entreprises. En outre, il est plus pratique que le fret terrestre et aérien. Le transport maritime peut apporter une grande quantité de marchandises et son prix est plus compétitif.

- **Économique et écologique**

En plus de son caractère économique, vous pourrez profiter des expéditions les plus écologiques. Le bateau offre une faible consommation d'énergie et l'émission de produits nocifs pour l'environnement et la vie marine est la plus faible. Il consomme moins d'énergie que le transport routier ou aérien.

- **Une large panoplie des produits à transporter**

Avec un transitaire, vous pouvez transporter une variété de produits. Vous pouvez emporter des produits liquides et solides qui peuvent être transportés dans la cale du navire. Le transport maritime peut transporter des hydrocarbures tels que le pétrole et les produits pétroliers. Il peut également transporter des produits chimiques, de la nourriture, du charbon, des minerais ferreux et non ferreux, des engrais et d'autres produits tels que le ciment. Le transport maritime peut également transporter des équipements industriels, des tuyaux, du bois, des automobiles et des fruits en vrac dans des conteneurs frigorifiques.

- **La longue distance et le volume du transport élevé**

Si vous choisissez le transport maritime, vous pouvez profiter du transport longue distance.

Vous pouvez expédier vos produits vers la plupart des destinations commerciales internationales par une entreprise de transport maritime.

- **Le transport maritime, le plus fiable dans les transports internationaux**

En dépit de son prix le plus compétitif et de sa capacité la plus élevée de charge, le transport maritime reste le moyen le plus fiable de livrer des marchandises. Vous pouvez également choisir de déplacer vos marchandises via des conteneurs. Vous sécurisez au maximum vos marchandises car les conteneurs sont hermétiques et solides. Il vous suffit donc de choisir la bonne entreprise avec laquelle garantir l'expédition de vos produits ou marchandises.

4-2 Inconvénients du transport maritime

Parmi ces inconvénients on évoque :

- **Délai d'acheminement long**

L'expédition est juste longue. Bien sûr, ce n'est pas un problème pour les produits stockables, mais pour le fret réfrigéré, la durée du vol confirme la qualité et la fiabilité de la technologie de réfrigération utilisée.

- **Vitesse de navigation réduite**

Une activité de plus en plus populaire pour réduire les coûts de carburant (réduction estimée à plus d'un tiers) ; Les calculs effectués indiquent que si un navire réduisait sa vitesse de 10 %, sa puissance motrice serait réduite de 27 % et la puissance nécessaire pour voyager de 19 %.

- **Risques météorologiques**

Les navires peuvent être affectés par des conditions météorologiques exceptionnelles (moussons, etc.), des naufrages, des pertes de conteneurs, etc.

Lorsque votre cargaison est en mer, malgré les progrès de la technologie de suivi, il peut être difficile de suivre le rythme et l'état d'avancement de l'expédition.

- **Exigence documentaire**

Le transport maritime implique un grand nombre de documents entre importateur, exportateur, et déclarant en douane etc. pour permettre l'entrée dans le port et l'accès aux eaux internationales.

Conclusion

Le commerce international est, aujourd'hui encore, étroitement lié au transport maritime, ce dernier est un marché lié au développement du commerce international. Il enregistre une hausse continue de son activité, qui devrait se poursuivre encore plusieurs années surtout dans le marché de la ligne régulière.

Le transport maritime conteneurisé participe pleinement au processus de mondialisation, étant le principal vecteur des flux commerciaux internationaux, ce qui explique la proximité de ses relations avec l'économie mondiale.

L'explosion des échanges internationaux de produits manufacturés dans les cinquante dernières années n'a été possible que parce que le transport maritime a connu lui aussi, durant cette période, une révolution, celle de la conteneurisation.

La généralisation du conteneur a permis des gains de productivité considérables par l'augmentation de la taille des navires, l'accélération des opérations de chargement - déchargement, la suppression de la plupart des manutentions, etc.

Chapitre II :

L'assurance maritime des
marchandises

Introduction

Le transport de marchandises comportant certains risques classiques liés à la manutention, au stockage, et autres risques potentiels relatifs aux conflits, grèves, intempéries. Il convient donc de s'en garantir. En fonction des risques contre lesquels l'opérateur économique souhaite se couvrir, il répondra à la nécessité de s'assurer.

L'assurance intervient dans la gestion des ressources productives, à commencer par les ressources humaines. Par conséquent, l'industrie de l'assurance ne doit pas être négligée dans une économie en développement.

L'assurance joue un rôle important dans notre prospérité nationale et économique, ainsi que dans notre bien-être individuel.

Dans le chapitre suivant on va traiter l'évolution de l'assurance et son rôle dans le commerce, en présentant ses types et les coûts à appliquer. On énoncera également le contrat d'assurance et ses intervenants et types de polices, et de garantie au remboursement.

Section 01 : Généralités sur l'assurance

Après avoir défini l'assurance ainsi que retracé son essor, on entame la présentation de ses différentes catégories, par la suite on aborde le coût d'assurance les facteurs qui l'influence.

1 Définition et histoire de l'assurance

Il est nécessaire de connaître les notions de base liées à l'assurance, son histoire, ses grands tournants dans l'histoire et son évolution dans le temps.

1-1 Définition de l'assurance

L'assurance est l'organisation rationnelle d'une mutualité de personnes soumises à l'éventualité de la réalisation d'un même risque qui, par leurs contributions financières, permettent l'indemnisation des dommages subis par ceux d'entre eux qui sont effectivement frappés par ce risque.

Plus juridiquement, selon la formulation proposée par le professeur Hémard, « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), 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 »²².

1-2 Histoire de l'assurance

Depuis que l'homme existe, il a cherché à se prémunir contre les dangers et les aléas de l'existence. Il a d'abord cherché à se protéger lui - même, sa famille et ses proches, puis au fur et à mesure que l'évolution permettait l'acquisition d'un patrimoine, son logement, ses troupeaux, ses récoltes et ses biens. Une grande part de l'activité des hommes a de tout temps été consacrée à leur protection.

L'assurance est une organisation moderne et scientifique de la solidarité qui permet l'indemnisation financière de ceux qui ont été victimes de la malchance grâce aux contributions de ceux qui n'ont pas eu cette même malchance.

Au XII^{eme} siècle, avec la reprise des échanges commerciaux, le prêt à "la grosse" se développa et donna lieu à des abus quant au taux d'intérêt.

Il fallut trouver un moyen qui permit au banquier d'être certain du remboursement de son prêt. Ainsi, peu à peu, fut mis en place un système qui donna naissance à l'assurance maritime : des banquiers ou des groupements de commerçants acceptèrent de garantir, en cas de perte, la valeur du navire et de sa cargaison, moyennant le paiement d'une somme fixée au préalable.

C'est dans les ports de la Méditerranée - Gènes, Venise, Marseille, Barcelone - puis de l'Atlantique - Porto, Bordeaux, Bruges, Rouen -, que les règles essentielles de l'assurance moderne se sont développées.

Le plus ancien contrat d'assurance que l'on ait conservé a été souscrit à Gènes en 1347. Si l'on n'en a pas de plus ancien c'est que l'usage était établi de détruire physiquement " la police " dès que la bonne arrivée du navire avait été constatée, mettant fin aux garanties. C'est aussi à Gènes qu'a été fondée la première compagnie d'assurances maritimes en 1424.

Il est intéressant de constater que le mot « Police », qui sert aujourd'hui à désigner le contrat d'assurance en français comme en anglais vient de l'italien « polizza » qui veut dire certificat, attestation. Et le mot « prime » (premium en anglais) vient de l'italien « prima » qui

²² Jérôme Yeatman, « manuel international de l'assurance », 2eme édition, édition economica, paris ,2005, p.1.

désigne la somme payée avant (comme dans l'expression française « de prime abord ») le transfert de risque de l'assuré vers l'assureur.

Dans le cours de ce manuel l'expression « contrat d'assurance » sera utilisée plutôt que le mot « police », et le mot « cotisation » plutôt que le mot « prime », de façon à éviter l'usage de mots qui, bien que sans ambiguïté pour les professionnels de l'assurance, sont parfois mal compris par le public, et pour respecter les recommandations de la Commission sur l'amélioration du langage de l'assurance.

Comme le remarquait Emerigon dans son *Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse* publié à Marseille en 1783, « le contrat d'assurance s'est introduit dans le commerce par la nature même des choses et par le désir, que les hommes ont toujours eu, de se mettre à couvert des caprices de la fortune ».

À partir du XIII^{ème} siècle, les législations concernant le commerce maritime, puis les assurances maritimes se sont multipliées. On peut citer les Rôles d'Oléron de 1266, les lois de Wisby (Gotland en Suède) de 1288, les Capitulas de Barcelone de 1435, les règles de la Chambre d'assurance de Bruges de 1310, le *Guidon de la Mer* publié à Rouen en 1556. On trouve dans ce dernier code une bonne définition de l'assurance sur Facultés : « L'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer, moyennant un prix convenu entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport et l'assureur qui prend le péril sur soi et se charge de l'événement »²³.

2 Catégories d'assurance

Les garanties vendues par les assureurs sont classées de différentes catégories qui sont distincte l'une de l'autre.

2-1 Les Catégories Énumérées Par La Réglementation

Les produits offerts au public par les compagnies d'assurances peuvent être classés de diverses façons. D'un point de vue juridique les législations nationales énumèrent les différentes branches pour lesquelles les assureurs doivent demander un agrément particulier aux Autorités compétentes.

²³Jérôme Yeatman, *sup.cit.* p.p.4-6.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

Les contrats d'assurance vendus par une société peuvent ne concerner qu'une seule de ces branches légales. Mais cela devient exceptionnel dans la pratique et ne concerne généralement que des branches très particulières (assurance - crédit) ou des produits simples de la branche vie (temporaire décès).

Dans la plupart des cas, les assureurs offrent des produits qui combinent des garanties de plusieurs branches, autant pour tenter de réduire leurs frais de gestion et accroître la prime moyenne des contrats que pour mieux répondre aux besoins de leur clientèle en offrant des garanties plus complètes sans augmenter la paperasse inhérente au métier d'assureur.

Un produit courant comme l'assurance automobile peut donc aujourd'hui combiner des garanties relevant de nombreuses branches légales : Accidents, Corps de véhicules terrestres, Marchandises transportées, Incendie, Autres dommages aux biens, Responsabilité Civile, Pertes pécuniaires diverses, Protection juridique, Assistance, etc.

De plus en plus souvent, les assureurs proposent un choix de garanties et l'assuré précise en remplissant la proposition quelles garanties il entend souscrire en fonction de ses besoins et/ou de ses moyens, depuis le minimum strictement obligatoire au point de vue légal, jusqu'aux extensions les mieux adaptées à son cas personnel.

Si le contrat multi-garanties est unique, de même que la quittance, la cotisation est souvent ventilée entre les différentes branches couvertes. Cela peut répondre à des exigences de transparence commerciale pour permettre à l'assuré de choisir sa couverture en meilleure connaissance de cause.

Mais cela est le plus souvent exigé par la loi, soit pour des raisons fiscales lorsque les taux de taxes sur les assurances ne sont pas les mêmes sur toutes les branches, soit pour des raisons administratives pour répondre aux exigences des formulaires statistiques et comptables destinés aux Administrations de contrôle.

Enfin, pour des raisons internes à chaque compagnie d'assurance, il est nécessaire de suivre les résultats de chacune des garanties vendues dans les polices multirisques pour en adapter éventuellement la tarification et les conditions ainsi que pour calculer correctement les assiettes de primes des traités de réassurance car les conditions de réassurance sont souvent différentes d'une branche à l'autre.

La gestion des cotisations uniques des contrats multi-garanties est donc complexe pour les informaticiens, les comptables et les statisticiens des sociétés d'assurance.

2-2 Assurances de dommages et des assurances de personnes

Une distinction fondamentale entre les catégories d'assurances est celle qui sépare les assurances de dommages des assurances de personnes.

2-2-1 Les assurances de dommages

L'étude des assurances de dommages est redoutée en raison de son caractère technique. Elles obéissent néanmoins à un principe simple, le principe indemnitaire dans la mesure où elles sont conçues afin d'indemniser les dommages résultants d'un sinistre²⁴.

Elles ont pour but d'indemniser l'assuré contre les conséquences d'un événement accidentel affectant son patrimoine, L'assureur de dommages garantit, sous les conditions du contrat, qu'après survenance d'un sinistre, le patrimoine de l'assuré sera reconstitué en valeur comme si ce sinistre n'avait pas eu lieu.

Les assurances de dommages se subdivisent à leur tour en deux grandes catégories :

- les assurances de choses qui garantissent les biens appartenant directement à l'assuré.
- les assurances de responsabilités qui garantissent les dommages que l'assuré pourrait causer à d'autres personnes.

Il s'agit d'une garantie indirecte du patrimoine de l'assuré puisque l'assureur s'engage à payer à sa place les sommes nécessaires à la réparation des dommages causés. Ces sommes peuvent être considérables si les dommages sont importants, même supérieures au patrimoine total de l'assuré.

En ce cas seule l'assurance permet au tiers d'être indemnisé de ses dommages, ce qui n'aurait pas été possible s'il s'était trouvé devant un responsable non assuré et non solvable.

Un principe fondamental, repris par toutes les législations, gouverne les assurances de dommages : c'est le principe indemnitaire. Selon ce principe, l'assureur de dommages ne doit en aucun cas verser une indemnité supérieure au préjudice réel subi par l'assuré (et donc par le tiers en cas de responsabilité puisque l'assureur ne fait que payer à la place de l'assuré).

²⁴ Thierry Tauran, « Les assurances », 2^e édition, Editions Publibook, Paris, 2004, p.97.

L'assuré ne doit jamais pouvoir s'enrichir à cause d'un contrat d'assurance de dommages, ni se trouver après un sinistre dans une situation financière plus favorable que si ce sinistre n'avait pas eu lieu.

2-2-2 Les assurances de personnes

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

Alors que les assurances de dommages peuvent concerner le patrimoine de personnes morales comme de personnes physiques, seules ces dernières sont concernées par les assurances de personnes. Les personnes morales peuvent être souscripteurs de contrats d'assurances de personnes (notamment d'assurances collectives) mais les assurés en seront toujours des personnes physiques.

Les assurances de personnes se subdivisent aussi en-deux grandes catégories :

- les assurances individuelles accidents et maladie ;
- les assurances sur la vie.

En général, les assurances de personnes ne sont pas soumises au principe indemnitaire puisque la vie humaine n'a pas de prix.

On applique le principe forfaitaire selon lequel la prestation de l'assureur en cas de sinistre est préalablement et contractuellement fixée à un montant forfaitaire choisi d'un commun accord entre l'assuré et l'assureur. Rien n'interdit à l'assuré de souscrire plusieurs assurances Accidents ou Vie, à condition de les déclarer aux autres assureurs.

En cas de sinistre, la prestation versée à l'assuré ou aux bénéficiaires résulte de l'engagement forfaitaire de l'assureur indépendamment du préjudice réel subi par l'assuré qui conserve donc, lui ou ses ayants droit, ses droits à se faire indemniser par un tiers éventuellement responsable de l'événement ayant donné lieu au versement de la prestation par l'assureur de personnes.

2-3 Les assurances gérées en répartition et les assurances gérées en capitalisation

Dans les assurances gérées en répartition, les assureurs répartissent entre les sinistrés, au cours d'une période donnée, la masse des cotisations payées par la mutualité des assurés. La gestion de cette mutualité se fait par année d'assurance.

Sont gérées en répartition les branches Incendie, Accidents, Risques Divers qu'on regroupe en France sous le sigle « IARD » et aux États - Unis sous l'ensemble « *Property and Casualty* ».

Ce sont des branches où la fréquence et le coût des sinistres sont relativement constants et raisonnablement prévisibles grâce aux statistiques.

D'autres catégories d'assurances ne peuvent pas être gérées à l'intérieur d'une mutualité annuelle. Elles sont souscrites à long terme, peuvent comporter un aspect d'épargne plutôt que de risque, et l'élément de risque lui-même n'est pas constant tout au long de la durée du contrat.

La probabilité de décès augmente avec l'âge de la personne assurée au fur et à mesure que sa probabilité de survie diminue. Ces caractéristiques imposent aux assureurs de ces risques deux conséquences dans leur mode de gestion :

- la mise de côté de tout ou partie de la prime pour faire face à leurs engagements futurs calculés selon des méthodes actuarielles.
- la prise en compte des intérêts composés générés par les placements représentatifs des provisions à long terme.

La distinction des assurances gérées en capitalisation et des assurances gérées en répartition a une importance juridique essentielle dans la plupart des législations d'assurance car celles-ci interdisent très généralement à une même compagnie d'assurance d'adopter les deux modes de gestion. D'où la séparation très nette qui se retrouve dans beaucoup de pays entre les sociétés d'assurances Vie (« *Long terme insurance* » aux États - Unis) gérées en capitalisation et les sociétés d'assurances dommages (IARD en France, *Property and Casualty* aux États - Unis) gérées en répartition.

2-4 Les assurances des particuliers et les assurances des entreprises

Certaines sociétés sont spécialisées dans les risques de masse et vendent essentiellement leurs produits à des particuliers pour garantir les risques de la vie familiale ou privée. D'autres sont spécialisées dans les produits sur mesure préparés à l'intention des entreprises et adaptés aux besoins propres de chacune²⁵.

²⁵ Jérôme Yeatman, *sup.cit.*, p.126.

Les assureurs qui veulent s'adresser à toutes les clientèles s'organisent le plus souvent en départements séparés, parfois en réseaux de distribution propres, d'une part pour les particuliers, d'autre part pour les entreprises. Ce dernier département est généralement compétent pour les risques intermédiaires que sont les professions libérales, les associations, les collectivités locales et certains commerçants.

La description des produits d'assurance qui suit se réfère à cette distinction essentiellement pragmatique entre les assurances des particuliers et les assurances des entreprises.

Il est évident qu'il ne faut pas exagérer cette distinction et que certains produits essentiellement élaborés pour répondre à une clientèle peuvent être utiles à l'autre. Si l'on traite de l'assurance Transports dans les produits destinés aux entreprises, c'est que l'essentiel des assurances Transports est acheté par des entreprises. Cela n'empêche pas l'assureur Transport de pouvoir répondre à la demande d'un particulier qui souhaiterait assurer un déménagement.

À l'inverse, une entreprise pourra souscrire une assurance multirisque Habitation pour le logement de fonction de son président ou du gardien de l'usine.

3 Objectifs et principes de l'assurance transport

L'assurance a pour objectif de couvrir une personne assurée contre un sinistre qu'elle pourrait connaître.

3-1 Les objectifs de l'assurance transport

Quel que soit le mode de transport choisi (route, chemin de fer, voies maritime, fluviale ou aérienne), les marchandises sont exposées à de nombreux risques (détérioration, article manquant, perte de poids, etc.), résultant notamment :

- de risques courants (accidents ou événements de transport, incendie ou “ mouille”) ;
- de risques exceptionnels (grève, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre).

L'assurance permet de couvrir (totalement ou partiellement) le préjudice subi par la marchandise et de compenser les plafonds des indemnités versées par le transitaire (pour faute personnelle) ou par les transporteurs²⁶.

²⁶ Jean Belotti, « transport international de marchandise » 5eme édition, édition Magnard-Vuibert, Paris, janvier 2015, p.56.

3-1-1 L'indemnisation par le transporteur

Elle est précisée par les conventions propres à chaque mode de transport. Le montant des indemnités est plafonné en fonction de la masse de la marchandise.

Cette indemnité (calculée en fonction de la valeur de la marchandise) n'est envisageable que si le transporteur n'a pu s'exonérer de sa responsabilité.

3-1-2 L'indemnisation par l'assureur

L'indemnisation (calculée sur la “ valeur assurée ” de la marchandise) dépend du préjudice et des risques garantis.

3-2 Les principes généraux

Dans les principes généraux, on trouve la notion d'avarie, les risques couverts et les risques exclus ainsi que principe de responsabilité.

3-2-1 La notion d'avarie

Une avarie désigne un dommage ou une perte extraordinaire survenant au cours d'une expédition maritime et touchant le navire ou la cargaison.

- **Les pertes et avaries particulières**

Elles concernent tous les modes de transport, à savoir : les détériorations ou disparitions de marchandises résultant d'événements dits majeurs ou d'événements liés directement à la marchandise elle-même.

- **L'avarie commune**

Il s'agit d'une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Elle concerne les dommages causés aux marchandises (ou leur perte totale) à la suite de décisions prises pour « sauver le navire ». Les sommes concernées étant généralement très élevées, il est donc vital de se protéger contre ce risque majeur.

3-2-2 Les risques couverts et les risques exclus

À l'exception du transport proprement dit, les polices d'assurance couvrent toutes les marchandises. On retiendra : dans les risques couverts, ceux liés au transport principal, à la manutention, au pré et au post-acheminement ; dans les risques exclus, les fautes de l'assuré ou du bénéficiaire, les conséquences des violations de blocus, contrebande et trafic clandestin, le vice propre de la marchandise, la freinte de route, les conséquences de la température, les

défauts d'emballage ou de conditionnement et les préjudices financiers, commerciaux ou indirects en résultant.

3-2-3 Le principe de responsabilité

La responsabilité des transporteurs - qui ont pour mission de transporter des marchandises est très encadrée et limitée ; ils sont en droit de ne rembourser qu'une partie de la valeur réelle des marchandises endommagées, sauf cas de faute lourde ou inexcusable de leur part. C'est ainsi que le transporteur indemniserá selon des limites précises liées au poids et indépendantes de la valeur réelle. Les limites de la responsabilité sont exprimées en DTS (droits de tirage spéciaux, Special Drawing Rights - SDR), dont le cours varie au jour le jour.

Les limites sont les suivantes :

- Transport terrestre (convention CMR) : 8,33 DTS kilo.
- Transport aérien (convention de Varsovie) : 16,5837 DTS par kilo.
- Transport maritime (convention de Wisby et La Haye) : 2 DTS par kilo, soit 666,66 DTS par colis, la plus forte des deux limites s'appliquant. Ce sont donc sur ces bases que les transporteurs indemnisent les dommages que peuvent subir des marchandises.

4 Coût d'assurance et les facteurs qui l'influence

En fonction des risques contre lesquels l'exportateur souhaite se couvrir, il tiendra compte du montant des primes c'est-à-dire du coût d'assurance.

4-1 Le coût d'assurance

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

Le coût moyen de l'assurance varie entre 0,1 % et 2 %, sauf pour certaines liaisons vers les pays en développement, où le coût de l'assurance peut atteindre 8 % du coût du transport²⁷.

Le coût de l'assurance dépend :

- de la nature de la marchandise : fragile, périssable, dangereuse ;
- de la qualité de l'emballage et du marquage ;

²⁷ Jean Belloti, *sup.cit* p.58.

- du mode de transport : air, mer, terre, étant entendu que l'assurance air est environ un tiers moins chère que l'assurance mer ;
- de l'itinéraire et de la zone géographique desservie ;
- de la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture au tiers à la couverture tous risques.

4-2 Les facteurs influençant le coût d'assurance

Avant de déterminer le coût d'assurance, il faut toujours prendre en considération certains facteurs qui ont une influence sur lui.

4-2-1 La nature de la marchandise

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

4-2-2 La nature de l'emballage

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

4-2-3 Le mode de transport

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

Dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, que vient conforter l'économie sur l'emballage, le poids et le cubage : car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent - donc plus cher (en moyenne 2 à 3 fois plus cher) - que le transport aérien²⁸.

4-2-4 L'itinéraire assuré

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

²⁸ Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international », 4ème Edition, Edition Foucher, vanves, 2009, p.94.

4-2-5 La nature des garanties couvertes

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

Section 02 : Le contrat d'assurance maritime et le rôle des INCOTERMS

Nous avons vu que jusqu'à la fin du seizième siècle, la plupart des édits et des coutumes définissent le contrat d'assurance « une convention par laquelle on promet indemnité des choses transportées par mer ou par terre »²⁹.

1 Définition de contrat d'assurance

Le contrat d'assurance maritime est un contrat aléatoire par lequel une personne s'engage, moyennant un prix déterminé appelé prime, à indemniser une autre personne du dommage qu'elle peut éprouver relativement à une chose qui est exposée à la fortune de mer.

Suivant une ancienne formule, l'assureur est acheteur de péril et vendeur de sécurité. Envisagé au point de vue de l'assureur seul, le contrat a le caractère de pari, puisque l'assureur n'a au sort du navire flottant aucun intérêt préexistant au contrat. Mais ce pari est légitimé par l'intérêt du commerce qui, sans l'assurance, hésiterait souvent à affronter les dangers de la navigation.

Le contrat d'assurances maritimes est celui par lequel l'un des contractants s'oblige envers l'autre à l'indemniser, moyennant un prix convenu, des pertes ou dommages qu'éprouveront des choses exposées aux dangers de la navigation.

Le contrat d'assurance est à prime ou mutuel. Il est à prime, quand celui des contractants qui est l'assureur stipule de son cocontractant une somme déterminée comme prix du contrat. Il est mutuel, quand un certain nombre d'intéressés réunissent les objets exposés à la navigation, en forment une masse et conviennent que dans le cas où l'un des objets sera soumis à une perte

²⁹ Charles Lemonnier : « commentaire sur les principales polices d'assurance maritime », édition VIDECOQ père et fils, Paris, p.76.

par fortune de mer, son propriétaire en sera indemnisé au moyen d'une contribution répartie entre tous les autres intéressés proportionnellement à la valeur de la chose qui leur appartient³⁰.

2 Les parties de contrat d'assurance maritime et leurs obligations

Les clauses d'un contrat d'assurance doivent être respectées par les parties signataire qui se présente comme suit :

2-1 Les parties de contrat d'assurance maritime

Les parties d'un contrat d'assurance sont essentiellement l'assureur et l'assuré.

a-L'assureur est très généralement une compagnie d'assurance spécialisée dans l'assurance maritime et disposant de vastes moyens. On a constaté depuis longtemps déjà la disparition presque totale des assureurs individuels.

b-L'assuré est celui que le risque menace : intéressé au transport maritime, c'est en principe à lui que sera due l'indemnité d'assurance en cas de réalisation du risque (sinistre). Du fait cependant que cet assuré n'est pas toujours sur place et surtout qu'il est susceptible de changer au cours du transport, il est fréquent qu'il n'entre pas en contact avec l'assureur avant le sinistre il y a alors ce qu'on appelle « assurance pour compte » dont on distingue deux variétés principales.

L'assurance par commissionnaire est celle dans laquelle un mandataire de l'assuré figure comme partie au contrat en face de l'assureur, en tant que souscripteur (preneur d'assurance).

L'assurance pour compte de qui il appartiendra est stipulée en faveur de tiers non encore désignés. C'est celle par exemple qu'un transitaire (consignataire de cargaisons) peut conclure par « abonnement » pour assurer toutes les marchandises qui seront reçues ou expédiées par lui pendant la durée du contrat.

Juridiquement, les assurances pour compte ont la nature de stipulations pour autrui : le souscripteur de l'assurance est seul tenu envers l'assureur, tandis que le tiers bénéficiaire, sans avoir aucune obligation envers lui, a un droit direct contre l'assureur en cas de sinistre.

Le contrat d'assurance maritime est, comme de bien entendu, formé par l'accord les parties

³⁰ Alfred Édouard Droz, « Traité des assurances maritimes : du délaissement et des avaries », Volume 1, édition Ernest Thorin, 1881, Paris, p.2.

- Rappelons d'abord, à cet égard, le rôle joué par la classification des navires pour la fixation des conditions de l'assurance de ceux-ci. Instituée, comme nous l'avons vu, par des assureurs, cette classification a en effet pour utilité essentielle de leur fournir sur les navires toutes les informations utiles à l'appréciation des risques.

- La classification des navires ne supprime pas le problème des réticences et des fausses déclarations de l'assuré ; ce problème en particulier reste entier dans l'assurance des choses transportées. Les réticences et les fausses déclarations de l'assuré ont en principe pour effet d'autoriser l'assureur à résilier le contrat.

Dans l'assurance par commissionnaire, l'assuré et son mandataire, tous deux déterminés, sont tous deux astreints à fournir des indications ou des réponses véridiques ; dans l'assurance pour compte de qui il appartiendra, les déclarations du souscripteur sont seules prises en considération, tandis que l'assuré, déterminé ultérieurement, est par définition de bonne foi.

- L'accord des parties au contrat d'assurance maritime doit être exprès : non seulement il ne saurait être question que pareil contrat résulte d'un accord tacite, mais encore il doit partout, bien naturellement, être prouvé par écrit.

En d'autres termes, le contrat d'assurance maritime est un contrat de droit strict³¹.

2-2 Les obligation des parties du contrat d'assurance

Chacun des parties du contrat d'assurance qui sont l'assuré et l'assureur, doivent compléter leurs obligations émis dans le contrat.

2-2-1 Les obligation de l'assuré

L'assuré est tenu de :

Déclaration des caractéristiques du risque

Le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi. L'assuré est tenu de déclarer complètement et correctement toutes les caractéristiques du risque susceptibles d'influer sur l'appréciation de l'assureur et donc sur la tarification.

Cette déclaration doit être faite au moment de la souscription du contrat et, pendant la vie de ce contrat, pour toute modification du risque.

³¹ August-Raynald Werner, « Traité de Droit Maritime général : éléments et système, définition, problèmes, principe », édition Librairie Droz, Genève, 1964, p.p.357-358.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

En pratique, l'assuré est tenu de répondre aussi honnêtement que possible au questionnaire soumis par l'assureur lors de la souscription du contrat. La jurisprudence de la plupart des pays estime qu'on ne peut faire grief à l'assuré, surtout s'il s'agit d'un particulier, de n'avoir pas déclaré une caractéristique du risque qui ne faisait pas l'objet d'une demande dans le questionnaire.

L'assureur est le cocontractant professionnel. C'est donc à lui, et non à l'assuré, de savoir de quels renseignements il a besoin pour accepter et tarifer le risque proposé.

Mais une déclaration spontanée est exigée de l'assuré si l'une ou l'autre des caractéristiques du risque vient à être modifiée en cours du contrat, par exemple et suivant les catégories de contrats : changement d'adresse de l'assuré, modification de l'usage d'un local commercial ou de celui d'un local contigu, changement d'immatriculation d'un véhicule, changement d'activité professionnelle, augmentation des capitaux assurés ou des valeurs en risque, etc.

Les sanctions en cas de déclarations inexactes à la souscription ou d'omissions de déclaration de modifications postérieures du risque sont lourdes pour l'assuré. Si sa mauvaise foi peut être prouvée, le contrat peut être annulé dans tous ses effets ou l'état de non assurance constaté (il n'y a jamais eu de contrat valide entre les parties).

Dans la plupart des cas, l'assureur est en droit de garder les cotisations reçues à titre de compensation pour la tentative de fraude dont il a été l'objet.

Paiement de la cotisation

En souscrivant un contrat d'assurance, l'assuré (le souscripteur) s'oblige à payer la cotisation demandée par l'assureur en échange de son engagement.

La sagesse pour l'assureur consiste évidemment à faire payer sa cotisation au moment de la souscription du contrat et avant l'entrée en vigueur de la garantie. Il est sûr, de cette façon, que l'assuré aura apporté sa contribution à la mutualité des risques qu'il est chargé de gérer³².

Mais, pour de multiples raisons, beaucoup de contrats d'assurance sont vendus sans paiement anticipé des cotisations : facilités de paiement accordées aux assurés, délais de

³² Jérôme Yeatman *sup.cit.*, p.92.

transmission des cotisations entre l'intermédiaire et l'assureur, commodités réciproques de gestion pour l'assureur et l'assuré apportées par le renouvellement par tacite reconduction, etc.

Les cotisations émises par l'assureur au moment de l'émission et du renouvellement des contrats ne sont donc pas des cotisations effectivement encaissées.

Des dispositions contractuelles et, très souvent légales, précisent les sanctions applicables si l'assuré ne s'exécute pas de son obligation de paiement des cotisations.

La sanction est le droit pour l'assureur de résilier le contrat dans les formes et les délais réglementaires, sans perdre son droit de poursuivre en justice l'encaissement des cotisations correspondant à la période où les garanties ont effectivement été en vigueur même si aucun sinistre n'est survenu.

La résiliation du contrat oblige à respecter des procédures fixées par les lois qui impliquent une ou plusieurs mises en demeure successives et une période de suspension des garanties pendant laquelle le contrat pourra être remis en vigueur par l'assuré s'il s'acquitte entièrement de la cotisation due.

Déclaration des sinistres

L'assuré s'oblige à déclarer les sinistres dans les délais fixés contractuellement ou légalement et à préserver les intérêts de l'assureur, c'est - à - dire à limiter dans la mesure du possible les conséquences de l'événement dommageable et à sauvegarder les possibilités de recours de l'assureur contre des tiers éventuellement responsables.

La déclaration du sinistre à l'assureur doit être faite dès que l'assuré en a eu connaissance ou pour le moins dans un certain délai.

Les délais prévus sont très brefs, la justification de ces délais de déclaration très courts imposés à l'assuré est la sauvegarde des intérêts de l'assureur qui doit, dès que possible, faire constater les dommages, prévenir leur extension, déterminer leur origine et préserver son recours éventuel contre les tiers dont la responsabilité pourrait être mise en cause.

La sanction du non - respect des délais imposés à la déclaration des sinistres est la déchéance, c'est - à - dire que l'assureur peut ne pas régler le sinistre déclaré tardivement, sans que soient mises en cause les autres dispositions du contrat qui reste en vigueur normalement. Dans la plupart des marchés modernes, la loi ne permet à l'assureur d'invoquer la déchéance que s'il prouve que le retard de la déclaration lui a causé un préjudice.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

Le délai ne court évidemment qu'à partir du moment où l'assuré a eu connaissance du sinistre. La survenance d'un vol dans une résidence secondaire ou d'un dommage susceptible d'entraîner la responsabilité d'un fabricant peut n'être connue de l'assuré que longtemps après les faits. On ne peut pas demander à un assuré de déclarer des événements dont il ne peut pas avoir connaissance.

L'assuré doit aussi faire tout ce qui est en son pouvoir pour limiter les conséquences du sinistre. Il doit évidemment faire appel aux pompiers en cas d'incendie et à la police en cas de vol, mais aussi faire gardiennier les locaux incendiés ou ouverts pour éviter les pillages.

Il doit faire l'inventaire complet et chiffré des dommages subis, faciliter le travail des experts désignés par l'assureur et déclarer exactement toutes les circonstances connues de lui susceptibles d'aider à la recherche des causes du sinistre et à l'identification des responsables éventuels.

C'est à l'assuré qu'il revient de faire la preuve non seulement de la réalisation du sinistre, mais encore du montant des dommages subis. Cela n'est pas toujours facile surtout en cas de vol car l'assuré ne dispose pas toujours de justificatifs du prix, voire de l'existence même des objets volés. En incendie, des difficultés peuvent surgir quant à la valeur et au volume des stocks détruits. Plus la comptabilité de l'assuré sera précise, plus rares seront les retards dans les règlements de sinistres.

Après avoir fait à l'assureur la première déclaration du sinistre, l'assuré doit être diligent pour formuler sa réclamation en fournissant tous les justificatifs nécessaires et en répondant à toutes les demandes de l'assureur. Dans les cas importants, il peut être aidé par un expert d'assuré qui l'aidera à présenter sa demande d'indemnisation.

Le courtier étant mandataire de l'assuré se charge aussi, dans la plupart des cas, de conseiller l'assuré en cas de sinistre.

Un assuré négligent peut être frappé par la prescription de ses droits s'il ne formule pas sa réclamation dans les délais contractuels ou légaux. Dans les rapports entre l'assuré et son assureur, la prescription est en général de deux ans.

2-2-2 Les obligations de l'assureur

Les obligations de l'assureur sont :

L'émission du contrat

Une fois que l'assuré et l'assureur se sont mis d'accord sur les conditions et le prix du contrat, c'est à l'assureur qu'il revient de remettre à l'assuré un document contractuel complet et conforme aux exigences légales et à l'accord des parties qui se déduit de la proposition signée par l'assuré et du projet de contrat ou de la notice d'information que lui a remis l'assureur.

Parmi les deux cocontractants, seul l'assureur est un professionnel (sauf exception). C'est donc à lui qu'il revient de rédiger précisément les garanties couvertes et les exclusions. Toute omission ou toute obscurité du texte sera interprétée par la jurisprudence en faveur de l'assuré selon le droit général des contrats³³.

Si la garantie, ou l'une des garanties du contrat est une garantie obligatoire, les engagements de l'assureur doivent au minimum être égaux aux prescriptions légales et les conditions du contrat conformes aux exigences de la loi.

Des exclusions peuvent être imposées par la loi : risques de guerre, sinistres volontairement causés par l'assuré. D'autres, plus nombreuses, sont purement contractuelles.

La prise en charge des sinistres

C'est l'obligation centrale de l'assureur, celle qui justifie la souscription du contrat d'assurance et le paiement par l'assuré de sa cotisation.

Les organismes de cotation (tel la société américaine Best) évaluent d'ailleurs les compagnies d'assurances d'après leur capacité à faire face à leurs engagements en cas de sinistre, essentiellement capacité financière en comparant leurs fonds propres et leurs provisions techniques à leur chiffre d'affaires, mais aussi capacité sur le plan de la gestion administrative à organiser rapidement les différentes étapes de la liquidation des dossiers à la satisfaction des assurés.

Les grandes compagnies d'assurances reçoivent chaque année des centaines de milliers, voire des millions de déclarations de sinistres. Celles - ci doivent être enregistrées et comparées aux garanties en vigueur du contrat de l'assuré.

³³ Jérôme Yeatman, *sup.cit.* p.94.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

Elles doivent aussi faire l'objet, dès leur enregistrement, d'une évaluation pour en estimer le coût total probable pour la compagnie et donc constituer au passif du bilan la provision pour sinistre à payer correspondante.

Il faut aussi accuser immédiatement réception de sa déclaration à l'assuré et lui adresser la liste des justificatifs nécessaires pour pouvoir procéder au règlement, ou lui donner éventuellement les raisons pour lesquelles le sinistre ne peut pas être pris en charge par l'assureur.

Dans les cas importants, il faut prendre les mesures conservatoires immédiates destinées à éviter l'extension des dommages et se faire aider par des experts pour rechercher les causes du sinistre et évaluer, le plus exactement possible, le montant des dommages.

Lutte contre la fraude

L'assureur est garant de la gestion de la mutualité des assurés. Il a le devoir de préserver l'équilibre de cette mutualité en refusant de prendre en charge les dommages de ceux qui n'en font pas partie (non - assurance, risques exclus des garanties contractuelles, contrats suspendus ou résiliés pour non - paiement, etc.) et en ayant le souci permanent de réagir contre les tentatives de fraude à l'assurance : sinistres antérieurs à l'entrée en vigueur du contrat, surévaluation des dommages, dommages volontairement causés par l'assuré ou un complice.

Les fraudes les plus importantes, notamment en matière maritime ou en assurances de personnes, jouent sur les complexités du droit international et sur le coût des enquêtes, voire l'impossibilité juridique de les diligenter et d'obtenir des décisions de justice exécutoires dans certains pays pour les ressortissants d'autres pays.

La lutte contre la fraude exige donc une vigilance de chaque instant et une persévérance sans faille.

S'il n'est pas possible d'en savoir exactement le montant suivant les branches et les pays, on évalue le coût des fraudes à l'assurance à une fourchette de 3 à 6 % du total des sinistres.

Il s'agit d'un montant significatif qui augmente d'autant le coût de l'assurance pour l'ensemble des assurés.

La lutte contre la fraude ne doit pas, cependant, retarder ou compliquer le règlement de l'immense majorité des déclarations de sinistres qui viennent d'assurés honnêtes et qui ne font que demander l'application de leur contrat.

L'envoi des avis d'échéance

S'il appartient aux souscripteurs de payer leurs cotisations, il revient à l'assureur d'en préciser le montant ainsi que les détails et modes de règlement lors de l'émission du contrat et lors de chaque renouvellement périodique s'il y a lieu.

Les contrats d'assurances dommages sont très généralement souscrits pour une durée d'un an avec tacite reconduction.

C'est l'assureur qui doit prévenir son client de la date d'expiration de la période de garantie en cours et qui doit préciser le montant de la cotisation due, après application de la clause d'indexation éventuelle, pour une nouvelle garantie annuelle.

L'assureur a l'obligation de surveiller ses encaissements et doit, en cas de non-paiement, prendre l'initiative, dans les formes imposées par la loi et le contrat, des procédures successives de mise en demeure de l'assuré, puis de suspension et de résiliation du contrat d'assurance dont la prime reste impayée.

En l'absence de ces formalités, les garanties restent en vigueur sauf disposition légale a contrario.

3 Les garanties et les polices d'assurance maritime

Une bonne évaluation du contrat d'assurance conduit à pouvoir bénéficier des différentes garanties proposées par les compagnies d'assurances pour couvrir les différents risques de transport.

3-1 Les types de garantie

En général, il existe quatre principaux types de garantie en assurance maritime :

a- La garantie FAP

Les garanties qui couvrent l'avarie commune ont des appellations différentes selon les réglementations d'assurance de chaque pays. Mais, d'une manière générale, l'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle FAP (franc d'avarie particulière).

Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières et couvre à contrario l'avarie commune.

La clause « franc d'avarie » FAP permet d'éviter les contestations de fait sur l'origine de dommages (facultés). Cette clause a été étendue au corps avec la robustesse des navires. Elle

permettra à l'assureur de couvrir toutes les pertes totales, les dépenses d'assistance et de sauvetage³⁴.

À noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les Incoterms, par le CIF ..., comme obligation minimum d'assurance à la charge du vendeur.

Le risque d'avarie commune, totalement imprévisible, engage de très fortes sommes, sous la forme d'une contribution exigée.

La garantie apporte à l'assuré l'avantage de ne pas avoir à financer les sommes qu'on lui réclame au titre de la contribution exigée. En effet, l'assureur accepte de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avarie commune et des frais d'assistance.

La garantie FAP est donc la parade idéale à ce risque très grave et très fréquent qu'est l'avarie commune. De plus, elle ne coûte pas cher (environ 1 %) puisqu'elle est souscrite par la plupart.

b- La garantie FAP sauf

Cette garantie couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le sauf. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés.

Les textes donnent une énumération des événements pouvant causer des dommages, l'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements.

En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf ... s'entendant de magasin en magasin.

L'assuré peut donc choisir de couvrir, pour les avaries particulières subies par sa marchandise, les événements suivants :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport,
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces,

³⁴ Kossi Albert-Francis Thoo, " Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime", édition LIT Verlag, Münster, 2003, p.213.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

- voies d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison,
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement,
- rupture de digues ou de canalisation,
- inondation, débordement de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz - de marée,
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisée,
- incendie ou explosion,

c- La garantie tous risques

Comme son nom l'indique, cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de fin de parcours.

Elle couvre donc les avaries communes, les avaries particulières et les risques de vol total (d'un ou plusieurs colis) ou partiel (vol à l'intérieur des colis), ou de perte et non - livraison, ainsi que les frais et dépenses raisonnablement engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

En cas d'interruption du voyage pour quelque cause que ce soit, les frais de déchargement, magasinage, transbordement et acheminement de la marchandise jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, sont pris en charge par l'assureur.

La garantie tous risques inclut les chargements en pontée, notamment des conteneurs, à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

d- La garantie guerre et mines

Appelées par abréviation « guerre et mines » (en réalité, risques de guerre, et risques assimilés), et SRCC en anglais (*strikes, riots and civil commotions*), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance. Il est sage de s'assurer contre les dommages que peuvent provoquer de tels événements, d'autant plus que la prime n'est pas élevée : 0,03 % pour les parcours sans histoires, et 0,30 % pour la majorité des parcours à risques. Guerres civiles, hostilités, représailles, torpilles, mines, accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme, captures, prises, saisies, contraintes, émeutes,

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

mouvements populaires, grèves, lock - out et piraterie, constituent l'effrayante théorie de ces risques qui doivent impérativement être couverts³⁵.

Tableau n°03 : Risques et garanties en transport maritime

		Risques					
		Avarie commune	Avarie particulière, résultant d'un évènement majeur assuré	Tout avaries particulière	Vol total ou partiel	Frais annexes (honoraires ou mesures conservatoires)	Risque dus à l'homme
Garanties	FAP	X				X	
	FAP sauf	X	X			X	
	Tout risques	X	X	X	X	X	
	Guerre, grève et autres assimilés						X

Source : Denis Chevalier, François duple, « transporter à l'international », 4ème Edition, Edition Foucher, vanves, 2009, pages 99.

3-2 L'étendue et la durée des garanties

La garantie offerte par une couverture d'assurance pour les sinistres qui surviennent pendant la durée de validité du contrat.

• L'étendue

D'une manière générale, les assurances vont du magasin de départ au magasin d'arrivée, englobant ainsi, notamment pour les modes de transport maritime et aérien, les transports terrestres d'approche au port ou à l'aéroport de départ, et de fin de parcours.

Cette organisation est avantageuse pour l'assuré et lui évite de souscrire, pour une même marchandise, des polices différentes selon le mode de transport utilisé.

• La durée

Une erreur classique consiste à croire qu'une fois une marchandise assurée pour son transport, elle est assurée pour toute sa durée de vie.

³⁵ Denis Chevalier, François duple, op.cit., p.99.

Rien n'est plus faux ! La prise de livraison par l'assuré ou la mise en entrepôt des marchandises sur son initiative met fin à l'assurance - transport. Si l'un ou l'autre de ces événements tarde, des délais maximum, sortes de butoirs, ont été prévus.

Ainsi, la garantie cesse d'avoir effet : enfin, en transport maritime, la durée de l'assurance ne peut excéder un délai de soixante jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées, du dernier navire de mer (« facultés » veut dire marchandises transportées).

Deux circonstances peuvent principalement provoquer le dépassement de ces délais : une lente mise en œuvre des produits et des retards dus à des formalités douanières ardues à l'importation.

L'assuré doit faire très attention à ces dépassements et doit savoir qu'il peut obtenir, moyennant surprime, une prolongation de l'assurance - transport.

En cas de survenance d'un sinistre, celui - ci doit être immédiatement déclaré, de même que doivent être accomplies les constatations d'usage : expertise amiable ou judiciaire, constat d'avaries³⁶.

3-3 Les différentes polices

Il existe quatre principales polices d'assurance : la police au voyage, à alimenter, d'abonnement et tiers chargeur.

a- La police au voyage

Elle couvre les marchandises pour un voyage déterminé, sur un trajet précis. Il ne s'adresse donc qu'aux entreprises qui ne réalisent qu'un petit nombre d'expéditions dans l'année.

b- La police à alimenter

La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/ exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre ». Elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée³⁷.

³⁶ Denis Chevalier, François duple, *sup.cit.*, pp.100-101.

³⁷ MARCQ J, « Risque et assurances transport et logistique », Edition, L'argus de l'assurance, France, 2011, p.162.

Elle est particulièrement adaptée pour les gros contrats, dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport.

Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime.

L'assuré émet des avis d'aliment au fur et à mesure de la mise en risque des expéditions.

c- La police d'abonnement

Encore appelée « police flottante », couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation comme à l'importation, pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant ses transports internationaux de marchandises.

C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances, qui bien souvent fait partie de leur groupe.

Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliment mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

La police à alimenter et la police d'abonnement comportent des notions de plein et de franchise qu'il faut connaître :

• Le plein

Le plein est la valeur maximale de marchandise autorisée par mode de transport. Par exemple : 10 millions d'euros sur un seul bateau, 2 millions d'euros sur un seul avion, 800.000 euros sur un seul wagon ou un seul camion.

C'est un moyen pour la compagnie d'assurances de limiter ses propres risques. Si le plein est dépassé lors d'une expédition donnée, il faut prévenir la compagnie d'assurances pour qu'elle prenne ses dispositions (par exemple, une réassurance).

Les pleins sont trop souvent ignorés des opérateurs, c'est un grave danger pour eux car une compagnie d'assurances non prévenue, en cas de sinistre total, ne rembourse jamais qu'à hauteur du plein.

• La franchise

La franchise élimine les petits sinistres. Ils ne sont pas remboursés. L'important est d'être assuré contre les gros pépins. N'importe quelle entreprise, qu'elle soit grande ou petite, peut assumer un risque de 1 000 ou de 2 000 €.

La notion de franchise, qui exclut les sinistres inférieurs à une somme fixée à l'avance, permet donc de moduler l'assurance. Cela arrange tout le monde : la compagnie d'assurances, qui évite ainsi d'être impliquée dans de petits sinistres, d'où gain de temps, économie de travail administratif ; et l'assuré, qui bénéficie d'un taux d'assurance plus bas.

La tendance du marché, pour les marchandises générales, est d'assurer en risf : règlement intégral sans franchise. Pour le vrac, seules les franchises de freinte (par exemple, pour tassement, volatilité, dessiccation) continuent d'être appliquées.

d- La police tiers chargeur

Les transporteurs (compagnies maritimes) ou les transitaires la mettent à la disposition de leur clientèle.

C'est généralement l'option retenue par les petites et moyennes entreprises qui trouvent pratique de confier à leurs prestataires de services l'assurance - transport en même temps qu'elles leur confient le transport, le dédouanement, etc.

À noter que les transitaires, ainsi chargés du travail administratif et du traitement efficace des sinistres, prennent à titre de rémunération un certain pourcentage sur la prime (ne pouvant dépasser 20 %, et souvent très limité pour cause de concurrence).

Deux précautions peuvent être prises :

- d'abord, un échange de lettres, par lequel le donneur d'ordres indique son désir de couverture systématique et précise les garanties dont il veut bénéficier, et par lequel le transitaire donne son accord par écrit ;

- ensuite, des contrôles par sondage des primes débitées, pour éviter certains dérapages. Le contrôle est facile : il suffit de s'enquérir du taux auprès d'une compagnie d'assurances en communiquant à son service cotation les données exactes sur la marchandise, et de comparer !

4 Les INCOTERMS

Les INCOTERMS sont rédigés par la chambre de commerce internationale afin d'harmoniser le vocabulaire dans les transactions commerciales internationales, et ainsi faire éviter les litiges et différends entre acheteur et vendeur.

4-1 Définition des INCOTERMS

L'incoterm est un élément essentiel du contrat de vente. Son rôle est de faciliter les échanges commerciaux en proposant des règles prédéfinies et en évitant les malentendus et les conflits. Les pratiques commerciales étant différentes d'un pays à l'autre, les incoterms permettent d'avoir un langage commun³⁸.

Les incoterms ne sont pas obligatoires au sens de la loi même s'ils sont reconnus par les tribunaux. Par contre, ils sont exigés par l'administration douanière des pays dans la mesure où ils impactent la valeur en douane. En effet, comme l'incoterm indique quels coûts logistiques sont inclus dans le prix de vente facturé, il sert de base au calcul de la valeur en douane.

Les incoterms précisent :

- Le partage des frais de livraison (transport, assurance, dédouanement...) entre L'acheteur et le vendeur ;
- Le lieu de transfert des risques entre L'acheteur et le vendeur, c'est-à-dire qui est responsable d'un dommage subi par la marchandise pendant son acheminement.

C'est la contraction de l'expression anglaise « International Commercial terms ».

Ces termes commerciaux sont normés et servent à définir les « droits et devoirs » des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux.

Ils ont été créés par la CCI (Chambre de Commerce Internationale) en 1936 et sont révisés tous les 10 ans.

La dernière version date de Janvier 2020. Bien que les versions précédentes soient juridiquement valables et parfois utilisées, seule la version 2020, actuellement en vigueur et adaptée aux spécificités du commerce international, sera présentée ici.

³⁸ Céline Bouveret-Rivat, Florence Brun, Catherine Docros, Catherine Mercier-Suissa, « Fiches de Stratégie de développement des exportations », Editions Ellipses, Paris, 2 févr. 2021, fiche 21.

Il y a 11 incoterms nommés par des sigles en anglais de 3 lettres suivis par le lieu de livraison. On peut les regrouper dans 4 groupes : E, F, C ou D.

E pour Ex-works comme « sortie usine », F pour Free Carrier comme « sans transport principal », C pour Carriage comme « avec transport principal » et D pour Delivered comme « livré au-delà du transport principal ».

4-2 Classification des INCOTERMS

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

4-2-1 Les INCOTERMS multimodaux

Ils sont divisés à leur tour en deux types, présentés comme suit :

a- Les INCOTERMS de vente au départ

Le vendeur utilisera un de ces incoterms si son entreprise n'a pas la capacité organisationnelle pour prendre en charge le transport, ou si les conditions de prix ou de sécurité dans le pays de destination ne sont pas satisfaisantes. L'acheteur qui ne dispose pas d'expérience en matière de transport, a quant à lui intérêt à les éviter.

• EXW = EX Works : A l'usine

L'unique responsabilité du vendeur est de mettre la marchandise à la disposition de l'acheteur en son établissement. Le vendeur n'est pas responsable du chargement de la marchandise sur le véhicule fourni par l'acheteur, sauf convention contraire.

Si les parties souhaitent que le vendeur s'occupe du chargement du véhicule au départ, ils doivent le faire figurer clairement par un libellé explicite dans le contrat de vente (par exemple : « EXW loaded »), en précisant qui en supportera le risque. L'emballage et le marquage sont à la charge du vendeur.

Le transfert des risques et des frais se fait au moment de la mise à disposition de la marchandise à l'acheteur. Ce dernier supporte tous les frais et risques inhérents au transport de la marchandise, de ce point au lieu de destination.

Cet incoterm représente l'obligation minimum pour le vendeur. Cet incoterm met les formalités d'exportation à la charge de l'acheteur. Or, il peut être difficile pour l'acheteur de procéder lui-même aux formalités d'exportation dans le pays de départ. Si ce dernier ne peut pas s'occuper lui-même de ces formalités, on utilisera l'incoterm « FCA locaux du vendeur ».

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

L'incoterm « EXW » est très répandu car il implique des obligations minimales pour l'exportateur (fournir les documents commerciaux habituels : facture, liste de colisage et prendre soin de l'emballage).

• FCA = Free Carrier : Franco-transporteur

Cet incoterm est très souple. Il laisse toute latitude au vendeur de désigner le point de livraison. C'est l'acheteur qui choisit le mode de transport et le transporteur, et qui le paye.

Le vendeur remplit ses obligations lorsqu'il délivre les marchandises entre les mains du transporteur désigné par l'acheteur au point convenu dans l'incoterm. Le transfert des frais et des risques intervient au moment où ce transporteur « prend en charge » la marchandise.

- Si le lieu convenu est le local du vendeur, la livraison est effectuée lorsque les marchandises sont chargées sur le véhicule fourni par le transporteur nommé par l'acheteur.

- Si le lieu convenu n'est pas le local du vendeur, la livraison effectuée lorsque la marchandise est mise à disposition du transporteur nommé par l'acheteur sur le véhicule du vendeur non chargé.

Le vendeur est responsable, à ses risques et frais, de fournir à l'acheteur toutes les autorisations nécessaires à l'exportation des marchandises (licences, formalités douanières...).

• CPT = Carriage Paid to : Port payé jusqu' à

Le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est l'acheteur qui payera l'assurance transport.

Le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de la marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise au premier transporteur. Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur.

• CIP = Carriage and Insurance Paid to : Port payé, assurance comprise, jusqu'à

Le vendeur choisit le transporteur et paye le fret pour le transport de la marchandise au lieu de destination convenu. C'est le vendeur qui payera l'assurance transport. Le risque de perte ou de dommage est transféré à l'acheteur dès remise de la marchandise au transporteur. Si des transporteurs successifs sont utilisés : le risque est transféré à la remise au premier transporteur.

Les marchandises seront dédouanées à l'export par le vendeur. Ce dernier a de plus l'obligation de fournir une assurance transport contre les risques d'avarie à la marchandise ou de sa perte pendant le transport. Cette assurance doit être souscrite afin que l'acheteur ou toute

autre personne ayant un intérêt dans la marchandise soient en droit de présenter directement sa réclamation à l'assureur.

La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur seront transmises à la partie désignée dans le contrat. Il est donc conseillé à l'acheteur et au vendeur de se mettre d'accord sur l'étendue de cette assurance³⁹.

b- Les INCOTERMS de vente à l'arrivée

Les incoterms de vente à l'arrivée ne libèrent le vendeur de ses obligations que lorsque les marchandises arrivent à destination. Les coûts et les risques liés au transport principal sont à charge du vendeur.

• DAP = Delivered At Place : rendu au lieu de destination

Cet Incoterm signifie que les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport arrivant, sans être déchargées. En vertu de cette règle, le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, dans le pays de destination.

Ainsi, sauf si le contrat de transport en dispose autrement, c'est à l'acheteur qu'incombent les formalités douanières, le paiement des droits et taxes dus en raison de l'importation et le déchargement des marchandises à destination.

• DPU = Delivered at Place Unloaded : rendu au lieu de destination déchargé

Le DPU remplace le DAT 2010 et devient une nouvelle règle des Incoterms 2020.

Cette règle signifie que les marchandises sont considérées comme livrées, une fois déchargées du moyen de transport et mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu (terminal ou autre).

Dans cette règle Incoterm, la livraison et l'arrivée à destination interviennent au même point. Le vendeur assume donc tous les risques et coûts liés au transport des marchandises et à leur déchargement jusqu'au lieu désigné.

Le DPU est la seule règle Incoterms qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination.

³⁹ Désiré Loth « L'Essentiel des techniques du commerce international », Editions Publibook, 2009, pp.16-21.

• **DDP = Delivered Duty Paid : rendu droits acquittés**

Règle Incoterm qui confère le niveau maximal d'obligations au vendeur, qui assume tous les risques et frais, y compris de dédouanement, jusqu'au lieu convenu.

Ainsi, en vertu de cet Incoterm, les marchandises sont livrées dédouanées, prêtes à être déchargées au lieu de destination. Seuls les frais d'assurance et de déchargement à destination sont à la charge de l'acheteur⁴⁰.

4-2-2 Les INCOTERMS maritimes

Sont utilisés seulement en transport maritime.

• **FAS = Free Alongside Ship: Franco le long du navire**

D'après cet incoterm, les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai ou dans des allèges (barges ou péniches).

Le vendeur fournit la marchandise accompagnée de la facture et des documents spécifiés dans le contrat et dédouanée à l'exportation. Si les parties souhaitent que les formalités de douane export soient à la charge de l'acheteur, elles doivent le faire figurer clairement dans le contrat de vente (exemple : « FAS not cleared for export »).

• **FOB = Free On Board: Franco bord**

C'est un des incoterms les plus utilisés au monde, car il ne présente que peu d'ambiguïtés. Il est tellement répandu, qu'il est également utilisé en transport aérien.

Le vendeur doit acheminer les marchandises au port d'embarquement convenu et placer celles-ci à bord du bateau. Le transfert des risques entre vendeur et acheteur a lieu lorsque les marchandises ont passé le bastingage du bateau. C'est l'acheteur qui choisit le navire et paye le fret maritime.

Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

• **CFR = Cost and Freight: Coût et Fret**

Exclusivement maritime ou par voies navigables intérieures, pour du transport multimodal, il y a lieu de préférer l'incoterm CPT

⁴⁰ Formatrice accréditée ICC France, « les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane », septembre 2019.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

Avec le FOB, c'est l'incoterm le plus utilisé. Normalement dévolu au transport maritime, il est également utilisé en aérien (mais de moins en moins).

Il est en gros symétrique du FOB mais rendu au port de destination.

C'est le vendeur qui choisit le navire et paye le fret maritime jusqu'au port convenu et qui effectue le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation.

Le risque de perte ou de dommages aux marchandises, ainsi que toute augmentation des frais sont transférés du vendeur à l'acheteur lorsque la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement.

Le point de transfert de risque est donc le même qu'en FOB, au port d'embarquement et le transfert de coût au port de destination.

En d'autres termes, le transport maritime est payé par l'exportateur mais la marchandise voyage aux risques de l'acheteur.

• **CIF = Cost, Insurance and Freight: Coût, Assurance et Fret**

C'est le vendeur qui choisit le navire, payé le fret maritime jusqu'au port convenu et fournit une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises en cours du transport maritime.

La police d'assurance ou toute autre preuve de garantie contractée auprès d'un assureur sera transmise à la partie désignée dans le contrat. C'est le vendeur qui paye la prime, mais les marchandises voyagent aux risques et périls de l'acheteur. La position du transfert de risque est le passage du bastingage du bateau au port d'embarquement. Le chargement sur navire et les formalités douanières d'exportation sont à la charge du vendeur.

Le vendeur souscrit une assurance transport pour le compte de l'acheteur. Mais ce dernier ignore, souvent, à quelles conditions, pour quelle valeur, quel voyage et auprès de quels assureurs la couverture a été prise ! De plus, la valeur assurée comprend-elle un bénéfice espéré, les droits d'entrée, les frais de déchargement et d'acheminement éventuels ? L'assurance couvre-t-elle les marchandises jusqu'au magasin du port de déchargement du navire ou jusqu'au magasin du destinataire final ? Il faut donc que l'acheteur se renseigne auprès du vendeur afin de connaître l'ensemble des conditions d'assurance.

Pour en finir avec cet incoterm, certaines ventes ne peuvent pas être conclues CIF mais seulement CFR, car les importateurs de certains pays « en voie de développement » sont

contraints de souscrire localement l'assurance transport (pour protéger et faire travailler la société d'assurance nationale du pays).

Malheureusement, bien souvent, ces sociétés, n'assurent qu'une protection médiocre et des remboursements aléatoires. Il ne faut donc pas hésiter, si l'on souhaite développer les relations commerciales avec cet importateur d'assurer soi-même le transport (alors qu'en réalité, ce n'est pas obligatoire puisque la vente est CFR), mais en cas de dommages (et sur certains pays le risque est réel), on peut toujours faire profiter le client de la diligence de sa compagnie d'assurance

4-3 Les critères de choix des incoterms

Le choix de l'incoterm dépend de :

- **Les conditions de vente**

L'incoterm est défini en même temps que le prix lors de la négociation commerciale. Il peut même être imposé par le client dans ses conditions générales d'achat (CGA).

Historiquement, FOB demeure l'incoterm le plus utilisé notamment dans les échanges avec l'Asie, même s'il n'est pas très adapté au transport de conteneurs.

- **La nature de la marchandise transportée**

Le vendeur peut souhaiter organiser le transport principal car il sécurise ainsi sa marchandise en cas de spécificité ou de complexité de manutention.

Il va choisir les transitaires spécialisés dans son secteur d'activité (le vin, les machines industrielles...) ou dans la nature de la marchandise transportée (dangereux, liquides...)⁴¹.

- **Les compétences internes**

Un primo-exportateur peu aguerri au transport international et à la douane va laisser à son client le soin de venir prendre la marchandise dans son usine. Cependant, il n'appréhende pas toujours le risque lié à l'incoterm EXW.

La facturation est dépendante de l'enlèvement de la marchandise. Si le client ne vient pas chercher la marchandise, cela générera un retard de facturation ainsi qu'une immobilisation prolongée en stock.

⁴¹ Céline Bouveret-Rivat, Florence Brun, Catherine Docros, Catherine Mercier-Suissa, *sup.cit*, fiche 22.

Il vaut mieux utiliser un incoterm FCA puisque l'exportateur fera livrer la marchandise au lieu convenu et maîtrisera ainsi la date de livraison. De plus, il effectuera la déclaration douanière et le document de transport, nécessaires à la bonne tenue de son dossier export. L'incoterm EXW est davantage recommandé pour les échanges nationaux et intra-communautaires.

- **Le volume des flux internationaux traités par l'entreprise**

Si peu d'exportations sont réalisées, l'exportateur n'a pas intérêt à payer le transport car il ne pourra pas négocier un bon fret auprès du commissionnaire de transport.

Il a intérêt à laisser son client s'en occuper dans la mesure où ce dernier réalise un volume important et régulier qui le met en position de force face au transitaire.

- **Les difficultés rencontrées dans le pays de destination**

Le dédouanement à l'import et le post-acheminement peuvent s'avérer compliqués dans certains pays. En effet, le transitaire local, mandaté par le client, va procéder aisément au dédouanement car il en a l'habitude et qu'il est introduit auprès des douanes locales.

Par exemple, en Chine et aux États-Unis, il est recommandé de vendre en DPU pour éviter le blocage en douane. Les infrastructures peuvent être peu développées et les risques de transport peuvent être assez importants.

4-4 Avantages et inconvénients des Incoterms

Le plus grand avantage de l'utilisation des Incoterms est la normalisation et la spécificité des aspects complexes du commerce international.

Le fait de disposer d'un système qui élimine toute ambiguïté entre les nations a rendu le commerce beaucoup plus simple, notamment lors de la négociation des conditions.

Cela permet d'économiser du temps et de l'argent qui auraient auparavant été dépensés pour des avocats qui auraient rédigé des clauses en décomposant les Incoterms dans un langage différent.

Un inconvénient notable des Incoterms est que les acheteurs et les vendeurs ont des préférences différentes lorsqu'ils les utilisent.

Par exemple, les vendeurs peuvent choisir le CIF parce qu'ils comprennent mieux leurs expéditions que les acheteurs. L'acheteur, en revanche, peut préférer FOB pour les mêmes raisons.

Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises

Cependant, les termes eux-mêmes ne sont pas le problème et il s'agit plutôt d'une question de négociation sur les termes à utiliser plutôt que sur la clarté des termes eux-mêmes.

Conclusion

L'assurance est un domaine très vaste et très complexe du fait des événements aléatoires, c'est-à-dire les risques et les affirmations dans leur mission de réduire l'incertitude, à la fois pour les personnes ou les particuliers.

L'assurance maritime est une assurance qui couvre les dommages matériels causés aux marchandises transportées ou aux navires. Ce type est obligatoire pour se couvrir contre les sinistres qui peuvent se produire en mer.

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

Ils ont été élaborés par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises.

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

Chapitre III : Etude de cas

Introduction

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

Pour avoir des réponses aux questions posées au début de ce travail, et afin de cerner notre problématique, nous allons essayer d'analyser ce que nous avons développé dans la partie théorique.

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

Section 01 : Présentation de l'entreprise d'accueil « ENIEM »⁴²

Cette présente section porte sur la présentation de l'ENIEM

1 Informations générales

L'ENIEM est une entreprise de droit algérien constituée le 02/01/1983, elle est une entreprise publique économique issue du SONELEC, chargée de la production et de la commercialisation des produits électroménagers, puis transformée en société par actions le 08 octobre 1989.

Les actions sont détenues à 100 % par l'Etat, son capital social est de 2.957.000.000 DA (ce capital était de 40MDA au moment de son passage à l'autonomie en 1989).

Par ailleurs, l'ENIEM est la première entreprise algérienne certifiée par la norme ISO 9001/2000 » et ce depuis 1998.

Son capital social de nos jours est de 10.279.800.000 DA.

L'ENIEM est implantée dans la zone industrielle d'Oued - Aissi, elle se situe sur la Route reliant la ville de Tizi - Ouzou et la commune de Tizi -Rached, elle s'étale sur une superficie de 55 hectares et elle relève administrativement de la commune de Tizi - Rached, daïra de Larbaa Nath Irathen.

⁴² Document interne de l'ENIEM

1-1 Objectifs de l'entreprise ENIEM

L'ENIEM a plusieurs objectifs pour assurer un impact plus performant au niveau de ses fonctions à savoir :

- La meilleure maîtrise des coûts de production ;
- L'amélioration de la capacité d'études et de développement ;
- La valorisation du potentiel humain du complexe ;
- Le renforcement de la sécurité des installations et des infrastructures ;
- Le maintien de l'effort de formation et de communication ;
- L'amélioration du design des réfrigérateurs pour satisfaire le marché ;
- L'augmentation de la production et l'accroissement du chiffre d'affaires ;
- Contribution au développement social et économique au niveau régional et au niveau national ;

1-2 Missions principales de l'ENIEM

L'ENIEM est l'une des entreprises stratégiques sur le plan économique du pays puisqu'elle participe à l'augmentation du produit intérieur brut (PIB).

Sa mission est d'assurer le montage, le développement et la recherche dans le domaine des différentes branches de l'électroménager, elle assure également la production des appareils de réfrigération, de cuisson et de climatisation avec une intégration nationale.

1-3 Historique de l'entreprise ENIEM

Le contrat de réalisation du complexe d'appareils (CAM) a été signé le 21/08/1971 pour un montant de 400 millions de dinars, les travaux de génie civil ont été entamés en 1972 et la réception définitive des bâtiments et des équipements a été faite en 1977.

En 1977 le complexe d'appareils ménagers (CAM) a débuté son activité par la fabrication des réfrigérateurs petits modèles avec un effectif de 665 travailleurs et il a réalisé un chiffre d'affaire de 236 millions de dinars à la fin de l'année.

Dans le cadre du développement économique et social, l'ENIEM a procédé en 1986 à l'extension de son activité par l'acquisition de nouveaux équipements pour la fabrication des

Chapitre III : Etude de cas

réfrigérateurs grands modèles et des cuisinières ainsi son chiffre d'affaire passa à 500 millions de dinars.

On peut résumer les faits survenus marquants le développement et l'évolution du (CAM) depuis sa création jusqu'à nos jours comme suit :

- **De 1977 à 1981**

- Démarrage de la production des réfrigérateurs petits modèles en collaboration avec le partenaire allemand DIAG - BOCH en 1977.

- Démarrage de l'ancienne usine de cuisinières et de réchauds plats à deux feux en collaboration avec le partenaire allemand DIAG - SEPPEL FRENCKE en 1977.

- Montage des premiers climatiseurs de type FRENCKE en 1978.

- Entrée en production des chauffe - eau / bain en collaboration avec le partenaire allemand BOCH - CHAFFOTEAU, le partenaire Français MAURY et le partenaire espagnol COUNTRA en 1979.

- **De 1982 à 1986**

- Introduction de montage des petits appareils ménagers moulin à , café (mac) , sèche - cheveux (SC) en 1982 .

- Entrée en exploitation de la nouvelle usine de réfrigérateurs et congélateurs grands modèles en collaboration avec le partenaire japonais MITSUI - TOSHIBA en 1986.

- Élargissement de la gamme de climatiseurs au Split système en 1986.

- **De 1987 à 1989**

- Abandon de la production du petit appareil ménager, cédée au secteur privé en 1987.

- Montage des comptoirs et armoires frigorifiques (CAF) en 1989.

- Arrêt de la production des réchauds plats à deux feux en 1989.

- Passage de l'ENIEM à l'autonomie conformément à la loi 88-01 portant orientation des EPE en octobre 1989.

- **De 1990 à 1991**

- Arrêt de la production de l'ancienne usine de cuisinières et vente des équipements en 1990.

Chapitre III : Etude de cas

- Entrée en production de la nouvelle usine de cuisinière avec le partenaire italien INTRCO-TECHNOGAS en 1991.

- **De 1992 à 1993**

- MAC, SC en Mise en place de l'usine des congélateurs horizontaux << Bahut >> avec la partenaire libanais LEMATIC en 1992.

- Reprise du montage des petits appareils ménagers de type MAC.SC, TVH, et mixeurs avec le partenaire espagnol TAUBEN-TURUS en 1993.

- Réalisation du radiateur à gaz butane avec panneaux catalytiques, produit conçu par l'ENIEM en 1993.

- **De 1994 à 1997**

- Réalisation des réchauds plats à quatre feux en 1994.

- Abandon de la production CAF en 1994.

- Entrée en production de réfrigérateurs 520 L en 1995.

- Montage des petits appareils ménagers BLENDER et ventilateur en collaboration avec le partenaire italien ITAL STAMP en 1995.

- Entrée en production des PAM (SC et MAC) avec le partenaire italien ITAL STAMP en 1996.

- Reprise de la production des comptoirs et armoires frigorifiques CAF en 1996.

- Abandon de la production des réchauds plats à quatre feux en 1997.

- Reconversion du CFC en 1997.

- **De 1998 à 2000**

Compte tenu de l'importance de ses activités, la direction de l'ENIEM a procédé à la restructuration du CAM en sept unités à savoir :

- Le siège

- L'unité commerciale

- Trois unités de production (Froid, Climatisation, cuisson).

- Deux unités de prestation (Technique et Service).

- Certification ISO - 9001 de l'ENIEM par l'organisme français AFAQ - ASSERT.

- **En 2007**

L'ENIEM figurait parmi les treize entreprises nationales que la banque d'affaires espagnole Santander était chargée de privatiser, mais en l'absence d'éventuels repreneurs parmi le privé, national ou étranger, le gouvernement a décidé de la garder dans son giron du coup, l'entreprise qui a frôlé la fermeture en 1999 faisait partie des 250 entreprises publiques sélectionnés par le gouvernement pour effacer leurs dettes, une dette évaluée à 17.5 milliards de dinars.

Au fil des années et après avoir surmonté à des crises ininterrompues, l'ENIEM a récupéré l'image de marque de ses produits. Une tâche " herculéenne «. Pour celle qui fut le fleuron de l'industrie des produits blancs en Afrique, l'ENIEM dispose aujourd'hui d'à peu près 2200 travailleurs et garde encore une part de marché assez conséquente malgré la prédominance et l'hégémonie, dans le pays de marques étrangères

2 Organisation de l'entreprise ENIEM

L'organisation de l'ENIEM a connu une évolution avec le développement de sa gamme d'activité.

La structure de l'ENIEM dans sa configuration actuelle se compose comme suit :

2-1 La direction générale

La direction générale est responsable de la stratégie et du développement de l'entreprise. Elle exerce son activité hiérarchique et fonctionnelle sur l'ensemble des directions et des unités.

2-2 Les directions centrales de l'entreprise

- L'entreprise se compose des directions suivantes :
- La direction des finances et comptabilité ;
- La direction du développement
- La direction des ressources humaines ;
- La direction planification et contrôle de gestion ;
- La direction de l'administration et la direction de l'exploitation : qui gère les unités de production (froid, cuisson et climatisation) et l'unité prestation technique.

2-3 L'unité commerciale

Cette unité est chargée de la commercialisation des produits de l'entreprise et assurer le service après-vente à sa clientèle.

Parmi ses activités :

- Le marketing ;
- La vente des produits fabriqués ;
- Assurer le service après-vente ;
- La gestion des stocks des produits finis.

2-4 L'unité prestation technique

Sa mission est de fournir et d'exploiter les moyens techniques pour répondre aux sections des unités de production ainsi que la gestion de la totalité des infrastructures communes de l'entreprise (Bâtiments, voiries, éclairages etc. ...).

Les activités de l'unité sont les suivantes :

- Gestion du réseau informatique
- Conception et réalisation des outils moules ;
- Usinage de diverses pièces de recharges ;
- Impression
- Etalonnage d'instruments de mesures.
- Entretien des bâtiments ;
- Production d'énergie et des fluides ;
- Neutralisation des rejets industriels avant évacuation vers les décharges publiques ;
- Transports de marchandises ;
- Surveillance du site
- Prestations sociales ;

Pour les unités de production, l'entreprise dispose de trois unités productives à savoir : L'unité froid, l'unité cuisson, l'unité climatisation.

2-5 L'unité froid

La mission de l'unité froide est de produire et développer les produits de froid domestique.

Parmi ses activités :

- Transformation de la tôle
- Traitement et revêtement de surface (peinture, plastification) ;
- Injection plastique et polystyrène
- Fabrication de pièces métalliques (condenseurs, évaporateurs) ;
- Isolation, thermoformage et assemblage ;

2-6 L'unité cuisson

Parmi ses activités :

- Transformation de la tôle.
- Traitement et revêtement des surfaces (émuillage, zingage, chromage) ;
- Assemblage

2-7 L'unité climatisation

Elle est spécialisée dans la fabrication de climatiseurs fenêtré, split mural et split système, ainsi que des chauffages à gaz butane.

2-8 Filiale MILIANA (unité sanitaire)

Elle fabrique du matériel sanitaire (baignoire, évier, lavabo ...) elle est acquise par l'entreprise ENIEM en l'an 2000, elle entre dans le champ de certification de l'entreprise.

L'unité lampe de MOHAMMADIA (ULM) qui a démarré en janvier 1979 pour fabriquer des lampes d'éclairages domestiques ainsi que des lampes de réfrigérateurs sont devenue filiale à 100 % ENIEM le premier janvier 1997.

Elle possède également deux filiales dont la filiale FILAMP spécialisée dans la fabrication, la commercialisation ainsi que la recherche et le développement des produits d'éclairage, et la filiale EIMS pour la fabrication sous licence RIA (ALLEMAGNE) des produits sanitaires et assure aussi leur commercialisation. Par ailleurs et s'inscrivant dans cette démarche, l'ENIEM tend vers une filialisation plus accentuée pour accroître sa productivité.

En termes d'investissement, des micro-investissements sont réalisés afin d'améliorer ses produits notamment en matière de design.

3 Présentation des différentes fonctions de l'entreprise ENIEM

La restructuration du complexe d'appareils ménagers (CAM) a donné lieu à trois unités de productions qui sont :

3-1 L'unité froid

Il est composé de trois lignes de montage :

- Une ligne pour les réfrigérateurs petite modèle
- Une ligne pour les réfrigérateurs grands modèles
- Une ligne pour les congélateurs et les conservateurs

Il compte également des ateliers de fabrication suivante : le reforma et coupe en longueur de la tôle, la presse et souder, le traitement et le revêtement de surfaces et le thermoformage et moussage.

Sa mission globale est de produire et de développer les produits de froid domestique, congélateurs horizontaux et verticaux.

3-2 Unité cuisson

Il est constitué de deux lignes de montage et trois ateliers de fabrication : la tôlerie, la mécanique, le traitement et le revêtement des surfaces.

Les trois domaines d'activités stratégiques de l'ENIEM partagent des métiers communs notamment le traitement de la tôle, le revêtement des surfaces et le montage. Cas moyens communs sont gérés par l'unité « Froid ».

Sa mission globale est de produire et de développer les produits de cuisson à gaz, électrique ou mixtes et tout produit de technologie similaire.

Les modèles fabriqués sont :

- Cuisinière tout gaz (6120-6525-6520) 4 feux.
- Cuisinière tout gaz (6540) inox 4 feux.
- Cuisinière tout gaz (8210) 5 feux.

3-3 Unité Climatiseur

Cette unité contient des produits hétérogènes et le métier dominant dans ce domaine est le montage. Il est constitué d'un atelier presse pour tôlerie et trois lignes de montage :

- Une ligne pour les climatisations ;
- Une ligne pour les machines à laver ;
- Une ligne pour les chauffe eau / bain

Sa mission est de produire et développer les produits de climatisation, de chauffage et annexes (Autres produits) :

- Equipement de climatisation individuel et collectif
- Appareil de chauffages : chauffe bain, radiateur à gaz butane
- Activité annexe : comptoirs et armoires frigorifique.
- Climatiseur « type fenêtre » 12000-15000-18000 BTU.
- Climatiseur « split système » 7000-9000-18000-24000 BTU.
- Machine à laver 7 kg.
- Chauffe - eau 10 L (gaz naturel, gaz butane).

4 Ressources et Moyens de l'entreprise

Depuis sa création l'ENIEM dispose de plusieurs ressources et moyens financier, humains, matériel et technologique.

4-1 Ressources humaines de l'entreprise

L'ENIEM disposait depuis sa création d'un effectif assez important. Cette proportion fait que les responsables prêtent plus attention à la ressource humaine de l'entreprise. Cette dernière est alors perçue comme étant un actif potentiel et comme étant l'une des ressources incontestables de la compétitivité et de la performance de l'entreprise, d'où l'intérêt de bien la gérer.

L'ENIEM alors déploie ses efforts concernant la gestion des ressources humaines. Chaque unité dispose alors d'un département administration et ressources humaines géré par le département centrale d'administration et de ressources humaines de la direction générale. Ces départements se composent d'un personnel qui assure leur bon fonctionnement.

Chapitre III : Etude de cas

La Direction générale est responsable de la stratégie et du développement de l'entreprise. Elle exerce son autorité hiérarchique et fonctionnelle sur l'ensemble des unités.

L'effectif de l'entreprise au 31/12/2008 de 2422 agents répartis comme suit :

Cadres : 323

Maîtrises : 748

Exécutions : 1351

- Il existe une forte hiérarchie à l'ENIEM
- La majorité des ouvriers (environ 70 %) sont une nouvelle et assez jeune génération (-10 ans d'expérience).
- La relation avec les supérieurs directs et entre les ouvriers et les chefs d'équipes, est bonne.
- La gestion des carrières constitue un domaine qui permet de conjuguer les objectifs individuels avec les objectifs organisationnels contribuant ainsi à l'atteinte de la performance de l'entreprise. On constate que cette pratique est présente dans l'entreprise ENIEM.
- La pratique de formation est devenue un droit pour les employés et en même temps elle est aussi considérée comme une obligation pour eux et pour leur employeur, on constate que l'entreprise ENIEM forme ses ouvriers afin de développer leurs compétences techniques

4-2 Principaux moyens de l'entreprise ENIEM

Les unités de production froid, cuisson, et climatisation ont démarré en 1977 et elles ont bénéficié chacune d'un programme d'extension pour améliorer la technologie, diversifier la gamme et répondre aux besoins du marché.

Les extensions ont été réalisées selon le plan ci-après :

- Extension « réfrigérateur » avec une licence de TOSHIBA-JAPAN en 1986 ;
- Extension « cuisinière » avec une licence de techno-gaz Italie en 1992 (renouvellement de l'ancienne gamme de cuisinières)
- Extension « climatiseur » avec une Licence AIR-WELL France en 1990 ;
- Atelier de fabrication de congélateurs horizontaux avec une licence Lemmatique en 1993.

D'une manière générale, le potentiel industriel de l'ENIEM est en bon état compte tenu des paramètres suivants :

- Équipements nouveaux acquis dans le cadre des extensions
- Renouvellement de certaines installations dans le cadre de reconversion des CFC (chlorofluorocarbures)
- Maîtrise de la maintenance des équipements taux de panne acceptable
- Origine des équipements (Allemagne, France, Italie, Japon)

4-3 Utilisations des NTIC à l'entreprise ENIEM

Sur le plan technologique, l'environnement de l'électroménager se caractérise par une course vers l'innovation dans les domaines suivants :

- le domaine écologique : par la recherche de produits moins polluants :
- le domaine énergétique : par la recherche de produits qui consomment moins d'énergie :
- la sonorisation : par l'offre de produits moins sonores ;
- la taille du produit et le design : de façon à ce qu'il adapte aux architectures des cuisines.

Cependant, l'ENIEM enregistre un retard considérable dans l'innovation technologique.

Une stratégie qui exige d'énormes investissements que la capacité financière de l'entreprise.

5 L'environnement de l'entreprise ENIEM

L'environnement de l'ENIEM se compose de : son offre, ses clients, ses fournisseurs et ses concurrents.

5-1 L'offre de l'entreprise ENIEM

Les différents segments d'activités dans lesquels opère l'ENIEM lui permettait d'occuper une position dominante, soit par la taille, vue qu'à sa création, sa capacité de production aux besoins de toute la demande du marché national, soit par l'étendue de sa gamme, étant donné qu'elle fabrique des produits électroménagers de plusieurs types tel que :

- Les appareils de réfrigération (réfrigérateurs, congélateurs ...) ;
- Les équipements de climatisation ;

- Les appareils de lavage et de cuisson.

Elle assure également la commercialisation de ses produits et les services après-vente émanant de ces derniers.

5-2 Principaux clients

La clientèle de l'ENIEM affiche une satisfaction envers ses produits. Cela est dû au niveau de qualité reconnu à la gamme assez large des produits offerts ainsi qu'au rapport qualité prix appréciables.

Malgré ces avantages, l'environnement de l'ENIEM est très concurrentiel à travers la stratégie des prix concurrentiels, la qualité de l'emballage, la qualité après-vente. Ce qui expose toujours l'ENIEM au risque de perte de la clientèle.

Le marché de l'ENIEM est à la fois national et international ; au niveau national les produits ENIEM sont destinés aux ménages, au secteur commercial, aux collectivités et administrations et à la chaîne nationale du froid ; Au niveau international, les exportations de l'ENIEM sont faibles mais touchent néanmoins certain pays africain (Mali, Niger). Du Maghreb et européen avec les produits de réfrigérateur et de climatisation.

5-3 Principaux fournisseurs

La production est une activité de l'ENIEM, elle nécessite l'acquisition de matières premières, de composants et de pièces de rechange (compresseur, plaque, évaporateurs, tube aluminium, tôles et fils d'acier, robinetteries à gaz, etc.) utilise au fonctionnement des unités de fabrication dans des meilleures conditions en termes des coûts, de délais et de qualités conformément aux exigences de la gestion de la production.

L'ENIEM avec son ancienneté et son expérience, dans le domaine de l'électroménager, a pu entretenir des relations solides avec les fournisseurs locaux et étrangers à travers différents pays du monde : France, Italie, Suisse, Espagne, Allemagne, Chine, etc.

Parmi les principaux fournisseurs de l'ENIEM nous pouvons citer :

- General emballage pour les cartons d'emballages ;
- Saper pour robinetteries à gaz ;

Le pouvoir de négociation de l'ENIEM face à ses fournisseurs est faible, ce que nous pouvons constater à travers les faits suivants :

- Certains composants (thermostat, l'électrovanne, les plaques d'évaporation ...) sont bien spécifiques aux produits ENIEM. Ceci rend tout changement de fournisseur quasi impossible

En cas où l'entreprise demande à un autre fournisseur de lui produire le composant, elle doit participer à l'investissement qu'il effectuera pour son compte, ce qui est coûteux à réaliser.

Aussi, l'adaptation des produits de l'entreprise des composants standards nécessite des moyens financiers dont l'entreprise ne dispose pas actuellement.

- Chaque unité effectue son programme d'achat sans collaboration avec les autres unités, bien qu'ils partagent beaucoup de matières et composants. Ceci empêche l'entreprise de bénéficier du pouvoir de négociation que peut lui procurer l'achat en grande quantité.
- L'incidence de la qualité des matières et composants achetés sur le produit final de l'entreprise est forte, ceci rend difficile le changement de fournisseur.
- Certaines matières premières (fils de suivre, résine plastique ...) sont périssables, ce qui empêche leur achat en grande quantité.

5-4 Principaux concurrents

On distingue deux types de concurrents : nationaux et internationaux.

5-4-1 La concurrence nationale

Depuis la libération du commerce extérieur, l'ENIEM est livrée à deux formes de concurrence, de la part de l'entreprise publiques et privées :

- La concurrence directe de la part des entreprises qui importent des collections complètes en composant de produits finis, ou des CKD (Completely Knocked Down), en suite faire du montage ;

- La concurrence indirecte qui émane de l'importation de produits finis.

5-4-2 La concurrence internationale

Les exportations de l'ENIEM sont très faibles par rapport au chiffre d'affaires total. Cet état est dû au fait que l'ENIEM de nouveau avantage compétitif dont jouissent ses concurrents qui sont :

- Le respect de l'écologie par le développement des produits ;
- avoir des niveaux de prix compétitifs ;

- améliorer la qualité du produit et de l'emballage ;
- le respect des délais de livraison ;
- améliorer le design du produit.

6 Présentation de l'unité froid (lieu de stage pratique)

L'unité froid est une cellule très importante dans l'organisme qui concourt à la réalisation d'environ 80 % du chiffre d'affaire, elle est implantée à 7 KM à l'Est de la wilaya de TIZI OUZOU, elle possède des bâtiments industriels de stockage et des moyens de soutien adéquats à son exploitation.

Elle est issue de la restructuration de complexe appareils ménagers CAM. Le 4 Avril 1998 par la décision du conseil d'administration.

La mission globale de cette unité est de produire et développer les produits froids domestiques.

Organisation interne de l'unité froid

L'unité froide est organisée en centres d'activité stratégiques avec toutes les structures nécessaires pour assurer un fonctionnement autonome.

L'unité froide est structurée de la manière suivante :

- Un directeur d'unité avec un secrétariat et un staff fonctionnel et un contrôleur de gestion.
- Un département PRODUCTION avec un service ordonnancement et dix ateliers de fabrication.
- Un département technique englobant divers fonctions (bureau d'étude, un bureau des méthodes et le développement des produits).
- Un département commercial regroupant les structures / services : gestion prévisionnelle et stocks / achat et transit, dédouanement et relations clients.
- Un département qualité qui assure le contrôle des composants et matières achetées et des produits fabriqués.
- Un département finance et comptabilité qui est composé de la comptabilité générale, la comptabilité analytique et de budget.

Chapitre III : Etude de cas

- Un département ressources humaines qui assure le soutien logistique et la gestion du personnel.

- Un département laboratoire central pour les essais des produits et le contrôle des pièces et matières.

- Un département maintenance qui assure la maintenance des équipements de l'unité.

Elle est composée de trois lignes de montages :

➤ Première ligne :

Réfrigérateurs table top, petits modèles dont à capacité de production est de 110.000 appareils par an réalisé en deux équipes.

Donneur de licence : BOSCH, Allemagne, 1977.

➤ Deuxième ligne :

Réfrigérateurs grands modèles dont les capacités installées sont de 390.000 appareils par an réalisés en deux équipes (4 modèles de réfrigérateur).

Donneur de licence : TOSHIBA JAPAN, 1987.

➤ Troisième ligne :

Congélateur et les conservateurs dont les capacités sont 60 000 appareils par an (3 modèles de fabrique).

Donneur de licence : LEMATIC - LIBAN - 1993.

La gamme de produit de cette unité est constituée de :

- Réfrigérateurs 160L / 1 Porte.
- Réfrigérateurs 240L/1 Porte.
- Réfrigérateurs 350L/1 Porte.
- Réfrigérateurs 330L/2 Portes.
- Réfrigérateurs 520L/2 Portes.
- Réfrigérateurs No Frost 375L/2 Portes.
- Réfrigérateurs 500L / 2 Portes.
- Réfrigérateurs combinés (réfrigérateur, congélateur) / 290L
- Armoire vitrée 675L.

- Congélateur vertical 220L.
- Conservateurs BAHUT 350L et 468L.
- Conservateurs.

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

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

Ensuite nous allons expliquer les démarches suivies par l'importateur qui est dans notre cas l'entreprise ENIEM et le fournisseur qui est (kama for coating & manufacturing on behalf of rajamec) pour faire déclarer la marchandise au niveau de la compagnie d'assurance qui est dans notre cas la SAA, ainsi que la procédure de déclaration de sinistre arrivé lors de l'acheminement de marchandise pour avoir une indemnisation des dommages par l'assureur.

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

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

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

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

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

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

Chapitre III : Etude de cas

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

ARTICLE 1 : Définitions

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

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

Conditions générales

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

Conditions particulières

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

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

Accident

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

Dommages matériels

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

Sinistre

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

Franchise

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

ARTICLE 2 : Objet de la garantie

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

La présente garantie, ne s'applique pas :

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

ARTICLE 3 : Garantie accordée

La présente assurance est souscrite aux Conditions tous risques y compris vol et disparition conformément aux Conditions Générales annexées.

Sont notamment couverts par la présente Police

- les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités subis par les facultés (marchandises) assurées lorsqu'ils sont la conséquence :
 - d'un événement majeur énuméré (naufage du navire ou d'une unité fluviale, déraillement, renversement du véhicule terrestre de transport, incendie, explosion, catastrophes naturelles.
 - de mouille ou contamination,
 - de déchirure, de chute (sacs) ou de rupture accidentelle du dispositif de chargement ou de déchargement, étant entendu que le défaut d'emballage et / ou de conditionnement ne pourra être opposé à l'Assuré ;
 - de vol, pillage, disparition ou non livraison (sacs).
- Le vol, le pillage et la disparition de tout ou partie des objets assurés demeurent assurés dans les mêmes conditions, à moins qu'ils ne proviennent d'un des risques exclus.

Chapitre III : Etude de cas

Toutefois, le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'Assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans le rapport d'expertise.

La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'Assureur que sur présentation d'une attestation de non débarquement au port de destination et / ou un certificat de perte établi par le consignataire ou l'acconier du navire et ce, après des recherches infructueuses.

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

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

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

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

ARTICLE 4 : Garanties complémentaires

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

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

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

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

Toutefois, si pour des raisons de force majeure, l'assuré ne peut enlever ces marchandises au terme de ce délai, celui - ci pourra être prorogé à la demande de l'assuré, formulée avant l'expiration du délai prévu ci - haut ce délais peut être prolongé par quinzaine sans surprime, et sans dépasser dix (10) quinzaines.

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

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

e) **CLAUSE SPÉCIALE** Infiltration d'eau

Par dérogation à l'article 7 des conditions générales faculté maritimes, et l'article 5 alinéa f) du présent contrat, l'assureur garantit les dommages matériels résultant de l'infiltration d'eau dans les conteneurs.

Une franchise de 1 % est appliquée sur le montant des dommages résultant de l'infiltration d'eau.

ARTICLE 5 : Exclusions

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

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

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

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

Chapitre III : Etude de cas

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

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

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

g) Violation de blocus.

h) Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température piquage des liquides en fûts et en citernes. Sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

En plus des exclusions suscitées, sont exclus de la présente garantie, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant d'une mauvaise préparation des facultés assurées.

ARTICLE 6 : Activité de l'assuré

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

ARTICLE 07 : Nature des objets assures

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

ARTICLE 08 : Sommes assurées

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

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

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

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

Chapitre III : Etude de cas

ARTICLE 09 : Durée de la garantie

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

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

ARTICLE 10 : Fonctionnement du contrat

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

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

ARTICLE 11 : Navires transporteurs

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

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

Tableau n4° : Surprime Age et pavillon du navire

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

Source : Document interne de l'ENIEM

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

ARTICLE 12 : ISM / CODE

Par dérogation à toute disposition contraire, la présente police couvre uniquement les facultés transportées sur des navires qui détiennent le certificat de gestion de la sécurité (*safety management certificate*). Appartenant à une Compagnie qui possède l'attestation de conformité (*document of compliance*).

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

ARTICLE 13 : Classification Des Navires Transporteurs

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

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

12) KOREAN REGISTER OF SHIPPING.

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

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

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

ARTICLE 14 : Déclaration Sinistre

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

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

ARTICLE 15 : Constatations Des Avaries

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

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

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

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

- Établir, éventuellement, un constat amiable signé conjointement avec les tiers responsables.

ARTICLE 16 : Délais de constatation

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

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

ARTICLE 17 : Perte de recours

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

ARTICLE 18 : Contribution provisoire aux avaries commune

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

ARTICLE 19 : Franchise

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

ARTICLE 20 : Règlement des sinistres - base d'indemnisation

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

Règlement des dommages et pertes

1. L'importance des avaries constatées, ainsi qu'il est dit à l'article 16, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.
2. Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composant un même tout et où l'assureur juge de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets avariés ou non les risques de retour et de réexpédition ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'assureur, si les avaries constatées sont-elles mêmes à sa charge alors même qu'il serait tenu de payer tant pour les frais que pour les avaries une somme supérieure à la valeur assurée.

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

ARTICLE 21 : Pièces Constitutives Du Dossier De Réclamation

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

- Déclaration de sinistre.
- Connaissance originale ou copie non négociable.
- Facture (s) commerciale (s) domiciliée (s) ;
- Lettre de réserves réglementaire, avec accusé de réception du (ou des). Tiers responsable (s) des dommages.

Chapitre III : Etude de cas

- Attestation de non débarquement ou bordereau différentiel ou bulletin de déficit de douane en cas de manquant.
- Rapport d'expertise avec photos, accompagné de la note d'honoraires de l'expert.
- Récépissé de déclaration de vol après dépôt de plainte (en cas de disparition ou vol).
- Liste de colisage.

Ainsi que tous documents en rapport avec le sinistre et / ou l'expédition, jugés utiles par l'assureur.

Ces documents doivent être transmis à l'assureur dans les meilleurs délais et au plus tard dans les trois (03) mois qui suivent la date de survenance du sinistre.

ARTICLE 22 : Taux de prime & décompte de prime

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

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

Tableau n°05 : Taux de prime et décompte de prime

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

Source : Document interne de l'ENIEM

ARTICLE 23 : Droit applicable et juridictions

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

ARTICLE 24 : Durée et effet du contrat

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

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

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

Les marchandises doivent être assurées à l'embarquement, avant qu'elles seront chargées dans le périmètre de navire. Lors de la réception de connaissance, l'assuré (ENIEM) doit remplir et déposer au niveau de la SAA, un avis d'aliment faculté maritime⁴³, qui porte des informations suivantes :

Le numéro d'avis d'aliment (n° 0000735), la date d'établissement (03/09/2021), marques et numéros (UF37/201), le nombres de colis (01 TC de 20 pied), nature des marchandises et de l'emballage (Tôle LAF), pays d'embarquement (EGYPTE), destination (Alger), lieu de chargement (Alexandria El Dekheila), nom de navire (CMA CGM fort st pierre), date d'embarquement (05/09/2021), valeurs assurée en devise (45746 USD), cours de jour (1USD = 135,38 DA), valeurs assurée en dinars (6193093,48), type de garantie (tous risques), le cout d'assurance(0,04%), le montant de la prime (2477,24 DA).

Accompagnée d'une lettre de réserves préliminaire⁴⁴, ce document est important, lorsque des réserves sont adressées au transporteur ou à son représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison comme le prescrit l'article 790 du Code Maritime, le principe de présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur se trouve conforté.

⁴³ Voir annexe n° 01

⁴⁴ Voir annexe n° 02

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

3 Procédure de prise en charge du sinistre

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

3-1 La déclaration de sinistre

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

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

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

Certains renseignements doivent être dans la déclaration de sinistre⁴⁵, à savoir :

Le nom du navire (OKEE ORTOLAN DELTA), la date d'arrivée (17/09/2021), pays d'embarquement (Egypte), le port de déchargement(ALGER), le nom et adresse du transporteur (CMA CGM quartier des affaires Beb Azzouar Alger), nature de marchandise (bobine de tôle Laf), quantité (08 bobines), une description approximative des dommages (écrasement d'une bobine de tôle LAF à l'intérieur de TC n° ECMU2140502).

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

3-2 Les documents accompagnants la déclaration de sinistre

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

a) Connaissance original ou copie non négociable :

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

Le connaissance maritime⁴⁶ est composé de :

⁴⁵ Voir annexe n° 03

⁴⁶ Voir annexe n° 04

Chapitre III : Etude de cas

Nom du fournisseur (Kama for coating & manufacturing on behalf of rajamec EGYPTE), Nom et adresse du client (ENIEM SPA, unité froid, zone industrielle Aissat Idir, Oued Aissi BP 108, Tizi Ouzou, Algerie), le numéro de connaissance (CFA0432015) Le port de déchargement (Alger), du nombre de connaissance original (3), la désignation de la marchandise (Bobine de tole LAF), la quantité (8 colis), le poids en gros (25990.000 KG), Date d'embarquement du port (08/09/2021), type de l'incoterm(FOB).

b) avis d'aliment

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

c) Facture commerciale domiciliée

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

Dans notre cas, elle est établie entre ENIEM et son fournisseur, Nom du fournisseur (kama for coating & manufacturing on behalf of rajamec EGYPTE), Nom du client (ENIEM unité froid), Destination (Z.I OUED AISSI TIZI OUZOU), Numéro de la facture (5200011681), L'incoterm choisi (FOB), Désignation de la marchandise (Bobines de Tôles LAF), Le nombre de colis (08 Bobines), Le poids brut (25990 KG), le poids net (25700 KG), La valeur en devise USD (45746).

d) Rapport d'expertise avec photos accompagné de la note d'honoraires de l'expert

Le rapport d'expertise⁴⁷ est un élément essentiel dans l'estimation des dommages, l'ENIEM unité froid a désigné l'expert **Mr IDRES Mahmoud** situe au **Rue des frères Kara, Bejaia**. Afin de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivante :

08 bobines de tôle laminée à froid logées dans 01 container.

Ou il a constaté des endommagements à divers degrés d'importance d'une bobine de tôle LAF, l'estimation du montant des dommages établis comme suit :

Le poids d'une bobine x le prix unitaire (USD/T) = le montant de l'unité de tôle

4,940 T x 1.780,00 USD/T = 8.793,20 USD

1 USD = 135,38 (avis d'aliment SAA n°0000735 du 02/09/21)

⁴⁷ Voir annexe n° 05

Soit un montant en dinars :

$8793,20 \times 135,38 = 1.190.423,42$ DA

Le rapport d'expertise doit être accompagnée de la note d'honoraire⁴⁸ qui détermine les frais d'expertise, en plus des photos qui montre les dommages.

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

La lettre de réserves⁴⁹ est présentée, soit au tiers responsable ou à son représentant pour qu'elle accueille son accusé de réception avec la date du jour de sa notification, soit envoyée en recommandée avec accusé de réception.

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

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

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

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

f) Avis d'arrivée

C'est le document par lequel l'assuré(ENIEM) prouve à l'assureur (SAA) que la marchandise a été arrivé au port de destination⁵⁰.

⁴⁸ Voir annexe n° 06

⁴⁹ Voir annexe n° 07

⁵⁰ Voir annexe n° 08

g) Liste de colisage

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

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

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

4 Indemnisation des dommages par l'assureur

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

Dans notre cas d'étude la valeur du dommage sera indemnisé par la SAA, qui a choisi de rembourser directement sans faire une contre-expertise l'ENIEM en délivrant le chèque BDL⁵¹ n° 9665155, d'un montant de 1.116.899,72 DA.

L'ENIEM doit notifier son assureur (SAA) la réception du chèque remis par un acte de subrogation⁵².

⁵¹ Voir annexe n° 09

⁵² Voir annexe n° 10

Conclusion

Pour conclure ce chapitre, on constate que l'ENIEM a suivi les procédures d'assurance marchandises convenablement, dont elle a souscrit une police d'abonnement au niveau de la compagnie d'assurance (SAA) cela lui permettra d'être indemnisé en cas de sinistre.

La déclaration de la marchandise à l'assureur se fait à l'embarquement du port d'expédition à travers un avis d'aliment faculté maritime accompagné d'une lettre de réserve préliminaire afin de prévenir le transporteur et la compagnie d'assurance d'éventuels dommages pendant l'expédition.

Dans notre cas, l'assuré (l'ENIEM) qui a constaté des dommages dans la marchandise, a procédé aux démarches à suivre en cas de sinistre, commençant par la déclaration du sinistre joignit par plusieurs documents comprenant la facture commerciale domiciliée, le connaissement maritime, l'avis d'aliment, la liste de colisage, le rapport d'expertise et la lettre de réserve.

On constate que quelle que soit la nature du sinistre inclus dans le contrat d'assurance après souscription de cette dernière l'assurance SAA honore sa partie du contrat et assume sa responsabilité en indemnisant l'assuré de la valeur de dommage. Tous contrats d'assurance à ses conditions quelle que soit sa nature.

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime reste le mode de transport le plus utilisé, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux. Il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter à l'accroissement des échanges internationaux.

Par conséquent, le transport maritime est un instrument privilégié pour le commerce international, comme c'est le cas en Algérie, où l'on sait que plus de 90% du commerce extérieur de l'Algérie se fait par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier).

Malgré les avantages de ce mode de transport, il reste exposé à plusieurs risques pouvant survenir du lieu de provenance des marchandises à la destination finale, ce qui nécessite des règles de gestion efficaces pour mieux gérer l'impact négatif des risques. Et les dommages peuvent affecter les personnes, l'environnement et les marchandises elles-mêmes.

Les organisations internationales ont pris des mesures préventives pour faire face aux imprévus et d'éventuel désaccord, aidés par une série de conventions et de codification des termes de commerce international, par l'élaboration des règles et principes régissant ce mode transport et de créer une énumération internationale de référence pour la codification des assurances transport qui est les INCOTERMS.

En raison de l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce extérieur algérien, l'assurance maritime occupe la première place dans le secteur de l'assurance transport. Pour couvrir les risques d'avaries trois types de couvertures et de contrats sont mis à la disposition des assurés selon le type de marchandises, qui permette le remboursement auprès de leurs assureurs en cas de réalisation du sinistre, à savoir que l'assurance ne couvre pas les risques liés aux activités pénales, le retard de livraison, mauvais emballage et les fautes de l'assuré.

A travers notre stage pratique au niveau de l'entreprise national ENIEM, nous sommes arrivés à mieux comprendre les principes de l'assurance de transport maritime des marchandises dans la vie économique et sociale, et à répondre à notre problématique suite à une analyse d'un contrat d'assurance sur faculté.

Conclusion générale

Ainsi que savoir les formalités de souscription de marchandise au sein de la compagnie d'assurance SAA, et expliquer comment s'effectue une déclaration d'un sinistre et quelles sont les formalités à suivre pour avoir un remboursement.

Notre cas porte sur l'entreprise ENIEM (unité froid) qui a effectué une opération d'importation de matière première (bobines de tôle laf), utilisée dans la fabrication de réfrigérateurs, importée d'EGYPTE en destination d'ALGER transportée par voie maritime par la compagnie maritime CMA CGM, qui a connu un dommage lors de déchargement. Ou l'entreprise a procédé à la démarche de déclaration de sinistre afin d'obtenir l'indemnisation a cet incident.

L'objectif final étant d'apporter des éléments de réponses à la problématique initiale de notre recherche : « Quelles sont les procédures à suivre pour réaliser un contrat d'assurance des marchandises transportées par voie maritime dans le commerce international ? » que nous avons tenté d'y répondre en fixant deux hypothèses de départ.

Les résultats nous ont permis d'analyser nos hypothèses comme suit :

Hypothèse 1 : L'assurance a participé dans la croissance des transactions commerciales internationales, par voie maritime, à travers son rôle de prémunir contre les différents avaries et dommages qui peuvent toucher le navire ou les marchandises. (Hypothèse affirmée).

Hypothèse 2 : L'assurance est une formalité obligatoire dans le transport international de marchandises à l'importation comme à l'exportation. (Hypothèse affirmée).

Pour finir nous concluons que la procédure de l'assurance des marchandises transportées par voie maritime est une formalité obligatoire et importante dans les opérations d'importations et exportations, car les marchandises qui ne sont pas assurées ne peuvent pas être chargées à l'intérieure de navire d'une part; de l'autre part l'assurance par son rôle de prémunir contre les différents avaries et dommages qui peuvent toucher le navire ou les marchandises a participé dans la croissance des transactions commerciales internationales, par voie maritime en offrant des indemnisations en cas de réalisation d'un sinistre.

Bibliographie

Référencés bibliographiques :

Ouvrages :

- Alfred Édouard Droz, « Traité des assurances maritimes : du délaissement et des avaries », Volume 1, édition Ernest Thorin, 1881, paris.
- August-Raynald Werner, « Traité de Droit Maritime général : éléments et système, définition, problèmes, principe », édition Librairie Droz, Genève,1964.
- Bertrand NEZEYS, « commerce international croissance et développement » 2eme édition, édition economica, Paris,1990.
- Céline Bouveret-Rivat, Florence Brun, Catherine Docros, Catherine Mercier-Suissa, « Fiches de Stratégie de développement des exportations », Editions Ellipses, Paris, 2 févr. 2021.
- Charles Lemonnier : « commentaire sur les principales polices d'assurance maritime », édition VIDECOQ père et fils, Paris.
- Charles Lyon-Caen, Louis Renault, « Traité de droit commercial : Des navires. Des propriétaires de navires & de leur responsabilité. Des gens de mer. Du capitaine. De l'affrètement » tome cinquième ,4ème édition, paris 1911.
- Chia-Jui Cheng, « Basic Documents on International Trade Law »2eme édition, édition BRILL, 22 février 1990, Dorderecht, Boston, London.
- Denis Chevalier, François duphil, « transporter à l'international »,4emeEdition, Edition Foucher, vanves,2009.
- Désiré Loth « L'Essentiel des techniques du commerce international », Editions Publibook, 2009.
- J. Ruotte, “Opérations et travaux de banque : Précis d'un cours élémentaire fait à la Société d'enseignement professionnel du Rhône”, 2ème édition, édition A. Storck & Cie. 1899.
- Jean Belotti, “transport international de marchandise” 5eme édition, édition Magnard-Vuibert, janvier 2015.
- Jean-Claude Dakouri, “Droit des transports maritimes”, Editions L'Harmattan,2015, paris.
- Jérôme Yeatman, « manuel international de l'assurance », 2eme édition, édition economica, paris ,2005.
- Kossi Albert-Francis Thoo, “ Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime”, édition LIT Verlag, Münster, 2003.

- Ludovic, Archevêque Frédéric, « Économie-Droit », Editions Ellipses, Paris, 2018.
- MARCQ J, « Risque et assurances transport et logistique », Edition, L'argus de l'assurance, France, 2011.
- Pape Djigdjiam Diop, « Le droit douanier des pays africains », Editions L'Harmattan, Dakar, 2020.
- Philippe Deubel, Marc Montoussé, Serge d'. Agostino, « Dictionnaire de sciences économiques et sociales », Editions Bréal, 2008.
- Régis Kalaydjian, « Données économiques maritimes françaises 2009 », Editions Quae, 3 mai 2010, France.
- Thierry Tauran, « Les assurances », 2^{eme} édition, Editions Publibook, Paris, 2004.

Sites internet :

- <https://tfig.unece.org/FR/contents/org-unctad.htm>
- <https://www.banquemondiale.org/fr/who-we-are>
- <http://www.douane.gouve.fr>
- <http://www.assurances.info>
- <http://www.ffsa.fr>
- <https://www.wto.org>

Guides :

- Guide du FMI, “Qu'est-ce que le Fonds monétaire international ?” Publié sous la direction de Jeremy Clift, Washington, 2004.
- Guide des assurances en Algérie 2015.

Mémoires :

- **Bouayad Rosa**, thème “ L'analyse de la logistique des importations au sein d'ENIEM Tizi-Ouzou unité froid”, mémoire de fin d'étude en science commerciale d'université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou.

Autres :

- Articles juridique Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règles de Hambourg).
- Articles juridique de convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles.

- Articles juridique Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.
- Comprendre l'OMC, Écrit et publié par L'Organisation mondiale du commerce Division de l'information et des relations avec les médias © OMC, imprimer en décembre 2008.
- Conseil du commerce et du développement, Soixante-quatrième session, « Évolution du système commercial international et ses tendances dans une optique de développement », Genève, 11-22 septembre 2017.
- Formatrice accréditée ICC France, “les nouvelles règles incoterms 2020 et la valeur en douane”, septembre 2019.
- L'OCDE, « Principes de l'applicables en matière de prix de transfert à l'intention des entreprises multinationales et des administrations fiscales », édition 2009.
- Les conditions générales d'assurance sur les facultés maritime matière de connaissance et protocole de signature « Règle de la Haye ».
- Publication de la OMI, “OMI Ce qu'elle est”,4 Albert Embankment Londres royaume uni.

Annexes

ANNEXE 02

Date :

ENIEM

ENTREPRISE NATIONALE DES INDUSTRIES DE L'ELECTROMENAGER
المؤسسة الوطنية للصناعات الكهرومنزلية

EPE / SPA

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

Complexe d'appareils ménagers
مركب الأجهزة المنزلية

ENIEM UNITE FROID
DEP COMMERCIAL
SERVICE TRANSIT ET DOUANE

OUED AISSI LE : 20/09/2021

33501

TRANSPORTEUR: CMA CGM
QUARTIER DES AFFAIRES
BEB AZZOUAR ALGER

OBJET : RESERVES

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que le NAVIRE OKEE ORTOLAN DELTA
Arrivé LE , 17/09/2021 a débarque pour notre compte cargaison TOLE LAF, soit (01 TC)
sur lesquels nous pourrons constater
Éventuellement des dommages et avaries (BL N° CFA04322015)

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

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

SIGNATURE DU RECEPTIONNAIRE



Devis le 23/09/2021

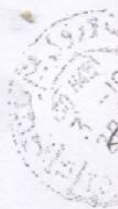
Zone industrielle aissat idir, Oued-aissi
B.P. 108 RP - Tizi Ouzou - Algérie
T : +213 (0) 26 41 31 79 / 41 31 95
S : www.eniem.com.dz

+213 (0) 26 413 214

المنطقة الصناعية عيسات إيدير، واد عيسى
ص ب 108 تيزي وزو - الجزائر
ه : +213 (0) 26 41 31 79 / 41 31 95
www.eniem.com.dz : 9

LK 7/8 1/20 5A

СМА СГМ



Сектор дел Аффайер



Асан Егизов
Асан



RR 003 924 526 15

L'ASSURE : ENIEM

Franco

ANNEXE 03

CL 4120

ADRESSE :

Mme Albi

FAX :

TELEPHONE N° :

DOSSIER REF. N° :

DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion : <u>OLEE ORTOCAN SETTA</u> Arrivé le : <u>17.09.21</u>	<input type="checkbox"/> Avis d'aliments n° : _____ du : _____
Voyage de : <u>Egypte</u> à : <u>Alger</u>	<input type="checkbox"/> Connaissance ou LTA : _____ du : _____
Cargaison déchargée le : _____	<input type="checkbox"/> Facture commerciale n° : _____ du : _____
Cargaison enlevée le : _____	<input type="checkbox"/> Facture d'origine n° : _____ du : _____
Transporteur (3) : <u>CMA CGM</u>	<input type="checkbox"/> Liste de colisage n° : _____ du : _____
Adresse : <u>Quartier des Affaires</u> <u>4 Rue 433000 Alger</u>	<input type="checkbox"/> Lettre de réserves n° : _____ du : _____
Fax n° : _____	<input type="checkbox"/> Procès-verbal de constat n° : _____ du : _____
Club de protection : _____	<input type="checkbox"/> Rapport d'expertise n° : _____ du : _____
Adresse : _____	<input type="checkbox"/> Note d'honoraires du : _____
Fax n° : _____	<input type="checkbox"/> Attestation de perte n° : _____ du : _____
Nature marchandise transportée : <u>BUBINES TOLE DAF</u>	<input type="checkbox"/> Attestation de dépôt de plainte : _____ du : _____
Quantité : <u>08 Paquets</u>	<input type="checkbox"/> Note de débit de DA : _____
Valeur assurée : _____	
Police d'assurance n° : _____	
Date d'effet : _____	
Avis d'aliment n° _____ du _____	



Description sommaire des avaries :

(01) Une bobine de TC AF
embourbée (Ecrasement à l'intérieur
du TC n° DECHIE 2440502.

Quelles sont les mesures prises pour prévenir l'aggravation des dommages ? :

Emission d'une lettre de réserve.
Expertise du dommage.


Quelles sont les mesures prises pour conserver les droits de recours de l'assureur contre le transporteur ou autres tiers responsables ? :

Emission d'une lettre de réserve
Expertise du dommage.

CERTIFIE EXACT
L'ASSURE,
(Cachet et Signature)



ANNEXE 04

SHIPPER KAMA FOR COATING & MANUFACTURING ON BEHALF OF RAJAMEC EGYPT FOR INDUSTRY & GENERAL TRADING PLOT A INDUSTRIAL ZONE A1 10TH OF RAMADAN CITY EGYPT		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER OWMCOS1MA BILL OF LADING NUMBER CFA0432015	
CONSIGNEE TO THE ORDER OF BEA		EXPORT REFERENCES			
NOTIFY PARTY , Carrier not to be responsible for failure to notify ENIEM SPA ENIEM UNITE FROID-ZONE INDUSTRIELLE AISSAT IDIR OUED AISSI BP 108 TIZI OUZOU ALGERIE. TIZI ALGERIA					
		CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arenc - 13002 Marseille - France Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95 562 024 422 R.C.S. Marseille			
PRE CARRIAGE BY*		PLACE OF RECEIPT*		NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING	
		ALGER		THREE (3)	
VESSEL		PORT OF LOADING		PORT OF DISCHARGE	
CMA CGM FORT ST PIERRE		ALEXANDRIA EL DEKHEILA		ALGER	
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS		DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN		GROSS WEIGHT CARGO	
				TARE	
				MEASUREMENT	
ECMU2140502 SEAL H2896847		1 x 20ST 8 COILS Prime cold rolled steel coils-COLLED ROLLED STEEL AS PER PROFORMA INVOICE NO.ENM235 DATED 23-05-2021 CREDIT DOCUMENTARY NO:098ICD0003021039 NIF:099915004319197 TERMS OF TRADE: FOB NW 25700 KGS FREIGHT COLLECT Shipped on Board CMA CGM FORT ST PIERRE 08-SEP-2021 C C for Maritime Shipping Agencies As agents for the Carrier		KGS 25990.000	
				KGS 2230	
				CBM 25.000	
Weight in Kgs Total: 1 CONTAINER(S)		Sheet 1 of 3		25990.000 2230 25.000	
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. FCL 77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account. 179. Container with Port of Discharge Algiers can be delivered in Algiers Port or in ODCY Allarco at Rouiba. Container delivered from ODCY Allarco are transferred from Algiers Port by truck or are transferred from Bejaia Port by train. Way of transfer remains at discretion of CMA CGM carrier and under his responsibility. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n 79-07 and 99-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the		York/Antwerp rules, 2004. 216. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting thereof and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 68 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in			
RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE		CAIRO 08 SEP 2021		SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY C C for Maritime Shipping Agencies as agents for the carrier CMA CGM S.A.	
** SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT-BILL OF LADING					

ANNEXE 05

SNC EXPERT IDRES ET FILS

SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE

شركة الخبرة التقنية ومقوضية معاينة التلف

Adresse : 02, Rue des Frères Kara, Béjaïa. Tel/Fax : 034 16 76 14. E-mail: idres.expert@ivr.fr RC : 1648 0208019

RAPPORT D'EXPERTISE N°282B21

ENIEM UNITE FROID

M/V «OKEE ORTOLAN DELTA» du 17/09/2021

Cargaison B/L : 08 Bobines Tôles LAF

Poids Brut : 25,990 T/M

Port déchargement ALGER

Avis d'Aliment N°0000735 du 02/09/21

FOURNISSEUR : RAJAMEC / EGYPT



RAPPORT D'EXPERTISE N°282B21

ENIEM UNITE FROID

M/V «OKEE ORTOLAN DELTA» du 17/09/2021
Cargaison B/L : 08 Bobines Tôles LAF
Poids Brut : 25,990 T/M
Port déchargement ALGER
Avis d'Aliment N°0000735 du 02/09/21
FOURNISSEUR : RAJAMEC / EGYPT



RAPPORT D'EXPERTISE

N°/ Ref. : 282B21

Bejaia, le 10 SEPTEMBRE 2021

Entre :

ENIEM UNITE FROID / OUED AISSI / TIZI OUZOU

Et

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

08 BOBINES TOLE LAMINEE A FROID logées dans 01 Container

Déclarons et certifions ce qui suit :

I. Renseignements généraux

Navire : OKEE ORTOLAN DELTA à : Alger le : 17/09/2021
Pavillon : LIBERIA
Port d'attache : MONROVIA
Année de construction : 2009
Transporteurs ou affréteurs : CMA/CGM - MARSEILLE
Consignataire : CMA / CGM - ALGER
Aeconier : BMT / ALGER

II. Documents présentés

Connaissements : N°CFA0432015 Emis à : LE CAIRE le : 08/09/21
Exemplaires présentés : Photocopie
Réserves mentionnées : Aucune
Parties de : 01 Container = 08 Bobines TOLE LAF
Poids brut : 25.990,00 Kgs
Nature : Bobines Tôle Acier Inoxydable laminées à Froid
Marques : ENIEM SPA UNITE FROID / ALGERIE
Chargeurs : KAMA / RAJAMEC - EGYPT
Ordre : BEA / ALGERIE
Notify : ENIEM SPA / TIZI OUZOU
Port de chargement : EL DEKHEILA
Port de déchargement : ALGER
Date d'accostage : 17/09/2021 Date début débarquement : 17/09/2021
Date de fin débarquement : 17/09/2021 Date Dépotage : 29/09/2021

V - ETATS DES COLIS PRESENTES

A la requête de l'ENIEM UNITE FROID TIZI-OUZOU, en date du 29 Septembre 2021, nous sommes intervenus sur le site du réceptionnaire le 30/09/2021, où il nous a été présenté 01 Bobine de TOLE LAF endommagée à divers degrés d'importance faisant partie d'un lot de 08 Bobines répondant aux notifications des documents produits et mentionnés page ci-avant.

A l'issue de notre expertise nous avons relevé et reconnu ce qui suit :

Container N°ECMU.214050/2 (20')

- 01 Bobine (Réf.NF NE 10.130DC09A) bordures enfoncées, partiellement écrasées, dépréciées à 100%

Soit une perte en POIDS sur les bobines endommagées de :

N°Lot Bobine	Poids Net Unit(T/M)	Bobines Endommagées	Poids Net (T/M)	Taux Dépréciation	Perte en Poids (T/M)
355104BB	4,940	01	4,940	100%	4,940
TOTAL		01			4,940

A cet effet, nous avons procédé à des prises de vues photographiques que nous joignons en annexe à notre Rapport

Nota : Cette bobine dépréciée à 100%, étant destinée à un usage spécifique (sur machine), elle est donc considérée inutilisable pour son usage initial. En effet, en usine, une bobine saine est fixée sur le mandrin de dérouleuse (decoiler) et la feuille de tôle passe sous presse sur un tapis rectiligne. Il faut savoir que cette ligne de déroulage comprend un dispositif très précis qui est conçu par une tension, coupe, refendage et aménagement. La paroi interne de la bobine est déformée ou écrasée, elle n'est plus adaptable donc complètement inutilisable.

VI - ESTIMATIONS DES DOMMAGES

En fonction des documents qui nous ont été communiqués, nous avons établi le montant des dommages comme suit :

MONTANT DES DOMMAGES en US\$

$$4,940 \text{ T/M} \times 1.780,00 \text{ US\$/T} = 8.793,20 \text{ US\$}$$

$$1 \text{ US\$} = 135,38 \text{ DA (Avis Aliment SAA N°0000735 du 02/09/21)}$$

Soit un Montant en Dinars :

$$135,38 \text{ DA} \times 8.793,20 = 1.190.423,42 \text{ DA}$$

VI – RECAPITULATIF

Le montant de dommages s'élève donc à la somme de : 1.190.423,42 DA

SOIT : UN MILLION CENT QUATRE VINGT DIX MILLE QUATRE CENT VINGT TROIS Dinars, 42 Cts.

Représentant la valeur de remplacement de 4,940 Tonnes de Tôles de mêmes références.

Valeur Résiduelle :

Cependant, ces 4.940 kg de tôles inutilisables, conservent une valeur résiduelle, sous forme de déchets ferreux, au tarif de 20,00 Da le Kg.

Soit : 4.940 kg x 20,00 DA = 98.800,00 DA

Montant des Dommages : 1.190.423,42 DA
Valeur résiduelle : 98.800,00 DA

1.091.623,42 DA

VII – CAUSES DES DOMMAGES ET CONCLUSION

- Les avaries constatées sur cette Bobine sont consécutives à des chocs violents entre les colis à l'intérieur du container. Ces chocs sont consécutifs à des manipulations brutales et sans soin lors des divers opérations portuaires. Il est à savoir que ce Container a été chargé au port d'ALEXANDRIE à bord du M/V « CM CGM FORT ST PIERRE » puis transbordé à MALTE sur le M/V « OKEE ORTOLAN DELTA » destination du port d'Alger.
- A noter que ces Bobines de Tôle sont très fragiles et nécessitent une précaution particulière lors des manipulations. En dépit d'un mode d'arrimage par auto-calage à l'intérieur des containers, calage ne laisse que peu d'espace entre les colis, les forces en action sont très fortes et violentes.

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

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

Fait à Bejaia, le 30 Septembre 2021

S.N.C EXPERT IDRES ET FILS
شركة الخبرة والفحص
SOCIÉTÉ D'EXPERTISE TECHNIQUE
TELEFAX 024 83 50 21 - 024 83 50 21

L'EXPERT M. IDRES



ANNEXE 06
SNC EXPERT IDRES ET FILS
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE ET DE COMISSARIAT D'AVARIE
شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف

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

SNC EXPERT IDRES ET FILS
Re.Béjaïa N°16B0189019
NIF:001606018901917
Art N°06010468071

4:55018

Béjaïa, le 10/10/21

NOTE DE FRAIS
ET D'HONORAIRES N° 2021/290

ENIEM FROID TIZI-OUZOU

N/REF. **282B21**

V/REF.

Affaire : M/V : « OKEE ORTOLAN DELTA » du 17/09/21 à Alger. 08 BOBINES TOLES	
AFFAIRE EXPERTISE	
Honoraires (Dommages = 1091623,42 Da)	20 770,00
Autres:	
Montant total H.T.:S/Total.....	20 770,00
T.V.A. : 19%	3946,30
Constitution dossier :	300,00
Déplacement :1Déplacement.....	100,00
Divers : 04 Photographies	160,00
Total.....	25 276,30
Payable par chèque ou virement à notre compte AGB N°03200107166197120845 [Agence Béjaïa] – 06000 Béjaïa	
Arrêtée la présente note de la somme de : VINGT CINQ MILLE DEUX CENT SOIXANTE SEIZE DINARS ET TRENTE CENTIMES.	

S.N.C EXPERT IDRES ET FILS
شركة الخبرة التقنية و مفوضية معاينة التلف
SOCIETE D'EXPERTISE TECHNIQUE
TEL/FAX. 034 16 76 14 Email : idres.expert@live.fr

ANNEXE 07

CL 2100

ENIEM

Unité 52010

Zone industrielle de Oued-Aïssi

BP N° 109

TIZI-OUZOU — ALGERIE

Tél. :

Fax :

Télex :

DT: 5350M

Au service contentieux

de : CMA CGM

Quartier des Affaires
BOB EZZOUAR ALGER

LETTRE DE RESERVE

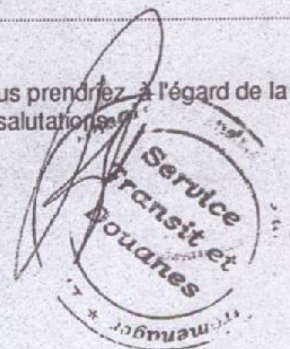
- Nom du navire OXLE ORTOLANI DELTA
- Date d'arrivée 17.09.21
- Nombre de colis 08 Bobines de Tôle LAF
- NR article 59 quai 331 A
- NR gros 1868

Messieurs,

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

des soudures (ouassement)
(01) Une Bobine de Tôle LAF à
L'intérieur du TC n° ECMU2140502.

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



ANNEXE 08

CMACGM ALGERIE

QUARTIER DES AFFAIRES BEB AZZOUAR ALGER

Capital: 207 000 000 DA NIF:099916000895666/ NIS: 099716019873601 RC:99B0008956 AI:16219010004

Banque: AGB:032000012101801208-40 & FRANSABANK:035016012202000001-90

Tel: 023 924267A78/4545 Fax: 023 924255



BL: CFA0432015 - CFA0432015 - FR001

AVIS D'ARRIVEE

Client : 0001922000 - REF: DZIM1349375

Réceptionnaire: ENIEM SPA

ENIEM UNITE FROID-ZONE INDUSTRIELLE AISSAT IDIR OUED AISSI BP 108 TIZI OUZOU ALG

Voyage 0WMC8N1MA Navire OKEE ORTOLAN DELTA Prov. MALTE D. Accost: 17/09/2021

lieu chargement: EL DEKHEILA Zone.: ALGER/33.1

Gros: 1868 Bureau douane: ALGPORT

Art	BL1	Détail BL	size	Marchandise01	Colis	Poids	Type
059-00	CFA0432015	ECMU2140502	20ST	1X20' STC PRIME COLD ROLLED STEEL COILS-COLLED ROLLED STEEL	8	25 990,000	2 230,000

Les rubriques de facturation

Codrub	libelle	montant
DZA01	FRAIS MANUTENTION PORTUAIRE	24 100,00
DZA02	FRAIS INTERVENTION AGENCE	3 370,00
DZA03	DOCUMENTATION FEE	2 300,00
DZA05	FRAIS LOGISTIQUE	1 200,00
DZA06	PEAGE	526,04
DZA07	TIMBRE BL	1 000,00
FRT00	FRET COLLECT	149 663,07
VAT00	T V A	5 984,25
Montant=		188 143,36
CENT QUATRE-VINGT HUIT MILLE CENT QUARANTE TROIS D A ET TRENTE SIX CTS		

1USD= 136,4294 1EUR= 161,2186

Important:

mise en application de la circulaire des douanes N°752/DGD/SP/0082/18 .date effet:20/05/2018

1- Veuillez vous présenter muni du connaissance original (éventuellement endossé par votre banque)

2- A partir du 1er Juillet 2020 - d'un cheque conteneurs 375 800 DA/20' 750 000 DA/40'

3- L'ayant droit sur les marchandises déclare avoir pris connaissance que le (les) conteneurs dont il a pris livraison doivent être restitués à CMA CGM Algérie au plus tard 85 jours après la date d'accostage du navire qui l'(les) a transportés.

En cas de dépassement, l'ayant droit sur les marchandises assumera seul la responsabilité des conséquences d'un tel dépassement et sera tenu de prendre à sa charge les conséquences liées au dépassement de ce délai. CMA CGM Algérie se réserve toutes les voies de recours appropriées afin de préserver les intérêts de notre armateur

4- Cet avis d'arrivée ne tient pas lieu de facture. La facture sera établie au moment de l'échange.

5- Les conteneurs CMACGM doivent être restitués au parc SOGEREC.

6- Les surestaries appliquées des navires accostés à partir du 1er Mars 2021 :

20'ST : franchise 15jours du 16-40: 26\$ de 41-60: 48\$ de 61-90 :62\$ 40'ST : franchise 15jours du 16-40: 52\$ de 41-60:96\$ de 61-90: 124\$

20'REF : franchise 5jours du 6-11: 55\$ de 12-30:100\$ de 31-90 :120\$ 40'REF : franchise 05jours du 6-11:110\$ de12-30:200\$ de 31-90: 240\$

20'Spec : franchise 15jours du 16-40: 33\$ de 41-60: 51\$ de 61-90 :67\$ 40'Spec : franchise 15jours du 16-40: 52\$ de 41-60:102\$ de 61-90 :134\$

7- Frais de gestion:

Tout connaissance dont les conteneurs ne sont pas restitués dans un délai de 90 jours est soumis à la facturation de frais de gestion dont le montant est de 40 000 DZD + TVA par connaissance.

8-CMACGM Algérie n'est pas tenue par l'obligation d'aviser sa clientèle de l'arrivée de ses marchandises.

ANNEXE 09

ENIEM

ENTREPRISE NATIONALE DES INDUSTRIES DE L'ELECTROMENAGER
المؤسسة الوطنية للصناعات الكهرومنزلية

EPE / SPA

Capital social 10 279 800 000 Da

Certifié ISO 9001/2015 - ISO 14001/2015

Date :

21 FEB 2022

Direction Générale

المديرية العامة

DEPARTEMENT JURIDIQUE & CONTENTIEUX
ENIEM/ REF/DJC/N° 25 /SH/FB/2022

A
Monsieur Le Chef De Service
Administration Siege

Objet : Chèque pour Encaissement.

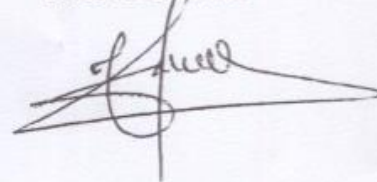
Monsieur ;

Nous vous transmettons ci-annexé, pour encaissement chèque BDL N° 9665155 du 12/12/2021 d'un montant de : **Un Million Cent Seize Mille Huit Cents Quatre Vingt Dix Neuf Dinars et 34 cts (1 116 899,72DA)** émis par la SAA/ Agence/2001 /T-Ouzou au titre du règlement d'un sinistre transport maritime de marchandises déclaré par l'Unité FROID, dossier sinistre numéro 2021-340010 survenu le 17/09/2021.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Chef De Département Juridique Et Contentieux

F. BOUDJEMAA



Copie :

- PDG (P.Inf)
- U.Froid
- DOSSIER
- CHRONO



Pr. in. en. g. d. l. d. e.

Chèque N°: 9665155
Série: CR

بنك التنمية المحلية
BANQUE DE DEVELOPPEMENT LOCAL



DA 1.116.899,72

Payez contre ce chèque Un Million Cent Seize Mille Huit Cents Quatre vingt Dix Neuf DA [مليون و مائة و ستة عشر ألف و مائة و ثمانون و تسعون و سبعون و اثنان] Soixante Douze Centime(s)

A l'ordre de SPA ENIEM UNITE FROID

Payable à
Agence: NEE VILLE 1500
CITE DES 145 LOGEMENTS
15000 TIZI OUZOU

00500160401769243171
ASSR EPE SPA S.A. A.2001
RUE DES FRERES BELHADI NOUVELLE VILLE
15000 TIZI OUZOU

TIZI OUZOU Chef d'Agence
22/2021

K. AIT BAA

PRIERE DE NE BIEN ECRIRE SUR LA ZONE BLANCHE

9665155

00500160401769243171

ENIEM

ENTREPRISE NATIONALE DES INDUSTRIES DE L'ELECTROMENAGER
المؤسسة الوطنية للصناعات الكهرومنزلية

ANNEXE 10

Date :

EPE / SPA

Capital social 10 279 800 000 Da

Certifié ISO 9001/2015 - ISO 14001/2015

Complexe d'appareils ménagers

مركب الأجهزة المنزلية

DEPARTEMENT COMMERCIAL
UNITE FROID REF N°01/2022
SERVICE TRANSIT ET DOUANE

OUED AISSI LE 27/02/2022

EVENEMENT : SINISTRE FACULTE MARITIME N° :282B21

CONNAISSEMENT N° :CFA0432015

NAVIRE : OKEE ORTOLAN DELTA

DATE D.ARRIVEE :17 /09/2021

N° POLICE : 2001 3431000056

VALEUR ASSUREE : 6.193.093 ,48 DA

ACTE DE SUBROGATION

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

Reconnaissons avoir pris connaissance que la société nationale d assurance (SAA) a remis un cheque d' un montant de :1.116.899,72 DA (un million cent seize mille huit cent quatre vingt dix neuf dinars et 72cts) à la Direction Générale de l' ENIEM sise à Tizi Ouzou.


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

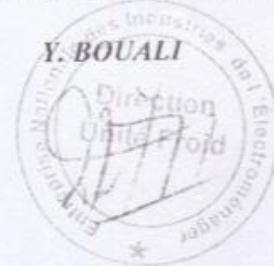
En foi de quoi, nous subrogeons par la présente la société nationale d assurance (SAA)

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

Responsables au titre de cette affaire.

Fait à Tizi-Ouzou, le 27/02/2022

 LE DIRECTEUR DE L'UNITE FROID



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

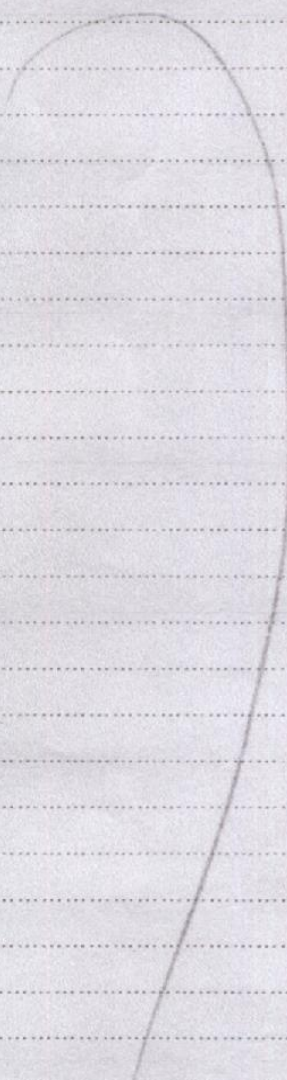
+213 (0) 26 413 214

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

<p>ENIEM</p> <p>Unité : <i>Projet</i></p> <p>Structure : <i>Projet</i></p> <p>C.F. : <i>704</i></p>	<p>BORDEREAU D'ENVOI</p>	<p>Document n° : <i>160122</i></p> <p>Etabli le : <i>23-11-21</i></p> <p>Par : <i>[Signature]</i></p> <p>Fonction : <i>Visa</i></p>
--	-------------------------------------	---

Destinataire :

DFC.

N°	Désignation	Nbre D'exemp-	Observations
	<p><i>Original Rapport d'expertise n° 282321</i></p> <p><i>+ Facture x106 de Frais et honoraires pour jugement. \$: 535017.</i></p>		

NB : A utiliser exclusivement pour transmission des documents administratifs.

Reçu le *23/11/21* Par *Bank Roll* Signature *[Signature]*

QUITTANCE DE REGLEMENT

Structures Gestionnaire

Unité 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Identification de l'assuré

Assuré: SPA ENIEM UNITE FROID
Police 2001 3431000056
Produit: 3431 Facultés Maritimes
Effet 01/01/2021 Echéance: 31/12/2021

Identification du Tiers

Références du dossier

N° Dossier Sinistre 2001* 2021 - 340010 Survenu le 17/09/2021

Accord de règlement

N° Règlement 2001 / 2021120204 Du 12/12/2021

Mode de règlement

Bénéficiaire de l'indemnité SPA ENIEM UNITE FROID

Banque B.D.L
N° cheque 9665155
Montant: 1.091.623,42
Date d'Emission du chèque: 12/12/2021

Tous Risques (TRS)

Dommages aux Marchandises

1.091.623

Total: 1.091.623,

Je, soussigné SPA ENIEM UNITE FROID demeurant à :ZONE INDUSTRIELLE OUED AISSI TIZI OUZO ,reconnais avoir reçu de la Société Nationale d'Assurance ,la somme de 1.091.623,42 DA, Million Quatre vingt et Onze Mille Six Cents Vingt Trois DA et 42 Centime(s) représentant à titre définitif sans réserve et pour solde de tout compte, le montant de l'indemnité me revenant en dédommagement du préjudice q m'a été occasionné à la suite de l'accident du 17/09/21

Moyennant ce règlement, je reconnais que la SOCIETE a rempli à mon égard toutes les obligations mise à sa charge aux termes de la police sus indiquée et déclare formellement renoncer contre elle, à toute réclamation et toute action à l'occasion de ce sinistre et de ses suites

Par : MR KAITSAAFI

Fait à TIZI OUZOU, le 12/12/2021

Par : MR KAITSAAFI

Cachet et signature
" Lu et Approuvé "



Tables des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Sommaire	
Liste des abréviations	
Liste des tableaux et schémas	
Introduction générale.....	01
Chapitre I : Généralités sur le commerce international et Le transport maritime	04
Introduction	05
Section 01 : Le commerce international et le transport.....	05
1 Définition de commerce international	05
2 Evolution du commerce international	05
3 Les organisations internationales intervenant dans les opérations du commerce extérieur	08
3-1 Fédération Internationale des Associations de Transitaires Assimilés	08
3-2 La chambre de commerce internationale (CCI)	09
3-3 La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement	09
3-4 Le fond monétaire international (FMI)	11
3-5 L'organisation mondiale du commerce (OMC).....	12
3-6 La Banque mondiale	13
3-7 L'organisation de coopération et de développement économiques	15
3-8 L'Organisation maritime internationale (OMI).....	16
3-9 L'organisation mondiale des douanes(OMD).....	17
4 Transport maritime : conventions et conférences	18
4-1 Les conventions maritimes internationales	18
4-1-1 La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs.....	18
4-1-2 Les règles de Hambourg	18
4-1-3 Les règles de Rotterdam	20
4-2 Les conférences maritimes.....	20
Section 02 : le transport maritime des marchandises	21
1 Conceptualisation sur le transport maritime.....	21
1-1 Le transport maritime et fluvial	22
1-2 Le moyen de transport maritime	22
1-2-1 Définition de navire	22
1-2-2 Types de navires	22
1-3 Les documents du transport maritime.....	24

1-3-1 Le connaissance maritime	24
1-3-2 Les formes de connaissance	24
1-3-3 Les documents de transport combiné	26
1-3-4 Les documents non négociables	27
2 La protection physique des marchandises	28
2-1 Marchandises transportées : nature et adaptation au marché	29
2-1-1 La nature des marchandises	29
2-1-2 L'adaptation au marché	29
2-2 Les emballages internationaux	30
2-2-1 Emballage et conditionnement	31
2-2-2 Le rôle de l'emballage	31
2-2-3 Emballage et assurances	32
2-3 les aspects techniques de l'emballage	33
2-3-1 Les protections requises	33
2-3-2 Le marquage	35
2-3-3 Colisage, palettes et conteneurs	36
3 Les intervenants dans le transport maritime	38
3-1 Le consignataire du navire	38
3-2 L'armateur	38
3-3 Transitaire (mandataire)	38
3-4 Les assureurs	38
3-5 L'affréteur	39
3-6 Manutentionnaire	39
3-7 Le courtier maritime	39
4 Transport maritime : Apport et Limites	40
4-1 Avantages du transport maritime	40
4-2 Inconvénients du transport maritime	41
Conclusion	42
Chapitre II : L'assurance maritime des marchandises	43
Introduction	44
Section 01 : Généralités sur l'assurance	44
1 Définition et histoire de l'assurance	44
1-1 Définition de l'assurance	44

1-2 Histoire de l'assurance	45
2 Catégories d'assurance	46
2-1 Les Catégories Énumérées Par La Réglementation	46
2-2 Assurances des dommages et des assurances de personnes.....	48
2-2-1 Les assurances des dommages.....	48
2-2-2 Les assurances des personnes	49
2-3 Les assurances gérées en répartition et les assurances gérées en capitalisation	49
2-4 Les assurances des particuliers et les assurances des entreprises	50
3 Objectifs et principes de l'assurance transport.....	51
3-1 Les objectifs de l'assurance transport.....	51
3-1-1 L'indemnisation par le transporteur	52
3-1-2 L'indemnisation par l'assureur	52
3-2 Les principes généraux	52
3-2-1 La notion d'avarie	52
3-2-2 Les risques couverts et les risques exclus.....	52
3-2-3 Le principe de responsabilité.....	53
4 Coût d'assurance et les facteurs qui l'influence	53
4-1 Le coût d'assurance.....	53
4-2 Facteurs influençant le coût de l'assurance	54
4-2-1 La nature de la marchandise	54
4-2-2 La nature de l'emballage	54
4-2-3 Le mode de transport	54
4-2-4 L'itinéraire assuré.....	54
4-2-5 La nature des garanties couvertes	55
Section 02 : le contrat d'assurance maritime et le rôle des INCOTERMS.....	55
1 Définition de contrat d'assurance.....	55
2 Les parties de contrat d'assurance maritime et leurs obligations.....	56
2-1 Les parties de contrat d'assurance maritime	56
2-2 Les obligation des parties du contrat d'assurance.....	57
2-2-1 Les obligation de l'assuré	57
2-2-2 Les obligation de l'assureur	60
3 Les garanties et les polices d'assurance maritime.....	63
3-1 Les types de garantie.....	63
3-2 L'étendue et la durée des garanties.....	66

3-3 Les différentes polices	67
4 Les INCOTERMS	70
4-1 Définition des INCOTERMS.....	70
4-2 Classification des INCOTERMS	71
4-2-1 Les INCOTERMS multimodaux	71
4-2-2 Les INCOTERMS maritimes	74
4-3 Les critères de choix des incoterms	76
4-4 Avantages et inconvénients des Incoterms	77
Conclusion.....	79
Chapitre III : Etude de cas.....	80
Introduction	81
Section 01 : présentation de l'entreprise ENIEM.....	81
1 Informations générales	81
1-1 Objectifs de l'entreprise ENIEM	81
1-2 Missions principales de l'ENIEM	82
1-3 Historique de l'entreprise ENIEM.....	82
2 Organisation de l'entreprise ENIEM	84
2-1 La direction générale.....	85
2-2 Les directions centrales de l'entreprise	85
2-3 L'unité commerciale.....	85
2-4 L'unité prestation technique	85
2-5 L'unité froid.....	86
2-6 L'unité cuisson	86
2-7 L'unité climatisation.....	86
2-8 Filiale MILAINA (unité sanitaire).....	86
3 Présentation des différentes fonctions de l'entreprise ENIEM	87
3-1 L'unité froid.....	87
3-2 Unité cuisson.....	87
3-3 Unité Climatiseur	88
4 Ressource et Moyens de l'entreprise	88
4-1 Ressource humaine de l'entreprise	88
4-2 Principaux moyens de l'entreprise ENIEM	89
4-3 Utilisations des NTIC à l'entreprise ENIEM	90

5 L'enivrement de l'entreprise ENIEM.....	90
5-1 L'offre de l'entreprise ENIEM.....	90
5-2 Principaux clients.....	91
5-3 Principaux fournisseurs.....	91
5-4 Principaux concurrents.....	92
5-4-1 La concurrence nationale.....	92
5-4-2 La concurrence internationale.....	92
6 Présentation de l'unité froid (lieu de stage pratique)	93
Section 02 : Etude de cas d'un sinistre maritime au sein d'une entreprise nationale : cas de l'ENIEM Tizi Ouzou	95
1 Présentation d'un contrat d'assurance conclue entre l'ENIEM et la société nationale d'assurance (SAA)	95
2 Déclaration des marchandises au niveau de la compagnie d'assurance (SAA)	106
3 Procédure de prise en charge du sinistre	107
3-1 La déclaration de sinistre	107
3-2 Les documents accompagnants la déclaration de sinistre.....	107
4 Indemnisation des dommages par l'assureur	110
Conclusion.....	111
Conclusion générale	114
Bibliographie	
Annexes	
Tables des matières	
Résumé	

Résumé

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

La circulation des marchandises, ainsi que le transport maritime, doivent prendre conscience qu'elles sont exposées à divers risques et périls qui peuvent toucher les marchandises ou le navire.

Afin de faire face aux risques qui affectent les marchandises, le recours à l'assurance est l'un des moyens de couverture les plus importants pour assurer l'importateur et/ou l'exportateur et couvrir tout dommage survenu en mer. Avec la souscription d'une assurance faculté maritime, la compagnie d'assurance offre à ses assurés diverses garanties. Connaître les procédures de souscription facilite l'indemnisation en cas d'un sinistre.

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

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

Abstract

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

The movement of goods, as well as maritime transport, must be aware that they are exposed to various risks and perils that can affect the goods or the ship.

In order to deal with the risks that affect the goods, the use of insurance is one of the most important means of coverage to insure the importer and/or the exporter and cover any damage occurring at sea. With the subscription of marine cargo insurance, the insurance company offers its policyholders various guarantees. Knowing the underwriting procedures facilitates compensation in the event of a claim.

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