

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou
Faculté des sciences économiques, de gestion et sciences commerciales
Département de science commerciale



Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du Diplôme de MASTER

Domaine : Sciences Commerciale **Filière :** Commerce International

Spécialité : Finance et Commerce International

Thème

**L'importance d'assurance du transport maritime
dans la chaîne logistique internationale : Cas de
l'agence CAAR n° 205 de Tizi Ouzou**

Réalisé par :

Mr BELKAI Yacine.

Melle ZEGGARI Chafiaa.

Devant le jury d'examen composé de :

Mr. OUALIKENE Salim	Professeur	Président du jury	UMMTO
Mr. ABIDI Mohamed	MCB	Examineur	UMMTO
Mr. ACHIR Mohamed	MCB	Promoteur	UMMTO

Promotion 2020/2021

Remerciements

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

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

*Notre sincère remerciement à notre encadreur **Mr ACHIR Mohammed***

pour tout le temps qu'il a consacré, pour tous les conseils qu'il nous a donné au moment de la réalisation de ce travail.

Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir fait

l'honneur d'examiner et d'évaluer notre travail.

A tous les enseignants et les membres du département Science Commerciale de l'université

MOULOUD MAMMERI

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

bien réaliser notre travail de recherche

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

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

A mes parents, mon père, à la lumière de mes jours, la source de mes efforts, la flamme de mon cœur, ma vie et mon bonheur ; maman que j'adore.

et ma grand-mère que j'adore setti LDJIDA

Que dieu leur procure bonne santé et longue vie.

A ma fiancée qui m'as beaucoup soutenue tout au long de mon parcours d'étude.

A mes chers frères, MOUSSA, BOUKHALFA, GHILAS et mon petit frère SALAH

sans oublié ma chère sœur OUERDIA.

A mes très chers neveux MAYAS et MASSIL que j'adore beaucoup.

A mes chers nièces TAFAT et ANIA que j'apprécie beaucoup.

A toute la famille BELKAI.

Aux personnes qui m'ont toujours aidé et encouragé, qui étaient toujours à mes côtés, et qui m'ont accompagnaient durant mon chemin d'études supérieures.

BELKAI Yacine

Dédicace

Je dédie ce travail à

*A la source de la tendresse, et de l'amour. A celle qui a su être toujours
à mes côtés dans la joie et la peine.*

*A la merveilleuse des mamans, à celle que j'adore, mon bonheur ma
Maman, que dieu te garde pour nous.*

*A mon cher papa, qui m'a soutenu toujours moralement et
financement, et qui n'a Jamais arrêté de m'encourager.*

A ma deuxième maman mon coeur que j'aime jedda « MANI »

A mes chers frères et sœur : Merzek , Rafik , Katia

A mes tantes : Nounou , Drifa

*A tous les membres de ma famille, Et à toute la famille Zeggari et
Bousnina.*

A mes amies qui me sont chers en particulier Cylia

A mes chats mes amours que j'aime

A tous ceux qui m'ont encouragé.

ZEGGARI Chafiaa

Liste des abréviations

ASLOG : Association française des Logistiques d'entreprise

BL: Bill of lading (connaissance maritime)

CAAR : Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance.

CIF : Cost, Insurance and Freight ou « coût, assurance et fret », port de destination convenu.

CMA : Code Maritime Algerien

CMI : Le Comité Maritime International

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CPT : Carriage Paid To ou « Port payé jusqu'à... », Lieu de destination convenu

DAF: Delivery at frontier (rendu frontière)

DAP: Delivered at Place

DAT: Delivered at Terminal

DDU : Delivered Duty Unpaid (rendu droits non acquits)

DEQ : Delivered exquai (rendu à quai **DPW** : Dubai Port World)

DES : Delivered at. ex Ship (port de destination convenu)

ENIEM : entreprise nationale des industries de l'électroménager.

EPAL : Entreprise Portuaire d'Alger

EXW: Ex Works ou « à l'usine », lieu convenu

FAP : La garantie Franche d'Avarie Particulière

FAS : Free a Alongside Ship (Franco le long de navire)

FCA : Free Carrier (Franco-transporteur)

FOB: Free On Bord (franco bord)

INCOTERMS : International Commercial Terms

LM : Logistic management

NCPDM: National Council of Physical Distribution Management.

Ro Ro: Roll- On Roll- Off

SCM : Supply Chain Management

SGP : Société Général des Ports

SPA : Société Par Action

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

Liste des tableaux

Numéro du tableau	Intitulé	Page
Tableau N : ° 01	La classification des incoterms par famille.	27
Tableau N : ° 02	Lois et conventions internationales	41
Tableau N : ° 03	Les conditions d'application de la convention du Bruxelles	42
Tableau N : ° 04	Les avantages et les inconvénients du transport maritime	46
Tableau N : ° 05	Les différentes polices d'assurance	49
Tableau N : ° 06	le nombre d'effectifs par succursales	51
Tableau N : ° 07	Evolution de la production par branche	63
Tableau N : ° 08	Evolution des sinistres réglés par branche	65
Tableau N : ° 09	Evolution des indemnisations 2007-2019	66
Tableau N : ° 10	La synthèse de l'activité de réassurance	67
Tableau N : ° 11	Evolution de l'actif financier	67
Tableau N : ° 12	Créances sur assurés	68
Tableau N : ° 13	Evolution des postes de l'actif	69
Tableau N : ° 14	Evolution des postes du passif	70
Tableau N : ° 15	Evolution des résultats	71
Tableau N : ° 16	Variation des frais généraux	71
Tableau N : ° 17	Evolution des investissements	72
Tableau N : ° 18	Evolution des investissements	72

Liste des figures

Numéro de figures	Intitulé	Pages
figures N : °01	Composantes des logistiques internationales	9
figures N : ° 02	Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise	10
figures N : °03	Représentation d'une chaîne logistique	15
figures N : °04	Modélisation des flux d'une chaîne logistique	16
figures N : °05	les types de navires	36
figures N : °06	Représente les différents types de manifeste	45
figures N : °07	Schéma des différents services au niveau de la CAAR	63

Sommaire

Introduction générales.....	1
------------------------------------	----------

Chapitre I : la place de la logistique dans le commerce international

Introduction	4
--------------------	---

Section 01 : Les principales activités de la logistique

1. Histoire de la logistique	5
2. Définition de la logistique	6
3. Objet et méthodes de la logistique	8
4. But de la logistique	10
5. Les différents types de flux de la logistique.....	11
6. Les enjeux de la logistique	13

Section02 : La chaine logistique

1. Définition de la chaine logistique.....	14
2. Les flux de la chaine logistique.....	15
3. Les enjeux de la chaine logistique.....	17
4. Les fonctions de la chaine logistique.....	19
5. Optimisation de la chaine logistique.....	21
6. La différence entre la logistique et la chaine logistique	21

Section03 : Les incoterms

1. Définition de l'incoterm	22
2. Le rôle de l'incoterm.....	25
3. La limite des incoterms.....	25
4. Choix de l'incoterms	27
5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi.....	29

Conclusion.....	30
------------------------	-----------

Chapitre II : le rôle du transport maritime

Introduction.....	31
--------------------------	-----------

Section 01 : présentation du transport maritime international des marchandises

1. Généralités et évolution de transport maritime.....	31
2. Définition et types de transport maritime.....	34
3. Les types de navire	36
4. Les intervenants de transport maritime.....	38
5. Le cadre juridique et lois sur le transport maritime.....	41
6. Les documents et les contrats de transport maritime.....	44
7. Avantages et inconvénients de transport maritime.....	46

Section 02 : l'assurance de transport par voie maritime

1. Généralités sur l'assurance.....	47
2. Les formes d'assurance maritime.....	48
3. Les principaux risques du transport maritime.....	48
4. Les garanties et polices d'assurance.....	50

Section 03 : Etat et lieux de transport maritime en Algérie

1. Généralités sur le contexte maritime algérien.....	52
2. Présentation des ports et leurs places en Algérie.....	53
3. L'état des infrastructures maritime en Algérie.....	54

Conclusion.....	59
------------------------	-----------

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

Introduction	60
---------------------------	-----------

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil CAAR

1. Historique de la CAAR.....	60
2. Dénomination de l'entreprise de tutelle.....	61
3. La gestion des ressources humaines.....	62
4. Organigramme de la de la Direction d'Alger.....	62
5. Activité Technique de l'Entreprise.....	64
6. Activité financière.....	68
7. La gestion générale.....	72

Section 02 : Les contrats aux conditions maritimes sur Facultés au sein de la CAAR

1. La Police d'abonnement.....	73
1.2. Les conditions générales.....	73
1.3. Les conditions particulières.....	74

Section 3 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAR

1. Les démarches logistiques à l'importation.....	79
2. Procédure suivit après avoir constat des dommages.....	80

Conclusion.....	84
------------------------	-----------

Conclusion générale.....	85
---------------------------------	-----------

Bibliographies

Introduction générale

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante en matière de produits et de techniques de productions, les différents pays sont impliqués à de divers degrés dans le processus d'échanges afin de procurer les produits et les services dont ils sont déficitaires et leurs sont nécessaires pour développer leurs secteurs économiques. C'est pour cela et en raison de la psychologie du gain et d'amélioration des conditions socioéconomiques, les échanges internationaux s'accroissent de plus en plus en termes de volume et de valeurs.

Le Développement international des entreprises nécessite de la part de son responsable une réflexion sur ses capacités et ses fonctions principales qui sont : la production, la commercialisation, la gestion financière, les ressources humaines et la logistique. Cette dernière devient un des facteurs majeurs de la compétitivité des entreprises, tant pour la maîtrise des coûts que pour celle des niveaux de services. L'ouverture des marchés notamment le développement des infrastructures et l'importance de nouvelles possibilités en matière d'échanges de données conduisent à un nombre croissant d'entreprises à définir leurs activités en termes de flux matériels et informationnels.

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

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

De nos jours, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. Sachant que plus de 90 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise 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).

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, a facilité la croissance des échanges dans le monde, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

La douane algérienne contrôle le respect des normes techniques et sanitaire et élabore des statistique du commerce extérieur de l'Algérie, elle a fixée également comme priorité l'accompagnement de la relance économique par l'encouragement de l'investissement et le soutien aux entreprises.

Le choix du sujet intitulés « la logistique du transport maritime» se rapporte, au fait que actuellement la demande de transport maritime est de plus en plus demandé, sur les marchandises à transporter avec de bonne performances sans négliger la logistique, pour le bien être du consommateur. Pour bien réalises l'objectifs de notre travail on a choisis deux organismes d'accueils, l'un dépend de l'autre pour pouvoir effectuer une bonne opération d'escale.

La question posée par notre travail est de savoir « **quelles sont les procédures à suivre pour maitriser la logistique du transport maritime et quelle est la place et la particularité de l'assurance transport par voie maritime dans le cadre de la chaine logistique internationale?»**

Dans ce sens, un ensemble de questions mérite réflexion à savoir :

- Quelles sont les étapes à suivre pour une bonne logistique internationale ?
- Comment se couvrir avec l'assurance dans le cas de transport par voie maritime ?
- Quelles sont les difficultés que rencontrent les acteurs de la chaine du transport concernant les formalités administratives utilisées lors de l'escale d'un navire ?

Pour pouvoir répondre aux différentes questions posées et apporter des confirmations, nous adoptons une démarche méthodologique reposant sur des recherches bibliographiques et documentaires, qui porte essentiellement sur la logistique du transport maritime ,et grâce au stage pratique effectué au sein de l'agence d'assurance et de réassurance « CAAR » travaillant avec les entreprises portuaires de Bejaia et l'entreprise importatrice « ENIEM» qui importe les bobines de tôle galvanisée pour une durée d'un mois pour le suivi d'escale de navire « KHERRATA » qui transporte cette marchandises avant, durant et après sa sortie en collaboration avec l'agence « CAAR » qui a consigné ce navire.

Notre travail se divise en trois chapitres, le premier chapitre dans lequel nous aborderont un aperçu générale sur la logistique international à savoir les méthodes et les butes de la logistique, définition et rôle de l'incoterm, le deuxièmes chapitre consacré au transport maritime des marchandises et l'assurance liée à ce transport ainsi le dédouanement de la marchandise et ses procédures , enfin, le troisième chapitre est consacré à la partie pratique basée sur une analyse qualitative à savoir la présentation des organismes d'accueils, analyse statistique dont le produit importé, l'objet de traiter et suivi l'escale d'un navire.

Chapitre I

La place de la logistique dans le commerce international

Introduction

La logistique est un ensemble de services nécessaires à la fabrication des produits et à leur commercialisation sur un territoire donné. Elle est définie comme « l'ensemble des moyens et des méthodes touchant à l'organisation d'un service et aux flux de matières avant, pendant et après une production; et comme la mise à disposition des produits à l'endroit prévu, en quantité et dans les délais demandés, et au meilleur coût ». Ainsi, assurer la logistique d'un produit, c'est prendre en charge un processus qui participe à la maîtrise des flux physiques, à la coordination des ressources et des débouchés en cherchant à obtenir un service au coût le plus faible. Les activités de la logistique concernent les domaines de la production, des approvisionnements, du stockage et de la distribution. Elles s'exercent majoritairement dans les entreprises industrielles et commerciales, mais également chez les prestataires logistiques et au sein de sociétés de conseil.¹

Le progrès technologique et la concurrence actuelle des entreprises exigent l'amélioration continue des biens et des services aux seins d'une chaîne logistique. Dans ce cadre plusieurs entreprises tentent a externalisé leur fonction comme la livraison gratuite, le service après-vente...etc. toute en minimisant le cout de dépense. C'est pour cette raison que dernières décennies, la chaîne logistique ont incitée de plus de chercheur a le développé.

En ce qui concerne l'expression Supply chaîne qui est la chaîne logistique, on peut distinguer l'expression Supply Chain qui désigne le domaine technique et celle du « management de la Supply chaîne » qui désigne la fonction.²

Dans ce chapitre, nous allons nous intéresser au titre qui ont une relation directe avec la logistique, il sera composé de trois sections : la première fera l'objet d'une présentation générale de la logistique, la deuxième section sera consacrée à la chaîne logistique dans le commerce, et la troisième section sur sera consacrée à la présentation des incoterm

Section 01 : Les principales activités de la logistique

La logistique s'intéresse à la planification et au suivi des métiers dans leur mouvement en vue de satisfaire un besoin. Cette section sera consacrée à l'élaboration d'un cadre théorique ou

¹ OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999 page04.

² Yves Pimor, « logistique » : production, distribution, soutien, 3ème édition, Dunod, paris, novembre 2003 p03

nous allons présenter son historique ainsi, quelques définitions de concept logistique, et enfin les flux et les enjeux de la logistique.

1. Histoire de la logistique

Le terme logistique vient du GREC *logistikos* « relatif au raisonnement » ou *logisteco* «administrer».

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

La logistique trouve en fait véritablement sa source et sa dimension fondamentale dans l'histoire militaire. En effet, elle a toujours constitué un sujet de préoccupation majeur pour les grands chefs militaires. Ainsi, Sun Tzu (IV siècle avant J.-C) met en avant la nécessité de disposer de chariots et de denrées que les armées doivent transporter. « Une armées sans chariots d'approvisionnement, ni céréales, ni provisions, est perdu, »³. Au contraire, Alexandre le grand (356-323 avant J.C.) décide de mettre le feu à tous ses chariots avant de partir pour compte de la dimension logistique jules césar créa la fonction de logista en attribuant à un officier la tâche de précéder les mouvements des légions afin d'organiser les campements.

Mais au cours des âges, si la nécessité de maîtriser les flux apparait comme une évidence, les solutions apportées à la question logistique furent diverses et plus ou moins couronnées de succès. Richelieu, qui prit en 1635 le titre de Grand Maitre général des munitions, des magasins et ravitaillement de France, soulignaient d'ailleurs l'ampleur de la tâche en présentant l'organisation générale des subsistances des armées comme de la « magie blanche».⁴

Au XVII siècle, sous le règne de Louis XIV l'importance de la fonction logistique est clairement affirmée. « L'art de la guerre, c'est l'art de subsister » pour Vauban. Si l'impératif logistique apparait comme une évidence au fil du temps et des guerres, l'emploi du terme lui-même reste relativement récent. En effet, l'utilisation du terme « logistique » au sens où on l'entend désormais (terme français résultant étymologiquement du verbe « loger ») remonte au début du XIX siècle⁵. Il a fallu attendre 1938 pour voir apparaître explicitement ce terme dans

³ Sun Tzu, l'art de la guerre, (VII-50), Bibliothèque stratégique, paris, economica, 1990 In, Anne Gratacap et Pierre Médan « management de la production : concepts • méthodes • cas » Dunod 3ème édition paris 2009 p259

⁴ Stratégie logistique, décembre 2000, n°32, In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem

⁵ M.Joumet. « Evolution de la logistique des entreprises industrielles et commerciales ». Revue annuelle des élèves des arts et métiers, paris, Dunod 1998. In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem.

le langage militaire. L'ouvrage du général Antoine Jomini, précis de l'art de la guerre, y fait référence dans un sens assez étroit, en tant que lieu de l'affrontement. Son sens se généralisera au transport et au ravitaillement des armées, conception qu'empruntera largement le domaine de la gestion.

Le terme logistique n'a été appliqué à la gestion d'entreprise qu'au début des années 50. L'influent de la deuxième guerre mondiale consacre le rôle majeur joué par la fonction logistique. Le général Eisenhower, qui dirigera le débarquement de 1944 en Normandie dira d'ailleurs : « il n'y a pas de tactique sans logistique. Si la logistique dit non, c'est qu'elle a raison. » . Les chefs d'entreprises américains ont perçu le débarquement allié sur les côtes françaises comme l'illustration du modèle logistique par excellence. À partir de là, une vague logistique se développe aux États-Unis. La logistique semble en effet pouvoir répondre à toutes sortes de questions relatives à la rationalisation des flux dans l'organisation et entre organisations. La première association américaine de la logistique est créée en 1962 .il s'agit du national Council of physical distribution management. Progressivement, les membres du NCPDM ont rajouté la gestion de toutes les matières (matériels mangement à le leur préoccupation initiale. Ils ont intégré les relations amont –aval à leur conception de la logistique, allant même jusqu'à y incluent aussi les décisions de production et d'implantation des établissements. En 1986, le NCPDM est devenu le Council of logistics mangement (LM).

En France, c'est l'ASLOG (association française pour la logistique) qui veille au développement de la logistique dans un cadre structuré et cohérent.

2. Définition du concept logistique

Les définitions de la logistique sont multiples. De nombreux auteurs ont fait ce constat dans le champ de la science de gestion, on pourrait recenser une soixantaine de définitions de la logistique depuis son origine. La logistique peut être défini de plusieurs manières mais toutes ces définitions reviennent toujours à la même idéologie.

La logistique recouvre toujours des fonctions de transport, stockage et manutention et, dans les entreprises de production, tend à étendre son domaine en amont vers l'achat et l'approvisionnement, en aval vers la gestion commerciale et la distribution.

On cite souvent la définition d'origine militaire : « la logistique consiste à apporter ce qu'il faut là où il faut et quand il faut »⁶.

2.1 Au niveau de l'entreprise

La première définition est donnée par l'American Marketing Association en 1948, « la logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation »⁷.

ASLOG (Association française pour la logistique) définit la logistique comme étant « l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité »

La logistique est « un ensemble des méthodes, fonctions et moyens mise en œuvre par une entreprise en vue de mettre à la disposition du client la marchandise attendue au moindre coût pour cette entreprise, dans les délais et dans un état conforme aux attentes du client et selon des quantités qualitativement définies par le contrat de commande ».

En effet, la logistique doit coordonner tous les processus organisationnels, administratifs et de gestion afin d'assurer qu'un produit ou service sera livré ou mis à disposition pour le bon destinataire, dans les meilleurs délais, en bonne quantité et avec le coût le plus compétitif. Pour ce faire, la logistique doit donc couvrir des actions qui vont de l'achat (gestion des fournisseurs), en passant par l'entreposage (gestion de stock et d'entrepôt) jusqu'au transport de distribution final (livraison).

La logistique comprend donc l'ensemble des activités destinées à assurer la bonne coordination entre la demande et l'offre. Elle gère aussi bien les flux de produits et de matières que les flux d'informations relatifs à une activité.

2.2 Au niveau international

La logistique est un processus qui anticipe les désirs des clients (ce client peut se trouver aux quatre points de la planète. Ce qui permet la mise en œuvre d'une logistique internationale, qui permet de se procurer les ressources pour réaliser ses désirs et volontés au bon endroit, le bon moment approprié en optimisant les coûts pour l'entreprise. Ainsi la logistique vise toujours

⁶ Yves Pimor, Michel Fender, Logistique Production. Distribution. Soutien, 5^e édition DUNOD, Paris, 1998-2005-2008, P.04

⁷ Pierre Médan, et Anne Gratacap « logistique et Supply chain management », édition Dunod, Paris, janvier 2008, p 09

comme finalité l'obtention du souhaité à l'endroit adéquat dans le meilleur rapport qualité et prix et dans les délais les plus favorables en fonction de la nature du produit transporté⁸.

3. Objet et méthodes de la logistique

Huit différents types de logistique peuvent être adaptés à l'entreprise. Le responsable logistique devra établir ⁹:

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

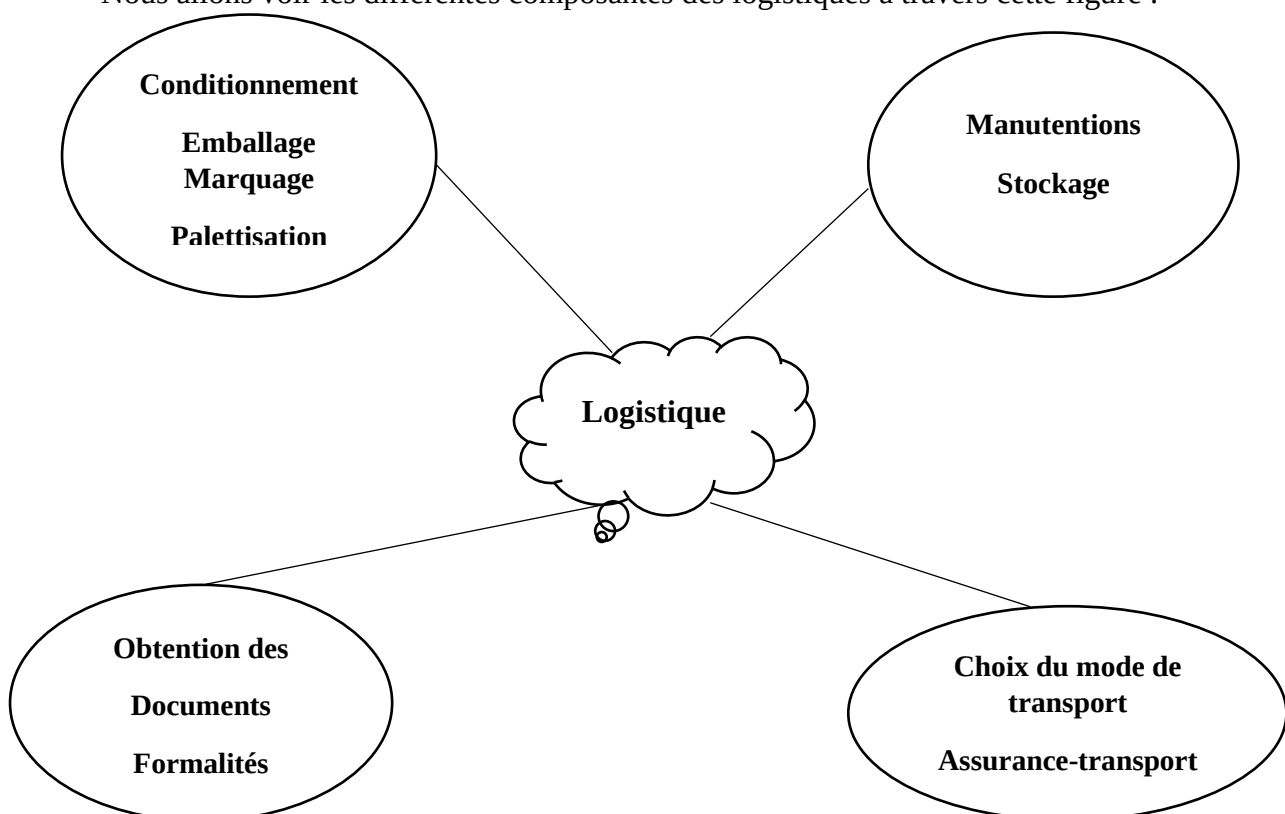
⁸ NOUMEN Robert, « les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.P5.

⁹ Yves Pimor, op-cité, p 04

- Des revers logistic, parfois traduites en français par « logistique à l'envers », « rétro logistique » ou encore « logistique des retours » qui consiste à reprendre des produits dont le client ne veut pas ou qu'il veut faire réparer, ou encore à traiter des déchets industriels, emballage, produit inutilisable depuis les épaves de voiture jusqu'aux toners d'imprimantes. Une distinction commode est celle que l'on fait souvent entre les logistiques de flux, production et distribution, d'une part, et les logistiques de soutien, d'autre part. Ces deux catégories de logistique ont, en effet, des caractéristique assez différentes, les premiers étant plus liées aux technique de gestion de la production et aux techniques de marketing et de ventes, les deuxièmes étant plus liées à des méthodes de maintenance et de gestion de rechanges, particulièrement, développées dans le domaine militaire ou dans celui de la maintenance des équipement techniques.

Il y avait donc bien des logistiques différentes jusqu'à ce que le concept de Supply Chain ne vienne apporter une certaine unité en ce domaine¹⁰.

Nous allons voir les différentes composantes des logistiques à travers cette figure :



Sources : Corinne Pasco « Commerce international », Dunod, 4ème édition, Paris, 2002, p66.

Figure N°01 : Composantes de logistique internationale.

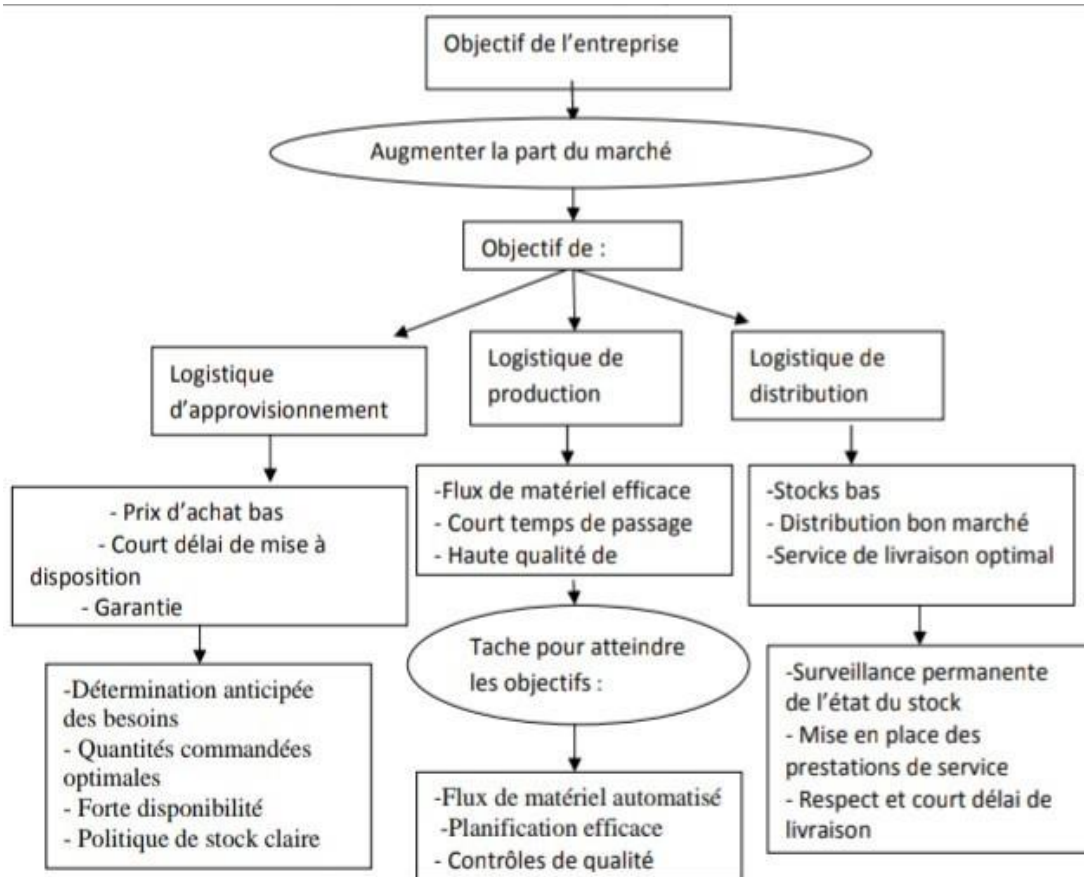
¹⁰ Yves Pimor, op-cité, p 04

4. But de la logistique

Elle a pour but de permettre¹¹ :

- La gestion économique de la production, en supprimant les ruptures de stocks coûteuses, grâce à une information constante sur l'état du marché.
- La réduction des stocks grâce à une rotation accélérée des marchandises entreposées ;
- La réponse adaptée à une demande très volatile ;
- La mise à disposition du produit chez le client final dans les délais les plus courts et au meilleur coût de distribution possible ;
- La surveillance et l'amélioration de la qualité de la chaîne qui relie le producteur au consommateur pour parvenir au « zéro défaut » du produit servi et du service rendu.

Nous allons comprendre le sens du but de la logistique à travers cette figure



Source : Branche Commerce « la logistique » « formation commerciale de base », édition 2014, p05

Figure N° 02 : Les objectifs et les tâches de la logistique en relation avec les objectifs de l'entreprise.

¹¹ http://www.opale-lyon.com/AffichePDF/La_logistique- fonction_strategique_pour_les_entreprises-3301
consulté le 02/10/2021 à 12h30

5. Les différents types de flux de la logistique

Il existe deux types de flux de la logistique : les flux internes et les flux externes.

5.1. Flux logistiques internes

- Il s'agit des flux de production à savoir circulation de matières et composants dans le réseau de fabrication. Ces flux sont constitués par la chaîne des opérations de transformation, d'usinage, de manutention et de stockage intermédiaires¹².

5.2. Flux logistiques externes

- Les flux de la logistique externes sont constitués de deux différents flux qui sont les flux amont et flux aval.

5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont : circulation des matières et consommables depuis le magasin du fournisseur jusqu'au magasin de l'entreprise cliente.

5.2.2. Flux de distribution ou flux aval : circulation des produits finis ou semis finis de l'entrepôt de l'entreprise jusqu'à ce lui d'une autre entreprise cliente.

- Les flux de logistique externe sont tous constitués par une chaîne d'opération d'emballage, de manutention, de transport et de stockage. Selon la méthode d'approvisionnement choisie dans le processus, les flux logistiques peuvent prendre différentes formes.

Parmi les flux externe, ils ressortent ces différents types de flux :

a. Les flux poussés : Une particularité des flux internes, dans ce type d'organisation,

Chaque étape de fabrication est déclenchée par la disponibilité des matières premières ou des composants au niveau du poste amont. Les produits fabriqués sont stockés en attente d'une demande pour la consommation.

b. Les flux tirés : Le déclenchement de la livraison ou de la fabrication d'un produit se

Fait uniquement sur la demande d'un poste client. Par principe il y a zéro stock dans la chaîne.

c. Les flux tendus : Une combinaison des deux précédents flux, c'est équivalent d'un flux tiré, mais avec un minimum de stocks et d'en-cours repartis le long de la chaîne logistique.

¹² Philippe. Vallin, « la logistique modèles et méthodes de pilotage des flux » 3ème édition economica, Paris.2003 p 35

d. Les flux synchrones : Dans ce type d'organisation, la livraison de composants différents est réalisée dans le respect de leur ordre d'entrée dans le processus de fabrication¹³.

- Ils sont donc livrés juste au moment de leur utilisation. Ce qui permet de réduire les stocks et les coûts qui y sont liés.

5.3. Méthodes de gestion des différents flux

On distingue trois types de méthodes de gestion de flux : les flux tirés, flux poussés et flux synchrones¹⁴.

5.3.1. Méthodes de gestion en flux tiré

- Les quantités produites sont définies à la demande du client.
- Clients réels à l'origine de la planification des ressources de production, du plan de production et des dimensions des stocks.
- Le but ultime : satisfaire le client en minimisant le coût.

5.3.2. Méthodes de gestion en flux poussés

- Les flux poussés sont intimement liés aux produits issus du processus de production.
- Le dimensionnement des stocks, planification de la production et des ressources nécessaires sont construits à partir des prévisions de la demande et non de la demande réelle.
- Cette méthode est inverse à celle des flux tirés.

5.3.3. Méthodes de gestion en flux synchrones

- L'industrie automobile a recours massivement à cette méthode.
- L'approvisionnement des différents composants est réalisé selon l'ordre de consommation dans le processus de fabrication on parle de flux synchrones.
- Livraison des produits en juste à temps limitant les stocks, la main d'œuvre de manutention et les coûts de stockage.

5.4. But de la gestion des flux

La gestion des différents flux cités précédemment sert à :

- La représentation schématique des différents flux logistiques d'une entreprise ou d'une fonction de l'entreprise.
- L'identification des dysfonctionnements.
- L'analyse des dysfonctionnements.

¹³ Paul. Vallin op-cité p 37.

¹⁴ Paul. Vallin op-cité, p 38

- La diminution de toute forme de gaspillage ou de mauvaise utilisation des ressources dans processus d'approvisionnement, de fabrication ou distribution.
- La détermination à chaque fois des éventuelles causes du gaspillage.

Cette réduction du gaspillage a logue finis par devenir un avantage concurrentiel pour l'entreprise¹⁵.

6. Les enjeux de la logistique

On trouve deux types d'enjeux pour la logistique : l'enjeu pour l'entreprise et l'enjeu de l'ensemble de l'entreprise.

6.1. Les enjeux pour l'entreprise

En raison de son importance la logistique fait partie de la stratégie d'entreprise. Elle a une influence sur :

- **La croissance de l'entreprise** : Une logistique performante augment la rentabilité et la flexibilité de l'entreprise.
- **La maitrise des coûts** : Pour une meilleure connaissance de l'environnement, des coûts du produit, la logistique permet d'éviter tous les gaspillages, dans ce cas, la logistique intégrée est particulièrement efficace.
- **Les possibilités d'externalisation de l'entreprise** : L'analyse logistique permet à l'entreprise de se recentrer sur sa vocation principale en confiant à des spécialistes certaines opérations comme le transport ou le stockage des marchandises.
- **La diversification de l'entreprise** : la maitrise de la chaine logistique permet à l'entreprise d'élargir la gamme de ces activités.
- **Les décisions de localisation, d'agencement de l'entreprise** : Elles ont pour objectif de réduire les coûts de transport externe et de manutention grâce à des choix réaliste, d'implantation géographique et d'organisation interne des unités de production.

6.2. Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise

Il existe un lien étroit entre l'amélioration de la productivité et les projets de la logistique, c'est pourquoi les contraintes et les enjeux de la logistique sont prise en compte par l'état dans l'élaboration des politiques économiques, politique, technique...

La logistique influence sur¹⁶ :

¹⁵ Joël Sohier et Devant sohier « la logistique », 7ème édition, Vuibert, paris, septembre 2013, p35.

¹⁶ <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnement> consulté le 27/10/2021 à 10h00

- **Le secteur du transport** : Le développement de la logistique a généré des mutations et des restructurations chez les acteurs du secteur transport.
- **Le développement régional** : Les entreprises s'implantent plus dans les régions dotées de solide infrastructure. Cela contribue à leur essor économique et à leur développement.
- **Politique économique** : Etat et collectivité locale intensifie leurs interventions : ex : amélioration des réseaux routier pour désenclaver une région.
- **Environnement scientifique et technique** : La logistique favorise la généralisation de la robotique. Ils sont généralement liés au développement de l'informatique.

Section02 : La chaine logistique

Le progrès technologique et la concurrence actuelle des entreprises exigent l'amélioration continue des biens et des services aux seins d'une chaine logistique. Dans ce cadre plusieurs entreprises tentent a externalisé leur fonction comme la livraison gratuite, le service après-vente...etc. toute en minimisant le cout de dépense. C'est pour cette raison que dernières décennies, la chaine logistique ont incitée de plus de chercheur a le développé. Dans cette section nous allons présenter la chaine logistique, ses différentes types de flux ainsi que le système d'informatique, et enfin sa différence avec la logistique.

1. Définition de la chaine logistique

Une chaîne logistique est un réseau d'organisations qui contribuent aux différents processus et activités, à travers les interactions en amont et en aval, apportant une valeur ajoutée sous la forme de produits et de services pour les clients finaux. D'un point de vue conceptuel, une chaîne logistique peut être considérée comme une succession de processus d'approvisionnements, de fabrication, de distribution et de vente d'un produit, depuis le premier des fournisseurs jusqu'au client final¹⁷. Selon une enquête réalisée en 2002 (Eymery, 2003), 90 des dirigeants de grandes entreprises mondiales pensent que la chaine logistique est critique ou très importante pour la réussite de leur entreprise. Yves pimor (2001) d'un nouveau paradigme en matière de management, c'est-à-dire une nouvelle manière d'aborder les problèmes qui marque une réelle rupture par rapport aux approches antérieures.

¹⁷ François Galasso, « Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de demande flexible » : thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système industriels, avril 2007, p 19.

Une chaîne logistique est donc constituée de fournisseurs, de centres de production, d'entrepôts de stockage, de centres de distribution et de points de vente, le tout traversé par un flux physique qui transforme progressivement les matières premières et composants en produits finis.

Le terme « chaîne logistique » vient de l'anglais Supply Chain qui signifie littéralement « chaîne d'approvisionnement » (Fig.3).

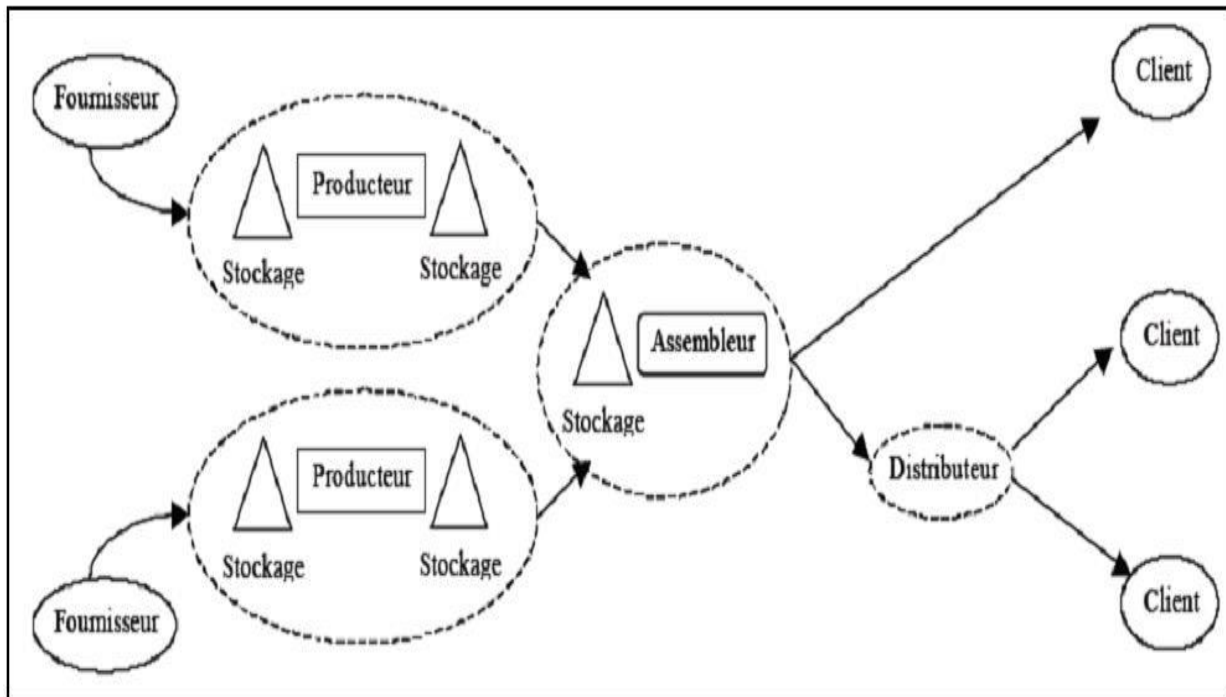


Figure N°03 : Représentation d'une chaîne logistique.

2. Les flux de la chaîne logistique

Nous détaillons ici les trois flux traversant une chaîne logistique : flux d'information, physique et financier. (Fig.4)

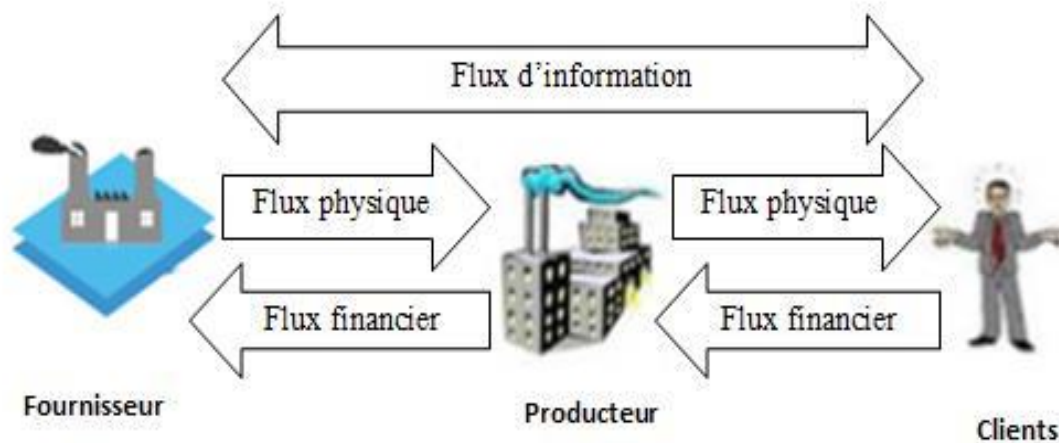


Figure N°04 : Modélisation des flux d'une chaîne logistique

2.1. Le flux d'information

Le flux d'information représente l'ensemble des transferts ou échanges de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique. Il s'agit en premier lieu des informations commerciales, notamment les commandes passées entre clients et fournisseurs. Une commande comprend généralement la référence du produit, la quantité commandée, la date de livraison souhaitée et le prix éventuellement négocié lors de la vente. D'autres éléments peuvent s'ajouter à cette liste : la liste des options désirées pour le produit, la fréquence de livraison si besoin...

Mais les entreprises s'échangent aussi des informations plus techniques : paramètres physiques du produit, gammes opératoires, capacités de production et éventuellement de transport, informations de suivi des niveaux de stock¹⁸.

Le flux d'information est de plus en plus rapide grâce aux progrès des TIC.

2.2. Les flux physiques

Le flux physique est constitué par le mouvement des marchandises transportées et transformées depuis les matières premières jusqu'aux produits finis en passant par les divers stades de produits semi-finis¹⁹.

¹⁸ Merzouk Salah Eddin, problème de dimensionnement de lot et de livraison : application au cas d'une chaîne logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 page 13. (Version électronique).

¹⁹ Ibid., page 15.

Flux physique résulte de la mise en œuvre des diverses activités de manutention et de transformation des produits quel que soit leur état. Le flux physique est généralement considéré comme étant le plus lent des trois flux.

2.3. Les flux financier

Le flux financier concerne toute la gestion pécuniaire des entreprises : ventes des produits, achats de composants ou de matières premières, mais aussi des outils de production, de divers équipements, de la location d'entrepôts, et bien sûr du salaire des employés. Le flux financier est généralement géré de façon centralisée dans l'entreprise dans le service financier ou comptabilité, en liaison toutefois avec la fonction production par les services achats et le service commercial²⁰.

3. Les enjeux de la chaîne logistique

Les modèles traditionnels de stratégie se sont complexifiés avec le développement de la concurrence mondiale. Il faut être «bon partout », dans tous les domaines prix, qualité, délai, flexibilité, niveau de service²¹.

3.1. Les prix / les coûts

La pression permanente sur les prix oblige les producteurs à améliorer régulièrement leur productivité et à revoir leur organisation industrielle. Cette tendance les a amenés à agir sur tous les coûts qu'ils soient directs usine (main d'œuvre, machines, ...), indirects usine ou frais généraux siège.

3.2. La qualité des produits

La qualité n'est plus vraiment un objectif dans la mesure où elle se présente comme un prérequis pour pouvoir être compétitif. L'unité de mesure utilisée reflète bien les progrès réalisés dans ce domaine. La question ne se pose plus sous la forme du niveau de qualité à atteindre mais plutôt du coût pour y parvenir.

3.3. Le délai

Le délai se définit comme le temps s'écoulant entre la demande du client et la réception du produit commandé. Dans l'entreprise, industrielle ou non, pour l'utilisateur, il est plus souvent perçu comme le temps entre la constatation du besoin et le moment où il peut commencer à

²⁰ Merzouk Salah Eddin , op, cité , p 15.

²¹ Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Grief, Christian van Delft « management industriel et logistique » 3ème édition economica, paris, 2001 p 480/481.

l'utiliser. Cet écart intègre des opérations réalisées par le fournisseur (préparation de la commande, expédition, etc.) mais également des tâches internes (constatation du besoin, contact avec le service Achats, passation de la commande, puis réception et contrôle)²².

3.4. La flexibilité

La flexibilité, ou capacité à réagir à des variations de la demande, se présente sous deux aspects : volume ou mix-produit.

Le premier indique la capacité de l'entreprise à s'adapter à la variation de la demande en quantité. Le seconde précise le délai nécessaire, lorsque le producteur prévu de fabriquer un produit donné (ou une séquence de produits différents), pour modifier son plan de fabrication, réorganiser son processus et passer à un autre article(ou à une autre séquence)

3.5. Le niveau de service

Nous entendons par niveau de service la probabilité de satisfaire la demande dans un délai donné. Si le concept se comprend aisément, son application pose quelques difficultés, en particulier dans le choix des variables. En effet comparer les livraisons effectuées au nombre total de livraisons, ou plutôt choisir le nombre de lignes de commandes, les tonnes ou encore le chiffre d'affaire, Naturellement, 95% sur les tonnes n'est pas identique à

95% sur le nombre des lignes de commande...

Aux critères traditionnels, prix, qualité, délai, flexibilité et niveau de service sont venus s'adjoindre plus récemment les risques et le potentiel de progrès.

3.6. Les risques

A l'heure où la technologie permet tout ou presque, les responsables de la logistique ne supporte plus le moindre risque : le retard, l'erreur, la panne, la faillite du fournisseur, etc. deviennent de plus en plus inadmissible. Le fonctionnement en juste-à-temps de bon nombre d'entreprises n'a fait qu'accroître cette peur de l'aléa. Le niveau au coefficient de risques est alors devenu un des indicateurs à suivre, pour l'entreprise elle-même mais aussi pour la société cliente, dans le cadre de la sélection et de l'audit ses fournisseurs²³.

²² LOTH. Désiré, L'essentiel des techniques du commerce international. Pairs, Edition pubibook, 2009, p29.

²³ PAVEAU. J et DUPHIL. F, pratiques du commerce international, Edition, FOUCHER, 2003, p244.

3.7. Potentiel de progrès

Le potentiel reprend des éléments subjectifs et objectifs, permettant de juger des possibilités d'amélioration de la performance de l'entreprise : climat social, âge moyen du personnel, ancienneté, organisation en ateliers technologiques, communication dans l'entreprise, existence de groupes de travail, etc.

Après avoir optimisé leurs différentes fonctions séparément (production puis distribution et plus récemment achats), les entreprises ont pris conscience que l'amélioration de leurs performances passait nécessairement par l'intégration et la vision globale de leurs processus. Le concept de logistique puis plus récemment de Supply Chain a permis d'atteindre cet Object.

4. Les fonctions de la chaîne logistique

Fonctions de la chaîne logistique Ganeshan et Hrisson définissent une chaîne logistique comme étant «le réseau des moyens de production et de distribution qui assurent les tâches d'approvisionnement en matières premières, la transformation de ces matières premières en produits semi finis et en produits finis, et la distribution de ces produits finis aux clients ».

De la définition ci-dessus on distingue que les fonctions d'une chaîne logistique vont de l'approvisionnement, la production, le stockage, la distribution et la vente.

4.1. L'approvisionnement

Les matières et les composants approvisionnés constituent de 60% à 70% des coûts des produits fabriqués dans une majorité d'entreprises. Réduire les coûts d'approvisionnement contribue à réduire les coûts des produits finis.

Le processus approvisionnement se concentre sur la fourniture de tous les composants nécessaires à la fabrication. Deux grandes phases sont ici à distinguer. La première phase consiste à sélectionner les fournisseurs de l'entreprise.

Le décideur a besoin d'identifier les fournisseurs potentiels à choisir pour alimenter les différentes usines en matières premières, en composants et en produits semi-finis. La seconde phase du processus approvisionnement consiste à passer les commandes des composants à ces fournisseurs en fonction de la production à réaliser.

Il s'agit aussi de vérifier que ces composants sont livrés dans de bonnes conditions. Le processus approvisionnement regroupe ainsi toutes les relations avec les fournisseurs pour assurer les niveaux de stocks en composants nécessaires et suffisants pour la fabrication.

4.2. La production

C'est l'étape principale de la chaîne logistique qui consiste à donner naissance à des produits ou services à partir de matières premières. Le processus de production doit garantir et assurer une productivité pendant la phase de fabrication.

Les méthodes utilisées pour la gestion de la production cherchent à améliorer le flux des produits dans les ateliers de fabrication à travers la planification et l'ordonnancement, la détermination de la taille optimale des lots de production, la détermination des séries économiques.

4.3. Le stockage

Le stockage inclut toutes les quantités stockées tout au long du cycle d'exploitation de l'entreprise (le stock de matières premières, le stock des composants, les stocks des en-cours et finalement le stock des produits finis). Ici aussi se pose la question de l'équilibre à trouver entre une meilleure réactivité et la réduction des coûts.

4.4. Distribution et transports

Processus qui intervient tout le long de la chaîne, en commençant par le transport des matières premières, à celui des composants entre les différentes usines, aux centres de stockage pour terminer dans des centres de distribution et finir par la livraison aux clients.

La distribution est généralement un élément intermédiaire d'une filière économique chargée du financement, du stockage, de la promotion et de l'acheminement des produits aux commerçants. La distribution englobe toutes les activités prenant en charge les commandes clients et leur livraison. Il inclut la gestion de la commande (entrée de commande et traitement), la gestion du transport et la livraison aux clients et reprend les questions d'optimisation des réseaux de distribution : l'organisation et le choix des moyens de transport, le choix du nombre d'étages (ou d'intermédiaires) dans le réseau de distribution ainsi que le positionnement des entrepôts et leur mode de gestion²⁴.

4.5. Le processus vente

Etape ultime à l'écoulement du produit fini assigné généralement à un service commercial qui se charge essentiellement à développer des relations envers le client (négociation des prix

²⁴ MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, logistique et supply chaîne management, Op. cit, p9.

et des délais, enregistrement des commandes, ...) et par extension, recherche une meilleure connaissance du marché.

5. Optimisation de la chaîne logistique

L'optimisation de la chaîne logistique, permettant notamment l'amélioration du taux de service en magasin ainsi qu'une diminution des niveaux de stock, apparaît comme un enjeu majeur pour les entreprises. Des logiciels informatiques spécialisés permettent d'optimiser les différentes étapes du processus logistique : la prévision des ventes, la synchronisation des données entre les différents services de l'entreprise concourant à la fonction logistique, et enfin la gestion opérationnelle des flux physiques, de la gestion des commandes à la gestion des entrepôts. Ces logiciels, développés par des éditeurs spécialisés, doivent évidemment être capables de dialoguer entre eux dans l'entreprise, mais aussi de plus en plus, avec les systèmes d'informations des partenaires commerciaux impliqués dans la chaîne logistique²⁵.

6. La différence entre la logistique et la chaîne logistique

Le SCM recouvre dans le langage courant professionnel des concepts très différents. Le mot Supply Chain est employé bien souvent pour désigner la logistique de l'entreprise, même si la fonction n'est ni globale, ni transversale.

La logistique représentait traditionnellement l'activité allant de la mise à disposition des produits finis par l'usine ou le négociant jusqu'à la livraison au client. Elle s'est désormais fondue dans le concept de Supply Chain Management ou SCM dont l'objectif est d'optimiser la gestion des flux physiques et des flux d'information le long de la chaîne logistique depuis le fournisseur du fournisseur jusqu'au client du client.

Elle est donc présente à tous les niveaux de l'entreprise, aussi bien au niveau opérationnel (pour la gestion des flux physiques de marchandises par exemple), au niveau tactique (pour définir les organisations et piloter ces flux à moyen terme), qu'au niveau stratégique – pour définir les grandes orientations à long terme.

Planifier toute l'activité de l'entreprise, achats, production et distribution des produits, en se calant sur la demande des clients, telle pourrait être une définition synthétique de l'optimisation de la Supply Chain.

²⁵ http://www.creg.ac-versailles.fr/IMG/pdf/Systemes_informations_leviers_performance_logistique.pdf
consulté le 02/11/2021 à 15h00.

La « Supply Chain » n'est pas une fonction de l'entreprise, ce n'est pas non plus un service achetable à un prestataire de service, ce n'est pas un module informatique, c'est en fait une démarche de fonctionnement qui vise à assurer une gestion et une synchronisation de l'ensemble des processus qui permet à un ou plusieurs systèmes clients / fournisseurs de prendre en compte et de répondre aux attentes des clients finaux (du fournisseur du fournisseur au client du client)²⁶.

On peut dire alors que la « Supply Chain » contient toutes les activités associées au flux et à la transformation des biens, depuis les matières premières jusqu'au produit fini livré à l'utilisateur, ainsi que les flux d'informations associées.

Section03 : Les incoterms

Pour mieux comprendre le transport maritime, il ne semble nécessaire de connaître les règles du commerce international ainsi que les intervenants dans une opération de transport maritime.

Les incoterms sont une codification élaborée par la chambre de commerce internationale qui définit le mode de transport ainsi que la livraison entre deux parties : l'acheteur et le vendeur, dans cette section nous allons voir le rôle de l'incoterm, le choix de l'incoterm et sa réforme de 2010.

1. Définition de l'incoterm

Le commerce international est réagi par un ensemble de règles qu'on appelle les « incoterms ». Ces règles internationales, à **caractères facultatifs**, ont pour objet de définir un langage commun entre vendeurs et acheteurs, afin d'éviter les différences d'interprétations²⁷.

Les principaux termes utilisés sont :

- Le mode d'achat **F.O.B**, qui veut dire « franco-bord ».
- Le mode d'achat **C&F**, qui veut dire « coût et fret ».
- Le mode d'achat **C.I.F (C.A.F)**, qui veut dire « coût, assurance, fret »²⁸.

²⁶ <http://www.buvetteetudiants.com/cours/91/la-difference-entre-la-logistique-et-le-supply-chain-management> consulté le 02/11/2021 à 15h14

²⁷ Centre de commerce international de Grenoble, Rhône Alpes, fiche technique, janvier 2015, page 01.

²⁸ LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005, P115.

A / le F.O.B

De façon lapidaire, on peut dire que le mode d'achat et de vente F.O.B signifie que seul le prix de marchandise, de l'emballage et de frais de mise à bord du navire est facturé.

Dans ce type de contrat **le vendeur** doit livrer la marchandise conformément à la stipulation du contrat, à bord du navire désigné par l'acheteur.

L'acheteur lui, doit payer le prix contractuel, affréter un navire ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un navire, supporter tous les frais qui sont à la charge de la marchandise et tous les risques qu'elle peut courir à partir du moment où elle a passé effectivement le bastingage du navire.

On dit alors que le transfert de propriété se produit dès que les marchandises sont à bord du navire et dès lors, cette dernière voyage au risque de l'acheteur²⁹.

B / LE C & F :

Le contrat conclue au mode C&F consiste :

- **Pour le vendeur de :**
 - Livrer la marchandise conformément aux termes du contrat.
 - Conclure a ses propres frais, aux conditions usuelles, un contrat pour le transport.
 - Charger à ses frais les marchandises à bord du navire.
- **Pour l'acheteur de :**
 - Payer le prix contractuel.
 - Supporter tous les risques inhérents au voyage.

Comme pour le mode F.O.B, le transfert de propriété se produit dès que les marchandises, à bord du navire. Les risques du voyage sont à la charge de l'acheteur.

C/ LE C.I.F (ou C.A.F) :

Le contrat conclut au mode C.A.F consiste :

Pour le vendeur de :

- Livrer la marchandise conformément au terme du contrat.

²⁹ J.BELOTTI, « Le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, P82.

- Conclure à ses propres frais, aux conditions usuelles, un contrat pour le transport.
- Charger à ses frais les marchandises, à bord du navire.
- Fournir à ses frais et sous forme transmissible une police d'assurance maritime.

Pour l'acheteur de :

Payer, principalement le prix contractuel.

- ❖ Contrairement aux idées reçues, dans le mode C.A.F, tel que prévue par les incoterms, l'acheteur supporte également tous les risques que peut courir la marchandise à partir du moment où elle est mise à bord du navire. La seule différence est que certains de ces risques sont assurés par un contrat souscrit par le vendeur et que la mise en œuvre de la garantie, en cas de sinistre incombe à l'acheteur.

1.1. Les règles des INCOTERMS

(International Commercial TERMS) sont rédigées par la Chambre de Commerce Internationale –ICC- en 1936 et fait l'objet d'une révision régulières. Ils définissent les obligations incombant au vendeur et à l'acheteur en ce qui concerne³⁰:

- ❖ la livraison.
- ❖ la conclusion des contrats de transport.
- ❖ le transfert des risques.
- ❖ la présentation des documents de transport.
- ❖ Le chargement et le déchargement.
- ❖ l'accomplissement des formalités des marchandises douanières export et import.
- ❖ le paiement des droits et taxes.

Les incoterms supprimés sont³¹ :

- DAF (delivered at frontier) : lieu convenu,
- DES (delivered ex ship) : port de destination convenu,
- DEQ (delivered ex quay) : port de destination convenu,
- DDU (delivered duty unpaid) : lieu de destination convenu.

Les deux nouveaux incoterms sont :

³⁰ Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3ème édition, paris, p 106.

³¹ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1ère édition l'harmattan, paris , 2013 p 46.

- DAT (delivered at terminal) : rendu au terminal,
- DAP (delivered at place) : rendu au lieu convenu.

L'adaptation des incoterms à la conteneurisation est l'exemple le plus flagrant avec la naissance du DAT. Cet incoterm a été spécialement créé pour le transport dont l'unité de chargement est le conteneur.

2. Le rôle de l'incoterm

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi qu'au moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours, l'usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international :

- Une définition précise de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné.
- Une définition précise du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur.
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise.
- Une définition précisent des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur (idem) pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.

3. La limite des incoterms

Les incoterms « cèdent le pas » devant les dispositions contraires des contrats, devant les usages de la commère devants les usages des ports. Simples règles d'interprétation des usages, les incoterms n'ont donc qu'un caractère supplétif³².

3.1. Incoterms et dispositions particulières

Les incoterms doivent céder le pas aux dispositions particulières prévues par les parties dans leur contrat : il faut impérativement veuillez à la cohérence entre incoterms et clauses du contrat.

3.2. Usages du commerce ou du port

C'est l'usage de tel commerce particulier ou de tel port qui est décisif, donc l'usage du commerce et du port l'emportent sur l'incoterm du contrat. La variété des professions, des

³² Pierre Brunat « Lamy transport » édition n° 3748 tome 2 janvier 1997 paris, P119.

marchandises, des régions est telle que les incoterms ne peuvent tenir compte de toutes les situations particulières. La chambre de commerce internationale précise, que pour l'interprétation des incoterms, il est impossible d'établir sur certains points une règle absolument formelle : dans ce cas, les règles, précisent que c'est l'usage de tel commerce ou de tel port qui est décisif.

3.3. Incoterms et liner terms

Les premiers relèvent du contrat de vente, les seconds relèvent du contrat de transports. Ces conditions, les lignes maritimes régulières » déterminent les composantes du fret : celui-ci peut ne comporter que le transport maritime, proprement dit, à l'exécution de tout frais de passage portuaire (bord port d'embarquement) –bord port de débarquement, encore appelé FIO (Free in and out), ou à l'inverse, comporter les frais de passage portuaire au départ et à l'arrivée (quai-quai). Entre ces deux extrêmes, il existe le liner terms « sous palan ». En apprenant en charge sous palan, le transporteur maritime exclut du fret le rapprochage la marchandise sous les crochets des plants. Au port de débarquement, sont à la charge de la compagnie maritime le désarrimage en cale, l'lignage, le hissage hors des cales.

Ainsi, les liner terms ne règlent que les rapports entre vendeur et transporteur maritime, ou acheteur et transporteur maritime, mais n'ont aucune répercussion sur les relations entre le vendeur et l'acheteur

3.4. Incoterms et transfert de propriété

Les incoterms, enfin, ne peuvent résoudre tous les problèmes de droit susceptibles de se poser dans le cadre d'une opération de commerce international. Ainsi, comme tout la convention de vienne sur la vente internationale de marchandises et pour les mêmes raisons (divergences des droits nationaux), les incoterms ne traitent, en aucune façon, du transfert de propriété de la marchandise entre le vendeur et l'acheteur. Ils ne s'intéressent qu'à la livraison et aux transferts des risques qu'elle implique. Les risques des marchandises et les couts en découlant « passent de la tête » du vendeur sur celle de l'acheteur lorsque le premier a rempli son obligation a de livrer la marchandises : ainsi , le transfert des risque de réaliser au passage du bastingage du navire dans les terms FOB ,CFR et CIF au point de remise au transporteur dans les terms FCA ,CPT et CIP et au point de livraison convenu pour les terms DES ,DEQ ,DDU et DDP.

4. Choix de l'incoterms

Ce qui est innovant dans cette nouvelle édition, ce sont les simplifications et les modernisations, qui impactent tous les échanges internationaux³³.

4.1. Les catégories des incoterms

Les 11 incoterms de 2010 sont répartis en deux catégories, les incoterms utilisés pour tous les modes de transport et ceux réservés au transport maritime et fluvial.

Tableaux N° 1 : La classification des incoterms par famille.

Groupe « E »	Ex Works	Incoterm d'obligation minimum pour le vendeur	EXW
Groupe « F »	Free ou franco	Le vendeur n'assume ni les risques ni les coûts de transport principal.	FCA, FAS, FOB
Groupe « C »	Cost of carriage, cout au port	Le vendeur assume les coûts du transport principal, mais pas les risques.	CFR, CIF, CPT, CIP
Groupe « D »	Delivered ou rendu	Le vendeur assume les coûts et les risques du transport principal.	DAT, DAP, DDP

Source : Pasco Corine, commerce international, 6 e édition, paris, aout 2007, p61.

4.1.1. Incoterms utilisés pour tous modes de transport

Les incoterms « tous modes de transport » : aérien, terrestre, maritime, dès lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal, on utilise sept incoterms qui sont les suivants ³⁴:

- **EXW** : Ex Works / Départ usine
- **FCA** : Free Carrier / Franco transporteur
- **CPT** : Carriage Paid To / Port payé jusqu'à
- **CIP** : Carriage and Insurance Paid to / Port payé jusqu'à, assurance comprise
- **DAT** : Delivered At Terminal / Livraison au terminal
- **DAP** : Delivered At Place / Livraison sur place.
- **DDP** : Ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés)

³³ Moise Donald Dailly op-cité p 48.

³⁴ Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex, page 3.

- **EXW ou Ex-Works (à l'usine) :** La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur paye et choisit le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités d'exportation sont également à sa charge. Il s'acquitte des frais de douane.
- **FCA ou Free Carrier (Franco transporteur) :** Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités d'exportation et frais de douane sont à la charge du vendeur.
- **CPT ou Carriage Paid To (Port Payé jusqu'à) :** Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.
- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à) :** Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.
- **DAT ou Delivered At Terminal (livraison au terminal) :** Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
- **DAP Delivered At Place ou (livraison sur place):** Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.
- **DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu droits acquittés) :** Le vendeur s'acquitte de tous les coûts liés au transport. Il supporte, également, tous les risques jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées. Il règle également l'intégralité des droits et taxes.

4.1.2. Incoterms à réservé au transport maritime et fluvial

Les incoterms « maritimes », sont exclusivement réservés aux transports maritimes de port à port. On utilise quatre incoterms qui sont les suivants :

- **FAS:** Free Alongside Ship /Franco le long du navire.
- **FOB:** Free On Board / Franco à bord.
- **CFR:** Cost and Freight / Coût et Fret;
- **CIF** ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)³⁵
- **FAS ou Free Alongside Ship (franco le long du navire) :** Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lorsque les marchandises ont été remises sur le quai du port d'embarquement.
- **FOB ou Free On Board (Franco à bord) :** La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur³⁶.
- **CFR ou Cost and Freight (coût et fret) :** Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.
- **CIF ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret) :** Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi

Les documents à présenter se diffèrent selon les ventes, que ce soit pour l'acheteur ou le vendeur.

Pour les ventes au Départ, le vendeur doit fournir les documents suivants en fonction de l'incoterm du contrat :

- ✓ Incoterms en E : Facture et liste de colisage ;
- ✓ Incoterms en F : facture et liste de colisage + documents d'exportation + bon de remise au transporteur ;
- ✓ Incoterms en C : facture et liste de colisage+ document de transport fret acquitté.

³⁵ Idem, p291.

³⁶ NAJI Jammal : « commerce international, mondialisations, enjeux et application », 2^{eme} édition, 2009, p290.

Pour les ventes à l'arrivée, l'acheteur doit fournir les documents suivants :

- ✓ Incoterms en D : Facture + liste de colisage + document export + titre de transport fret acquitté au point de destination ; DDP : facture et liste de colisage + documents d'importation.

Conclusion

La logistique est un élément important de la stratégie de l'entreprise. Le domaine de la logistique recouvre toutes les actions et planification, de mise en œuvre et de contrôle qui concernent l'ensemble des flux physiques de marchandise et des flux d'information qui s'y rapportent. La logistique consiste de plus en plus à améliorer les flux sur une chaîne étendue appelée « chaîne logistique » qui va du fournisseur au fournisseur au client du client. Le développement de la chaîne logistique permet de valoriser l'entreprise à travers plusieurs axes : la dimension stratégique, la dimension organisationnelles, la dimension temporelle, et la dimension technologique.

La révolution dans le domaine des transports était toujours marquante et en particulier le transport maritime.

L'acheminement des quantités énormes de marchandises sur de longues distances et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport, a fait du transport maritime le premier mode de transport par excellence que la quasi-totalité des exportateurs et des importateurs préfèrent. Plus de 90 % de marchandises de tout type sont acheminées par voie maritime, ce qui reflète l'importance de ce mode de transport, surtout avec l'avènement de la conteneurisation vers la fin des années 50, et qui a donné naissance à une concurrence internationale entre les différents acteurs opérants dans le domaine maritime, que ce soit entre les compagnies maritimes, les ports ou encore les terminales à conteneurs.

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat. Des nouveaux incoterms ont été révélés pour répondre aux nouvelles pratiques commerciales en vigueur, s'adapter au transport multimodal et plus particulièrement pour prendre en compte les marchandises qui sont mises en conteneur, pour éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes.

Chapitre II

Le rôle du transport maritime

Introduction

Grace au développement très rapide du commerce international, et le degré d'ouverture nombreuse d'économies, le transport maritime connaît un progrès considérable au niveau international.

Ainsi il est le mode de transport le plus utilisé pour le commerce international car constitue le principal vecteur et moteur essentiel de la nouvelle économie mondial.

Les documents du transport occupent une place centrale dans le commerce international aussi bien pour les exportateurs que l'importateur. Car ils permettent de déterminer le mouvement de la marchandise et de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donnée.

A cet effet, ce chapitre structuré en trois sections. La première section sera consacré au transport maritime international des marchandises, la deuxième section elle est d'ordre générale nous parlerons de l'assurance de transport maritime international des marchandises et la dernière section se penchera sur l'état et lieux du transport maritime en Algérie.

Section 1 : présentation du transport maritime international des marchandises

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays.

Dans cette section nous allons parler de définition du transport maritime, et du transport maritime de marchandise, voir comment le transport maritime est-il née, en suite les types de contrat maritime, les documents, et enfin les différents intervenant.

1. Généralités et évolution de transport maritime

1.1 Généralités

Le transport maritime international, est demeure en vecteur essentiel de commerce international. C'est le principale mode de transport, le moins coûteux et le plus adapté ou marchandises et produits lourds et volumineux utilisé pour le déplacement des marchandises d'un port à un autre, un pays à un autre.

1.2 L'évolution de transport maritime

La « Révolution des transports maritimes » considère comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer. Ce n'est que vers le milieu du XXX^{ème} siècle, que le transport maritime a connu un autre tournant par l'introduction de la coque de fer, puis de vapeur, puis une révolution des conteneurs.³⁷

1.2.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et couteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient exprimement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires.

Les corsaires étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers. L'un des plus connus est autre que Jean Bart, corsaire de Dunkerque travaillant pour le roi de France (Luis XIV) il compte à son actif de nombreux actes de piratage. Encore aujourd'hui, la piraterie n'a pas totalement disparu, comme les pirates du détroit de Malacca, du golfe d'Aden en Somalie

A terre, les ports étaient également dangereuse, en effet les ports étaient autrefois très eu sécurises, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui lui vol était le seul moyen de survivre.

En plus être dangereux, le voyage maritime n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'orient Pacifique).³⁸

1.2.1.1. Des solutions pour améliorer le transport maritime

1.2.1.2. La création des canaux

L'innovation des canaux développée de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable. Les canaux sont des voies navigables construites par L'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est surement le plus connu, Situé en Amérique central, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique.

³⁷ Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves, 2009, p 142, 144 et 145.

³⁸ <http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf>

Permettant de gagner un temps considérable, 9 heures contre plusieurs semaines, on peut donc expliquer la grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « overpanamax » étant obligés de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique.

Aujourd'hui on prévoit d'agrandir le canal de Panama afin de permettre le passage de plus grands cargos.

1.2.1.3. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

En 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie en essor grâce au charbon, et révolutionnaires pour l'économie du transport. C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renoncèrent à la force humaine (galériens) et les remplacèrent par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.³⁹

1.2.2. L'innovation des conteneurs

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle-ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à 1 semaine. Elle nécessitait autrefois beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

De nos jours de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide (30 secondes) notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long et notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois.

³⁹ Belotti.J, le transport international de marchandise Paris 1992, p. 242.

Au-delà de permettre un temps de déchargement moins long et la conservation des marchandises, L'innovation du conteneur a permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises limitant ainsi les vols.⁴⁰

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur permettant alors un Transfer du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train. On peut donc conclure que par ses différentes fonctions de conteneur est sûrement une innovation ayant facilité le transport de marchandises notamment dans les pays asiatiques qui ont vraiment développé et exploité les conteneurs, les ports européens comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est véritable les plus petits mesurant deux mètres de hauteur environ deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos européens comme Dunkerque sont aujourd'hui très en retard dans ce domaine.

On peut noter que la taille des conteneurs est véritable les petits mesurant deux mètres de hauteur environ, deux mètres de largeur et deux mètres de longueur. De nos jours les plus gros cargos peuvent contenir jusqu'à 20 000 conteneurs (150 000 tonnes environ).

2. Définition et types de transport maritime

2.1. Définition

2.1.1. Définition de transport maritime

Nous étendons par le transport maritime tout transport des marchandises ou de bien effectuer par mer, Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet le gain de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de manutention et des assurances, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures.⁴¹

2.1.2. Définition de transport maritime de marchandise

Le transport de marchandises consiste à acheminer des marchandises –le fret- d'un autre à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, aérien.... Il se mesure en tonnes – kilomètres ou, sur un trajet et donné en tonnes. Il est effectué en compte propre ou par des tiers, ils transporteur publics de marchandises.

⁴⁰ Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

⁴¹ HARRAR. Sabena, transport de marchandises et impacte sur l'activité économique régional, université d'Oran, mémoire magister, économie régional et urbaine appliquée, 2011/2012, P22.

2.2. Les types de transport maritime

Il existe deux types de transport maritimes :

2.2.1. Le transport à la demande

Dans ce cas, le navire va de port en port selon les variantes du marché du transport. Ce type de service est différent de la ligne régulière, puisqu'il est caractérisé par la disparition de la notion de régularité des escales et la stabilité des tarifs appliqués. Ainsi les navires de tramps vont d'un port à l'autre aux grés des affrètements, des cours de frets, de la cargaison à transporter, des couts de transport mais aussi aux types de navires qui sont généralement des transporteurs de vrac ou de cargaison homogène et qui sont destinés pour un seul ou au maximum deux destinataires (clients).

Ce type de transport est faible par rapport au service régulier, il s'appuie sur la rentabilité qui conduit à faire tourner au maximum ses navires et joue entre la liberté et la souplesse d'une part et la sécurité de l'autre portant sur le choix du navire que sur la forme du contrat.

Le tramping dépend du marché de l'offre et de la demande, de ce fait le fret est calculé d'après les négociations entre armateurs et chargeurs concernant la disponibilité des navires et la nature de la marchandise à transporter. Donc le seul facteur qui caractérise le marché du tramping c'est l'offre et la demande.

2.2.2. Le transport de ligne régulière

La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping.

Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir.

Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport.⁴²

En effet, celui-ci adhère aux conditions de transport et surtout de responsabilité définies par l'armateur dans le connaissement.

⁴² Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

Le chargeur n'a ici aucune liberté de négociation commerciale sauf à entretenir une relation de partenariat très étroite avec l'armateur avec lequel il a une relation d'affaire continue.

3. Les types de navire

Le chargement de la marchandise peut s'effectuer sur deux types de navires comme l'indique le schéma n°01.

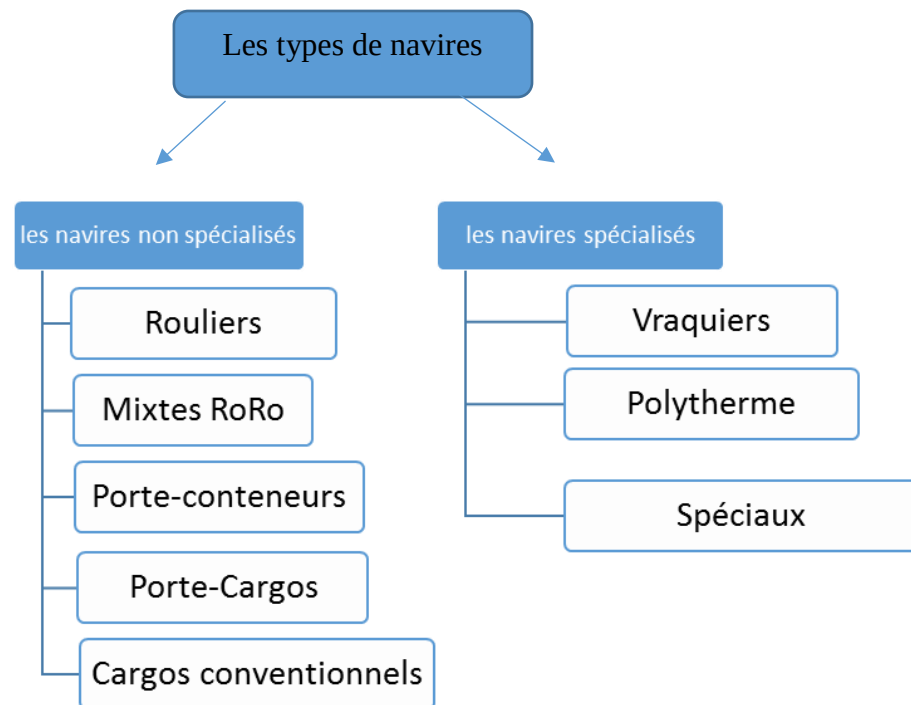


Figure N°05 : Schéma des types de navires

3.1. Les navires spécialisés

Sont réservés au transport d'un type particulier de marchandise tels que : les vraquiers, pétroliers ou céréaliers, les navires polythermes destinés au transport de denrées périssables.

- **Les vraquiers :** Les vraquiers comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers,...etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gazliquéfiés.
- **Les navires polythermes :** Les navires polythermes s'adaptent au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navire est aujourd'hui remplacé par les conteneurs reefers. L'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car ils sont plus souple.
- **Les navires spéciaux :** Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines ; etc.

3.2. Les navires non spécialisés

Ils sont destinés pour transporter toute sorte de marchandises diverses ; emballées et conditionnées (sacs, cartons, caisses ; mais aussi cadres conteneurs,...etc).Tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs adaptés au volume des conteneurs, et les navires rouliers équipés d'une rampe arrière permettent la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RoRo (Roll on – Roll off). Les navires mixtes RoRo + conteneur combinent l'intérêt du conteneur avec celle du roulage. Les porte-barges destinés au transport combiné fluvial/maritime.⁴³

- **Les porte-conteneurs :** Les porte-conteneurs sont des navires puissants et rapides, les portes boîtes en jargon de marin. Ce sont les navires qui transportent exclusivement des conteneurs ils peuvent transporter jusqu'à 3000 conteneurs (le plus grand porte conteneur au monde appartient au groupe CMA CGM fait environ 400 m de long et peut transporter 217 000 conteneurs).⁴⁴
- **Les navires rouliers :** Les navires rouliers sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « RO-RO », elle présente l'avantage de permettre la manutention d'un peu près tous les types de marchandises. On distingue : le roulage direct (manutention de charge sur roues ou chenilles) : semi-remorques routières, voitures, wagons parfois, Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.
- **Les navires mixtes RO-RO + conteneur :** Les navires mixtes RO-RO + conteneur combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse. Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

⁴³ Chevalier.D et Duphil.F ; Op.cit. ; p 128.

⁴⁴ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm>

- **Les navires porte-barges :** Les navires porte-barges sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.
- **Les cargos conventionnels :** Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants.
- Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

4. Les intervenants de transport maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.

4.1. Transitaires / Affréteur / Commissionnaire de transport

Le transitaire considère comme l'un des principaux auxiliaires des transports. Il intervient pour charger des formalités nécessaires relatives à la cargaison importée, comme il devient intermédiaire pour s'informer de l'arrivée du navire, recevoir la marchandise de la consignation, et il est tenu d'accomplir les formalités de douane et d'assurer l'expédition de la marchandise à destination de l'importateur qui l'a mandaté. Il existe plusieurs types de transitaires, avec le statut juridique différentes. Le commissionnaire de transport : prestataire de service qui assure la prise en charge d'une marchandise de bout en bout sous son entière responsabilité.

- **Le mandataire :** son rôle est limité à l'expédition des marchandises ou dans certains cas leurs entreposages.
- **Le commissionnaire en douane :** personne morale ou physique, qui accomplit toute les formalités douanière d'import et d'export pour le compte de son mandant.

4.2. Les ports commerciaux

Les ports commerciaux nationaux sont des entreprises publiques à caractère industriel et commercial. Il leur est confié le monopole de fait sur l'ensemble des fonctions portuaires, à savoir le pilotage, le remorquage, le lavage, l'avitaillement des navires en eau douce, les opérations de manutention à bord et à terre.

4.3. Les armateurs

Ils équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être les propriétaires (fréteurs), les exploitants ou les affréteurs (loueurs de navires). Leur principale

activité est le transport maritime de marchandises ou de passagers. Leur rôle est donc de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bonne état.

4.4. Les chargeurs

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. En pratique, le chargeur (souvent l'exportateur) ne procède pas au chargement, la plupart du travail est du ressort de l'entreprise de manutention au niveau du port, mais l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur.

Le chargeur (propriétaire ou non de la marchandise) est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.

4.5. Le Fournisseur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à préparer la marchandise, prospecter un navire, déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

4.6. Le transporteur maritime

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière. Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.

4.6.1. Courtier maritime :

Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de ventes du navire, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.

4.6.2. Le courtier d'affrètement

Les courtiers d'affrètement sont définis comme des courtiers libres s'entremettent entre le fréteur et l'affréteur d'un navire. Ils sont également courtiers en achat et vente et parfois jouent un rôle d'intermédiaire entre armateur et chantiers lors de la commande d'un navire neuf.⁴⁵

4.6.3. Le consignataire ou agent maritime

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer 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).⁴⁶

4.6.4. L'aconier (manutentionnaire)

Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :

- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.
- Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

4.6.5. La douane :

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.

4.6.6. Le Destinataire Final(Importateur) :

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement. Ses tâches sont :

⁴⁵ AIT IGHIL BILAL ET MOUHOUBI ABDERRAHMANE ET OUANOUGHIL NAMIR , les contrats d'affrètements maritimes , mémoire licence, FCI université de Béjaïa 2014 p :09

⁴⁶ MANKOUR. NEFFOUS .Mohamed, Le nouveau code maritime, p36.37.

- Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchants la marchandise (expertise, contrôle, magasinage...);
- C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des temps celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire.

5. Le cadre juridique et lois sur le transport maritime

Le transport international des marchandises est régi par des conventions internationales. Les règles de Haye (1924) et la convention de Hambourg (1992) régissent le transport maritime international.

5.1. Les conventions et lois sur le transport maritimes :

Le transport maritime est par ailleurs réglementé par différents contextes.

Le tableau suivant nous résume les lois et conventions internationales. La convention de Bruxelles (1924) dite aussi « règles de Haye » et la convention de Hambourg (1992).

Tableau N°02 : Lois et conventions internationales

-La convention de Bruxelles dit « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement » du 25 Aout 1924, dite aussi règles de Haye » -Les règles de Visby du 23 février 1968, et le protocole modificatifs ratifiés par respectivement 22 et 19 pays.	-Ratifiée par 78 Etats dont la France (qui a également ratifié ses deux protocoles modificatifs). -S'applique au transport internationaux à location desquels un connaissement est établi dans l'un des états signataires (même si la destination est située dans un Etat non signataire). -Elle exclut de son champ d'application les contrats d'affrètement, les transports en pontée, les transports d'animaux vivants et les opérations de chargement et de déchargement qui relèvent de la loi du pays concerné.
-La convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer du 31 mars 1978 entrée en vigueur le 1er	-Ratifiée par 25 Etats seulement, elle risque cependant de concerner un grand nombre de contrats de transport du fait de

novembre 1992 dite « Règles de .2Hambourg ».	son champ d'application très large ; non ratifiée par la France. - Elle s'applique à tout contrat : • Dont le lieu d'exécution
--	--

SOURCE : JEAN-CLAUDE DAKOURI, (DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES », L'HARMATTAN, PARIS, 2014, P 12-13.

Le tableau suivant nous résume les documents liés à la conversation de Bruxelles ou règles de Hambourg.

Tableau N° 03 : Les conditions d'application de la convention du Bruxelles

Moyen de transport : maritime
Convention : Convention de Bruxelles
Documents :Express Bill of lading -Sea waybill - Connaissance maritime -Connaissance de transport combine (émis par la compagnie de transport lorsqu'elle assume aussi la responsabilité d'un pré ou poste-acheminement. -Connaissance direct (couvre un pré ou post acheminement, mais pour lequel la compagnie est simple mandataire du chargeur -Connaissance FIATA B/L
Emis : Sur la base des indications du chargeur ou de son commissionnaire, par la compagnie maritime ou son agent.
Remarques : Non négociable

SOURCE : MOÏSE DONALD DAILLY, «LOGISTIQUE ET TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES.», 1ER EDITION L'HARMATTAN, PARIS, 2013, PAGE 118.

5.2. La tarification du transport maritime

Les conférences maritimes (accorde entre les compagnes maritimes) fixent les règles de tarification.

Le fret de base est fonction de la classe de marchandise et de a masse ou volume avec équivalence : 1tonne=1m3. Un minimum de taxation et prévaux pour les petites expéditions et des règles particulière s'appliquent à certaines marchandises.

Le fret maritime est établi en unité payants (UP). Cette unité payante est la tonne ou le volume à l'avantage du transporteur.

Il convient à l'évidence, et pour faire face à tous les risques d'avaries, de contracter un contrat d'assurance.

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification aussi variées que sont les modes de transport utilisés, les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

Il en ressort néanmoins deux modes de tarifications le plus souvent utilisés : le mode Conventionnel et le mode forfait.

5.2.1. La tarification du fret de base pour les marchandises conventionnelles

Pour les expéditions le fret est généralement établi à l'unité payante qui est la tonne ou le **m3** «à l'avantage du navire», sur la base d'une équivalence **1m3=1tonne=1UP**, on mesure donc le volume et le poids de la marchandise, le chiffre retenu comme quantité d'unités payantes est le plus élevé des deux.

Par rapport au tonnage qui est supérieur ou inférieur au cubage, on dit que le changement est « en lourd » ou « en léger ».⁴⁷

5.2.2. Tarification forfaitaire

Certaines marchandises (animaux, voitures, etc.) sont taxés à l'unité. Il existe une taxation minimum pour les petits colis, les marchandises de grande valeur sont taxées sur la base de cette valeur.

Ces taux de fret des conférences maritimes sont en fonction de la classe de la marchandise transportée.

5.2.3. Les correctifs

Indépendamment du prix affiché dans le tarif du transporteur, celui-ci peut vous faire supporter des hausses conjoncturelles dictées par des événements commerciaux, politiques ou économiques indépendants de sa volonté. Il vous appliquera alors des "correctifs" exprimés en pourcentage sur le fret de base.⁴⁸

- **Surcharge fuel ou BAF (bunker adjustment factor)** : Est un correctif conjoncturel qui influence le prix du transport. Le BAF modifie le coût du transport en fonction du cours du baril de pétrole. Il peut être exprimé en pourcentage ou bien en montant à payer par conteneur.

⁴⁷ Mouhamed Naili transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie EL Watan

⁴⁸ Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p.88

- **Surcharge monétaire ou CAF (currency adjustment factor) :** Est un correctif conjoncturel qui modifie le prix du transport en fonction de la variation du taux de change de la devise dans laquelle est libellé le tarif.
- **Surcharge d'encombrement portuaire :** Majoration appliquée sur certaines destinations, ou sur une immobilisation du navire.

6. Les documents et les contrats de transport maritime

6.1. Les documents de transport maritime

Il existe deux types de document qui sont :

6.1.1. Le connaissement maritime (Bill of lading : B/L)

Le connaissement maritime, comme tout document d'un contrat de transport maritime, est d'abord un reçu de la marchandise, ensuite une preuve du contrat. Il est, en outre, un titre représentatif de la marchandise. En effet, selon la convention de Bruxelles, le transporteur doit remettre la marchandise non entre les mains d'un destinataire -comme dans les autres modes de transport- mais au porteur de connaissement.

- Les différentes catégories de connaissements

Le connaissement peut être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être délivrer sous trois formes :

- a. **Document à ordres :** C'est la forme la plus utilisée, le droit de propriété peut être transféré simplement par endossement, on met la signature de la personne à ce droit au dos du document.
- b. **Au porteur :** le porteur du document a le droit de propriété par exemple transporteur, capitaine, il peut transférer par simple remise du document.
- c. **A personne dénommée :** seule la personne dont le nom figure sur ce document a le droit de propriété.

6.1.2. Le manifeste

C'est un document par le consignataire du navire, au port d'embarquement sur la base des connaissements pour l'armateur et les agents du transport dans les ports d'escale.

L'intérêt de ce document renseigne en général sur le nom du navire, son tonnage brut et net, sa nationalité, le nom du capitaine, le port de chargement, le numéro du voyage du navire, le numéro du manifeste d'autres colonnes sont prévues pour recevoir les indicateurs suivantes : **numéro du connaissement, marque et numéro des colis, nombre et genre de colis...cts.**

- Il existe deux types de manifeste :

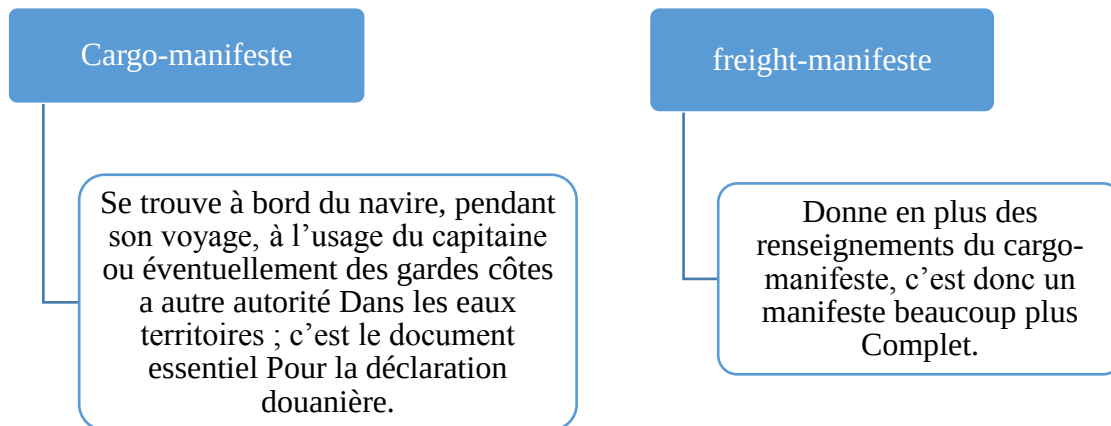


Figure n°06 : Schéma Représente les différents types de manifeste

6.2. Les contrats de transport maritime

Il existe deux types de contrat de transport maritime :

6.2.1. Le contrat de transport :

Le contrat de transport de marchandises par mer, le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre port et le chargeur à en payer la rémunération appelée fret.

6.2.2. Contrat d'affrètement :

Il est conclu entre le frèteur et l'affrèteur, il a pour objectifs la mise à disposition d'un navire pendant une durée définie ou un trajet donné en contrepartie d'un paiement, le fret. Ce type de contrat se matérialise par charte-partie. C'est un contrat d'affrètement conclu de gré à gré entre professionnels du transport maritime. Il existe trois types du contrat d'affrètements :

- **L'affrètement coque** : le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet.
- **L'affrètement au voyage** : le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire déterminé pour un voyage. Le frèteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.
- **L'affrètement à temps** : le frèteur s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur un navire (plusieurs mois, voire plusieurs années). Le frèteur conserve la gestion nautique du navire et l'affrèteur assure la gestion commerciale.

7. Avantages et inconvénients de transport maritime

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport. Nous allons les présenter dans le tableau ci-dessous.⁴⁹

Tableau N° 04 : Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Caractéristiques et Techniques	Avantages	Inconvénients
-Diversité et adaptation des différents types de navires (porte- conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). -Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de la manutention et des assurances.	-Taux de fret avantageux sur certaines destinations. -Possibilités de stockage dans les zones portuaires. -Tous les points du globe peuvent être desservis.	-Délais important. Encombrement portuaire de certaines zones. -Certains lignes ne sont pas conteneurisées. -Rupture de charge et manutention (source d'avaries). -Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, paris, 2008, p16.

Section 02 : l'assurance de transport par voie maritime

La maîtrise des règles des contrats d'assurances et un préalable de la compétitivité logistique internationale.

Toute marchandise, quels que soient sa nature, son emballage, sa destination, est exposée lorsqu'elle voyage au risques si nombreux et si onéreux qu'aucune entreprise ne peut envisager d'en supporter l'aléa. C'est pourquoi les entreprises font appel à des assurances afin de garantir

⁴⁹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours Applications », DUNOD, paris, 2008, p16.

non seulement le remboursement des dommages et dépenses supportés par les marchandises mais également l'avarie commune.

1. Généralités sur l'assurance

1.1. Historique de l'assurance :

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

1.1.1. Genèse de l'assurance

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

1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance

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

1.2. Définition de l'assurance

« L'assurance peut être définie comme étant un contrat par lequel, une personne assureur qui est le plus souvent une société spécialisée dans le domaine pour cette situation l'assureur s'engage à indemniser une autre personne nommée assuré moyennant une prime. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».

Selon **Joseph Hémard** : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique ».⁵⁰

⁵⁰ Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.page147

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeure, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ». ⁵¹

2. Les formes d'assurance maritime

On distingue deux types d'assurance : Les assurances sur corps (navire) et les assurances sur facultés (marchandises).

2.1. Assurance sur corps de navire

Elle est à la charge de l'armateur ou, suivant le contrat de l'affrètement.

L'assurance corps porte sur le navire au sens large du terme, il peut s'agir de tout engin utilisé à titre commercial ou privé sur les eaux maritimes ou fluviales qu'il soit en navigation ou en construction. En plus du navire, on peut assurer également les frais d'armement, les approvisionnements, les salaires et les charges sociales de l'équipage, le fret, le bénéfice, l'assurance elle-même.

2.2. Assurance sur faculté

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc.

La prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

3. Les principaux risques du transport maritime

Le transport maritime joue un rôle prépondérant dans le commerce international mais reste encore menacé de nombreux risques de toutes sortes. Toutes marchandises quel que soit sa nature, son emballage, sa destination est exposée lorsque elle voyage à des avaries multiples. L'assurance maritime distingue deux grandes catégories de risques, on distingue parmi elles les suivantes :

3.1. Les avaries communes

C'est une notion spécifique au transport maritime et fluvial. Le terme désigne les dommages résultant de décisions prises pour «sauver le navire et donnant lieu à contribution, les frais et

⁵¹ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

les sacrifices engagés sont répartis entre l'armateur et le propriétaire de la cargaison, proportionnellement à la valeur de chaque expédition. Ainsi, une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage, contribuera aux dépenses. Les sommes mises en jeu sont considérables et font de l'avarie commune un risque majeur, qu'il est indispensable d'assurer.

L'article 300 du code maritime algérien stipule : « Est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement, par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret d'un danger commun (...) ». ⁵²

3.2. Les avaries particulières

Elles concernent tous les modes de transport. Ce sont les détériorations ou manquants sur la marchandise elle-même, qui proviennent soit d'événements majeurs survenant au cours du transport (naufage, accident de la route, déraillement.) soit d'événements concernant uniquement la marchandise (chute, perte...). ⁵³

Tableau N°05 : les avaries particulières

		Risques					
		Avarie Commune	Avarie particulière Résultant d'un Événement majeur Assuré	Toutes avaries particulières	Vole total ou partiel	Frais annexes (Honoraires mesures conservatoires)	Risque dus à l'homme
Garantie	FAP	X				X	
	FAP...S AUF	X	X			X	
	Tous risques	X	X	X	X	X	X
	Guerres, grèves et autres assimilés						X

SOURCE : DENIS CHEVALIER, FRANÇOIS DUPHIL, « OP-CIT, PAGE 99.

⁵² J. Putzeys, Droit des transports et droit maritime, ed Bruylant, Bruxelles, 1993, P116.

⁵³ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

4. Les garanties et polices d'assurance

4.1. Les garanties d'assurance de transport de marchandises

Il existe quatre types de garantie d'assurance de transport maritime :

4.1.1. L'assurance de marchandises « FAP »

Elle couvre les incidents caractérisés affectant tant le moyen de transport que la cargaison comme l'avarie commune, la coalisation, l'abordage, l', le l'incendie, le tremblement de terre.⁵⁴

L'avarie commune est couverte par une garantie qui s'appelle **FAP** (Franc d'Avarie particulière). Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières, mais l'avarie commune. Il faut noter que c'est cette garantie qui est retenue, dans les incoterms, par exemple le CIF..., comme obligation minimum d'assurer à la charge du vendeur, le primo exportateur.

4.1.2. L'assurance de marchandise « FAP SAUF »

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avarie 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 taxes 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.⁵⁵

4.1.3. L'assurance de marchandise « Tous risques »

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relevant pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, etc. Cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de la fin de parcours. Elle couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

La garantie tous risques inclut les chargements en pontée, notamment des conteneurs à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.⁵⁶

⁵⁴ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁵⁵ J.P. Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.

⁵⁶ Idem. p174

4.1.4. L'assurance de marchandise « Guerre et mines »

Elle couvre les risques de guerre et risque assimilés), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

4.2. Les polices d'assurance

La police représente un élément très important de la conclusion des contrats d'assurance.

En distingue quatre principales polices d'assurance :

Tableau N°06 : Les différentes polices d'assurance

Police voyage	Le choix de cette police se justifie par des expéditions occasionnelles valables pour un trajet déterminé et pour une marchandise donnée. La prime est fixée lors de son établissement.
Police alimenté (quantum déterminés, durée déterminée)	Cette police couvre plusieurs expéditions dans le cadre des contrats commerciaux dont les envois sont fractionnés sur une période indéterminée ; l'assuré informe l'assureur de chaque expédition par « un avis d'aliment », c'est à dire que l'assuré indique au préalable à l'assureur la nature, la composition et la nature expédition.
Police flottants (quantum indéterminés, durée déterminée)	Cette police est valable quel que soit le mode de transport, la destination ou la nature de la marchandise et couvre automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur pendant la durée du contrat. Durant cette période, l'assuré assure ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'application.
Police tiers chargeur	Police mise à la disposition du client par un auxiliaire de transport. En cas de sinistre, c'est ce dernier qui constituera le dossier nécessaire à l'indemnisation

SOURCE : ROBERT NOUMEN, « ÉLÉMENTS DE BASE DE LA LOGISTIQUE INTERNATIONALE », MENAIBUC, 2004, p.25.

Section 03 : Etat et lieux de transport maritime en Algérie

1. Généralités sur le contexte maritime algérien

D'un point de vue général, l'Algérie accuse un important retard dans les ports polyfonctionnels. Le pays est en effet confronté à des infrastructures vétustes et à un investissement moderne retardé, longtemps limité à des ports considérés comme des ports de la première génération.

En effet, jusqu'en 2000, l'investissement de l'Algérie dans le domaine portuaire a concerné davantage les ports pétroliers. D'ailleurs, l'unique spécialisation à laquelle les ports algériens ont consenti des efforts est celle du transport des hydrocarbures.

57

Ainsi, « construits selon des normes anciennes, ces ports constituaient une configuration adaptée aux navires de petites tailles en raison également de la profondeur théorique de ces ports réduite par le phénomène d'envasement et par le dragage » (Tadjine, Ahmed Zaid, 2011).

Cette situation a obligé les armateurs qui desservent les ports algériens à recourir aux cargos de petites tailles. Ces derniers apparaissent cependant comme non économiques et surtout ils engendrent des manques à gagner importants pour les chargeurs algériens qui payent des taux de frets plus élevés.

Aujourd'hui, la globalisation et l'internationalisation de la compétition obligent la majorité des pays économiquement ambitieux (et l'Algérie souhaite en faire partie) à se recentrer sur la création de la valeur portuaire proprement dite, tout en rationalisant l'exploitation technique et managériale des ports et de leur environnement.⁵⁸

Ceci rend, comme nous l'avons expliqué en théorie, la logistique portuaire indispensable, la plaçant en première ligne des défis maritimes. C'est à ce niveau que se situe, à notre sens, le grand challenge de l'Algérie presque 15 ans après le virage de 2000 et bientôt 10 ans après la libéralisation de 2006.

⁵⁷ Mouhamed Naili transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie EL Watan

⁵⁸ Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p.88

2. Présentation des ports et leurs places en Algérie

2.1. Définition et différents types de ports

2.1.1. Définition du port :

Le port est une infrastructure aménagée pour l'embarquement et le débarquement des marchandises du fret et des passagers.

Un port est une aire de contact entre deux espaces organisés pour le transport de marchandise et des voyageurs. Il s'inscrit à l'intérieur d'un système de distribution de fret reposant sur la notion d'avant pays et d'arrière-pays qui interagissent par le biais d'activité d'importation et d'exportation.

2.1.2. Les différents types de ports :

Le port est un maillon indispensable de la chaîne logistique internationale. Il existe trois différentes catégories de port : les ports maritimes, port fluviaux et les ports secs.

- **Les ports maritimes** : sont des ports situés sur la cote d'une mer ou d'un océan, généralement ils sont les principaux ports d'un pays et peuvent accueillir toute sorte de navires.
- **Les ports fluviaux** : appelés aussi ports intérieurs, ils se situent sur le bord d'une rivière, d'un fleuve ou d'un canal. Les ports fluviaux peuvent être complémentaires aux ports maritimes en leurs servants de base arrière, notamment pour le trafic de conteneur.
- **Les ports secs** : le port secs se situent à l'intérieur des terres, ils permettent de stockage la distribution de marchandises. Leurs fonctions sont les mêmes que celles des ports maritime et comprennent les services de dédouanements.⁵⁹

2.2. La place du port en Algérie

L'Algérie dispose d'une façade maritime de 1200 km doté de 11 ports commerciaux trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (DjenDjen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès).

Le port d'Alger est la principale plate-forme maritime manipulant près de 33% du commerce international algérien. Ces ports sont construits selon des normes anciennes, qui sont configuré pour les petits navires en raison de leurs manques de profondeur qui est réduite par les

⁵⁹ institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08 <http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> - e-mail : ifm@free.fr

phénomènes d'envasement nécessitant régulièrement des opérations de dragage. Ce qui engendre des frais supplémentaires que ce soit pour les entreprises portuaires ou pour les chargeurs.

Les ports algériens sont érigés en entreprise portuaire lors de la restriction de 1982 soit dix ans après l'indépendance, leurs attribuant le cadre juridique de (SPA). Bien que le pouvoir public a instauré un ensemble de lois et de décrets en vue d'insérer les ports algériens dans la mondialisation et de les monopoliser mais l'activité portuaire reste faible en terme de rendement avec une moyenne de 10 conteneurs l'heure et reste la plus faible dans le bassin de la méditerranée.

L'indice de connectivité maritime réguliers et de 10.36 pour l'année 2018 qui a connu évolution par rapport à l'année 2017 qui était de 8.2 mais ça reste un taux faible par rapport aux autres pays de l'Afrique du nord (Tunisie, Maroc, Egypte).

Depuis plus d'une dizaine d'années 95% des flux maritime en Algérie sont assurés par des compagnies étrangères telles que CMA-CGM (France), Maesk (Danemark), Mediterranean Shipping Company (Suisse). Le management portuaire est assuré par des partenaires étrangers comme DPW (Dubai Ports World) pour les ports d'Alger et de Djendjen et Portek International (Singapour) pour le port de Bejaïa.

La CNAN est le seul armateur national qui assurait la plus grande partie des prestations des flux maritimes de marchandises jusqu'à la fin des années 1990 puis cette compagnie est rentrée dans le déclin au début des années 2000 et elle a perdu un grand nombre de son effectif et de ses navires. Les pouvoirs publics ont récemment décidé de l'aider de relancer son activité à travers l'acquisition de nouveaux navires qui correspondent aux normes mondiale pour la période allant de 2013 à 2016.

3. L'état des infrastructures maritime en Algérie

Les infrastructures portuaires algériennes concernent la flotte algérienne et les installations techniques.

3.1. La flotte algérienne et son évolution

Alors que l'Algérie possédait 78 navires, dans les 80, elle se retrouve en 2009, avec 30 seulement. Selon plusieurs analystes, la flotte couvre moins de 3 % des besoins de l'industrie maritime. Les autorités algériennes ont prescrit des mesures pour le développement de cette flotte. La stratégie de rénovation de la flotte marine comptera sur le partenariat avec des sociétés

étrangères, avec un taux de participation de la partie algérienne, estimé à 51%. Dans ce sens, la stratégie du secteur se penchera sur la modernisation de la formation, qui ne pourra être réalisé qu'à travers la modernisation des instituts et des écoles, qui assurent la formation du personnel qualifié. Par ailleurs, les moyens d'intervention en haute mer sont appelés à être renforcés. Trois remorqueurs seront acquis, prochainement, 11 centres de contrôle régional verront le jour, ainsi qu'un centre national du contrôle de la navigation maritime. Cette stratégie, adoptée par le secteur, est susceptible de mettre l'Algérie, en pole position, en termes de sécurité et de contrôle, dans la Méditerranée.

3.2. Installations techniques

Parlons à présent des installations techniques au-delà de la flotte.

3.2.1. Situation actuelle

En raison du faible investissement technique que nous avons évoqué en introduction de cette partie, il se trouve que les équipements destinés à la manipulation de marchandises dans les ports algériens ont besoin d'une mise à niveau et ceux servant à la gestion des conteneurs doivent être actualisés de toute urgence.

Il est vrai que près d'une cinquantaine de projets, dans le domaine des infrastructures maritimes, ont été livrés au cours du programme quinquennal 2005-2009, pour un montant avoisinant les 85 milliards de dinars. Mais il faut noter que le coût total du programme quinquennal pour les opérations de développement n'était que de 175 milliards de DA. Il y a dès lors lieu de constater, avec Tadjine et Ahmed Zaid, (2011), que « le programme de développement portuaire n'a pas pris en compte les besoins financiers colossaux du secteur ».

Dans ce contexte, rappelons que le Ministère des Travaux Publics a alloué plus de 100 milliards de dinars, dans le cadre du plan quinquennal 2010/2014, afin de financer une soixantaine de projets de réalisation et d'aménagement de plusieurs infrastructures portuaires. Pourtant, d'après les analyses de Tadjine et Ahmed Zaid, (2011), « le programme d'investissements publics réserve près de 40% de ses ressources à la poursuite du développement des infrastructures de base et à l'amélioration du secteur public, avec notamment plus de 3.100 milliards de DA destinés au secteur des travaux publics pour poursuivre l'extension et la modernisation du réseau routier et l'augmentation des capacités portuaires ». Dès lors, la somme de 100 milliards DA semble bien en dessous des besoins du système

portuaire algérien, lorsqu'on sait, à titre de comparaison, que le port Med II de Tanger au Maroc, par exemple, a suscité à lui seul un investissement global de 3 milliards d'euros.

Quoi qu'il en soit, outre la réalisation de 4 ports de pêche et de plaisance, le programme des autorités algériennes comprend le dragage de certains ports et la protection contre l'ensablement des bassins portuaires et de rivages et l'extension de certains ports de pêche.

De nombreuses opérations viendront conforter ce processus. D'abord, des opérations de réhabilitation, de confortement de jetées et le rempiètement des quais de certains ports.

Egalement des opérations de protection de rivages qui seront menées sur le front de mer (Tadjine et Ahmed Zaid, 2011). ⁶⁰

3.2.2. Enjeux et défis

Il existe d'importants défis auxquels font face les acteurs portuaires relativement aux infrastructures.

L'on note par exemple des problèmes de connexion informatique entre les douanes et les transitaires ou les autres acteurs et, surtout, les procédures douanières requièrent des connaissances professionnelles relatives à la législation et aux circuits administratifs que les acteurs concernés ne possèdent pas toujours. ⁶¹En outre, la concentration de l'activité commerciale sur Alger a créé une tendance à la concentration des acteurs et des administrations peu propices à la décentralisation et à la rapidité des opérations.

Il faut noter aussi que les opérateurs logistiques sont peu nombreux. S'il est vrai qu'il existe effectivement quelques sociétés internationales implantées en Algérie, la réalité est que leur activité reste nettement réduite. La plupart des organismes algériens restent quant à eux centrés sur le transit et le transport routier. L'activité de groupage n'existe pratiquement pas encore véritablement et devrait se développer

⁶⁰ Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08
<http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> - e-mail : ifm@free.fr

⁶¹ Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08
<http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> - e-mail : ifm@free.fr

d'avantage lorsque les plates-formes logistiques appelées à être prochainement installées seront pleinement opérationnelles.

Les obstacles au développement de ces plateformes logistiques sont multiples. Ils concernent principalement : la disponibilité de réserves foncières, la proximité des espaces où des services logistiques sont nécessaires et la difficulté d'effectuer le dédouanement des opérations à valeur ajoutée sur la marchandise.

Un espoir important pour le développement des plateformes logistiques algériennes et leur exploitation optimale semble résider dans la privatisation et les Partenariats Public-Privé.

3.3. Économique (comment sont générées les plus-values)

L'Algérie occupe la 140ème place au sein du classement mondial des ports. Les tarifs des transports vers l'Algérie ont connu une augmentation de 50 % ces récentes années, les entreprises portuaires cherchant à pratiquer depuis près d'une décennie la vérité des prix. Les pertes pour chaque conteneur ont cependant atteint 120 dollars par jour. La faiblesse des capacités de déchargement et la bureaucratie sont parmi les raisons qui ont conduit à la détérioration de la qualité de service, de la productivité et de la compétitivité – prix.

Actuellement, le gouvernement tente de mettre fin à ces tares au port d'Alger en obligeant les importateurs de marchandises non conteneurisées à opérer leur déchargement dans d'autres enceintes portuaires. Cette mesure est renforcée par la création de magasins sous douane de stockage de marchandises, des parcs à feu pour le stockage des produits dangereux et la réalisation de ports secs. Or, les cinq wilayates du centre (Alger, Boumerdes, Blida, Tipaza et Tizi Ouzou) totalisent 4 000 ha (soit environ 40 km²) de ports secs, de magasins et d'aires de transit temporaire. Ces mesures peuvent être l'oeuvre des opérateurs eux-mêmes sauf pour les ports secs où une intervention de l'Etat est nécessaire (Rapport de la CNAN, 2007).

Il demeure important que les ports algériens puissent redynamiser leurs activités en mobilisant les ressources spécifiques, seules susceptibles d'améliorer leur attractivité en suivant une stratégie résolument commerciale. Il est à relever la mauvaise répartition des rôles dévolus à chaque port ; à titre d'exemple, le port d'Alger monopolise le trafic. La nature centralisatrice de l'Etat algérien bloquant ainsi l'émergence des ports secondaires en est la raison essentielle. Le cabotage

national n'est pas développé, alors qu'il pourrait alléger les insuffisances des réseaux de transport terrestre en le prenant en compte dans la chaîne logistique de transport.

Et, il n'existe aucune structure à l'échelle locale pour promouvoir cette pratique qui pourrait dynamiser les petits ports. L'imbrication des ports dans des trames urbaines génère un effet de congestion et des problèmes de fluidité du transit de la marchandise. Dans ce contexte, l'inexistence d'aires de stockage propres aux importateurs à proximité raisonnable du port, pousse ceux-ci à prolonger l'entreposage de leurs marchandises dans l'enceinte même du port.

Surtout que le trafic, déjà en 2010, avoisinait 13 millions de tonnes dans le port d'Alger. Cependant, depuis une décennie, le système portuaire algérien se trouve dans une phase de déconcentration, suivant le modèle de HAYUTH (1981) relatif à l'évolution spatiale d'un système de port. Il se caractérise par des dé-économies d'échelles affectant le port principal (Alger), engendrant une augmentation du trafic dans un ou plusieurs ports secondaires ou dits « périphériques », en l'occurrence Béjaïa, où le trafic conteneurisé a décuplé entre 2001 et 2010 alors qu'il a seulement doublé à Alger pour la même période.⁶²

⁶² Institut Français de la Mer - 47, rue de Monceau - 75008 Paris - Tél : 01 53 89 52 08
<http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou <http://ifm.free.fr> - e-mail : ifm@free.fr

Conclusion

Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. 90% des échanges mondiaux et des économies des pays passent par le trafic maritime ce qui explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandise en même temps ,mais aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le transport maritime constitue un service offert par plusieurs modes utilisés pour le trafic international de marchandises. Avec la bonne organisation de la logistique, le trafic s'améliore de jour en jour. En outre, nous avons l'avènement des différents types de navires qui sont adaptés à toutes sortes de marchandises.

Le transport maritime a réussi à se faire une place très importante dans le commerce international. Ceci témoigne par presque la quasi-totalité des flux échangés dans le monde livré par cette voie. Cependant il constitue un élément indispensable pour toute relation internationale malgré ses risques, il est le point de satisfaction, d'exigence et d'efficacité qui rassemble les objectifs entre les importateurs et les exportateurs.

Pour le bon déroulement des opérations du transport maritime il est primordial d'expliquer l'intervention de l'agent consignataire dans l'enchaînement des opérations de chargement et de déchargement de marchandise.

CHAPITRE III

**Processus de souscription d'un contrat
d'assurance Maritime facultés au niveau**

**De CAAR de Tizi-Ouzou D'une
opération D'importation réalisé par
ENIEM**

Introduction

Ce chapitre se résume sur le cas pratique qu'on avait effectué au sein de la compagnie Algérienne d'assurance et de Réassurance afin de compléter notre travail théorique et acquérir des connaissances dans le domaine de l'assurance transport maritime. Au moment de notre stage pratique au niveau de l'assurance CAAR nous avons acquis beaucoup de connaissance en termes de démarches à suivre en cas de sinistre, on a vu les différents types de contrat d'assurance (Police d'assurance) et les étapes à suivre pour indemniser le client et aussi comment l'assurance procède pour récupérer cette somme déboursé pour indemniser son client.

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

Section 1 : Présentation de la CAAR

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

1. Historique de la CAAR

La compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR 205) crée en mars 1992, propriété de l'Etat, elle est historiquement présentée dans les risques industriels, ce qui constitue son image de marque, la CAAR a été créée par la loi N 63-137 du 08 juin 1963, entant que caisse d'assurance et de réassurance chargée de la cession légale, dans le but de permettre à l'Etat Algérien de contrôler le marché des assurances. De ce fait, elle a constitué le vivier duquel ont été puisés les structures, les personnels et les portefeuilles d'affaires de nouvelles compagnies publiques (et même privées) devenues concurrentes depuis sa création, il y a quarante-six ans, la CAAR a traversé les différentes restructurations du marché Algérien (monopole, spécialisation, création de la compagnie centrale de réassurance CCR), cession de son portefeuille des assurances transport à la C.A.A.T lors de sa création en 1985. Avec l'évènement des réformes économiques introduites en 1988, la CAAR a été transformée en société par action

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

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

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

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

2. Dénomination de l'entreprise de tutelle

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

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

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

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

- Succursale de CONSTANTINE

3. La gestion des ressources humaines

Dans le but de faire émerger la fonction ressources humaines (RH) au sein de la CAAR, la compagnie tend par une approche professionnelle, de changer l'image de la ressource humaine du profil qui est purement administratif à une nouvelle ère de la RH en agissant en tant qu'un réel partenaire d'affaire. Cela implique une nouvelle vision, qui est accompagnatrice du soutenir la performance de la CAAR. Le déploiement d'une gestion dynamique et prévisionnelle des compétences (GPEC) est une démarche que la CAAR place au rang des priorités.

4. Organigramme de la de la Direction d'Alger

En 2019, une année de continuité ou la gestion des ressources humaines n'a cessé de progresser en maturité et se positionner comme un membre actif et de soutien auprès des autres fonctions de la CAAR avec ce nouveau rôle, la gestion des ressources humaines a participé à l'atteinte des objectifs et a contribué à 1 performance globale de la CAAR.

4.1. En termes d'effectifs

La CAAR a enregistré au 31 décembre 2019 un effectif de 1939 agents soit une évolution de 11 agents par rapport à l'exercice précédent 2018 (1928 agents) due principalement aux remplacements des départs pour divers motifs, notamment les départs en retraite et le renforcement de la nouvelle agence de Sidi Abdellah –Alger. L'évolution de la catégorie des Cadres et son développement dans l'entreprise constitue une priorité afin d'assurer la croissance de l'activité de la compagnie et sa qualité de service. Ainsi, les cadres représentent 69% de l'effectif global.

L'évolution de cette catégorie reste constante et sa prédominance sur les autres catégories est notable et confère à la société une pérennité et une qualité de ses prestations.

Les autres catégories représentent 15% pour le personnel maîtrise et 16% pour l'exécution.

4.2. Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels

Tableau N°07 : le nombre d'effectifs par succursales

Structures	Cadres Dirigeants	Cadres Direction	Cadres Supérieurs	Cadres Moyens	Personnel de Maitrise	Personnel D'exécution	Effectif Total	%
Siège	3	15	78	114	45	53	308	16
Chéraga		7	45	252	70	55	429	22
Annaba		2	37	185	23	53	300	15
Oran		1	34	165	69	59	328	17
Constantine		1	31	115	20	40	2087	11
Bouzareah		7	27	219	57	57	367	19
Total	3	33	252	1050	284	317	1939	100
%	0.15	1.70	13	54.15	14.65	16.35	100	

Source : Rapport annuel 2019de la CAAR de Tizi-Ouzou

4.2.1. Organigramme de la compagnie de CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

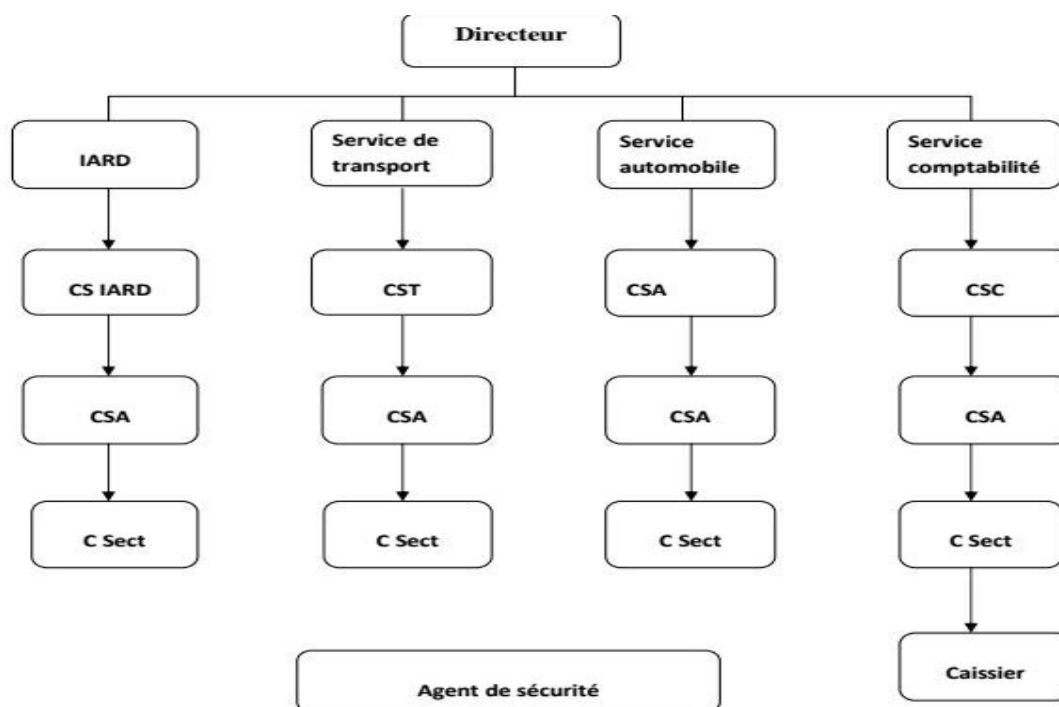


Figure N°07 : Schéma des différents services au niveau de la CAAR

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

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

5. Activité Technique de l'Entreprise

5.1 Chiffre d'affaires

5.1.a. Analyse globale du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires global toutes branches confondues de la CAAR s'élève en 2019 à 15,3 milliards de dinars, en légère hausse de 1,12% par rapport à l'exercice 2018.

Les réalisations ont été caractérisées par une évolution de 7% des branches IARD, notamment avec la croissance de la branche Engineering durant cet exercice qui enregistre 15% d'évolution. Cette performance est portée essentiellement par la concrétisation de nouveaux contrats en TRC (tous risques chantiers), TREC (tous risques engins de chantiers) et TRM (tous risques montage).

La branche Automobile enregistre une légère baisse, face à la conjoncture qui prévaut et qui se caractérise par la réduction des importations des véhicules, les primes générées par l'assurance des véhicules terrestres à moteur accusent ainsi une baisse de 9%.

5.1.b. Evolution de la production par branche

Tableau N°08 : Evolution de la production par branche

Branches	CA 2018	Structure du portefeuille 2018	CA 2019	Structure du portefeuille 2019	Evolution 2018/2019
Incendie	4 035 336	27%	4 228 992	28%	5%
Engineering	1 128 189	7%	1 297 252	8%	15%
RC	808 827	5%	850 358	6%	5%
RD/RS	347 734	2%	367 814	2%	6%
CAT-NAT	885 624	6%	967 412	6%	9%
Total IARD	7 205 709	47%	7 711 828	50%	7%
Transport	1 753 374	12%	2 003 255	13%	14%
Automobile	6 170 569	41%	5 625 386	37%	-9%
Crédit	65 396	0,43%	24 626	0,2%	-62%
Total	15 195 069	100%	15 365 095	100%	1,12%

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

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

- **Engineering** avec +15% qui s'explique en grande partie par la concrétisation de certaines affaires essentiellement en TRC :
- **Transport** avec 14%
- **Cat-Nat** avec 9%, grâce aux nouvelles souscriptions, ce qui dénote de l'intérêt grandissant des assurés quant à la préservation de leur patrimoine contre le risque de cette nature.
- **RD/RS et RC** avec +6% ET 5% , due notamment à la concrétisation de nouvelles affaires en RC décennale et RC professionnelle, et l'augmentation de la prime de certains assurés principalement dans la branche RC chef d'entreprise.
- **Incendie** avec 5% qui sont due à l'augmentation des primes des contrats de grands clients de la compagnie, et le maintien des affaires en portefeuille.

- **Automobile** avec -9% ce qui explique l'absence de nouveaux clients voir même le recul de l'assistance automobile qui a diminué par rapport aux années précédentes, qui due principalement à la diminution des importations.
- **Crédit** avec -62% cette baisse de la production de la branche crédit peut être expliquée par la réduction drastique des importations en 2018 et 2019.

5.2. Indemnisations

Tableau N°09 : Evolution des sinistres réglés par branche

Branches	Règlement 2018		Règlement 2019		Evolution
	Montant	%	Montant	%	2018/2019
Incendie	2 477 895	27	2 184 001	26	-12%
Engineering	143 226	2	189 145	2	32%
RC	32 384	0.3	34 408	0.4	6%
RD/RS	32 030	0.3	42 226	1	32%
CAT-NAT	-	-	-	-	-
Total IARD	2 685 536	29	32 449 781	29	-9%
Transport	1 736 781	19	895 587	11	-48%
Automobile	4 883 967	52	4 984 772	59	2%
ADP0	8 958	0.1	19 532	0.2	118%
Crédit	7 971	0.09	32 256	0.4	305%
Total	9 323 212	100	8 381 928	100	-10%

Source : rapport annuel 2019 de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou

La CAAR confirme sa capacité à prendre en charge des sinistres d'une rare intensité à travers un volume global d'indemnisation d'un montant de 8,4 milliards de dinars en 2019, contre 9,3 milliards de dinars en 2018, soit une diminution de 10%.

La baisse dans les règlements s'explique par le fait que durant l'exercice 2019 la compagnie n'a pas eu à régler un montant aussi important que celui de 2018, aussi bien dans la branche transport que celle de l'incendie.

Les prestations versées sont dominées par les règlements de sinistres au titre de la branche automobile avec plus de 4,9 milliards de dinars, suivis par ceux de la branche incendie avec 2,1 milliards de dinars.

➤ Evolution des indemnisations 2007- 2019

Tableau N°10 : Evolution des indemnisations 2007-2019

Règlements	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Croissance 2007/2019
	4167	5037	6610	5884	8188	7720	7714	9448	13422	12358	11622	9323	8382	101%

5.3. La réassurance

Dans le cadre de ses placements en réassurance, l'entreprise continue de faire appel à des réassureurs de premier rang présentant des sécurités lui permettant d'étendre ses capacités de souscripteur et d'offrir à ses clients des garanties de plus en plus larges. L'activité de la réassurance en 2019 s'est caractérisée par les faits suivants :

Tableau N°11 : La synthèse de l'activité de réassurance (En milliards da)

Désignation	Année 2018	Année 2019	Variations	
			Absolue	Relative
Primes cédées	5 753 787	6 336 460	582 673	10%
Commissions reçues	670 474	769 311	98 836	15%
Taux de cession	38%	41%	-	9%
Taux de commissions	11.65	12.14%	-	4%

La politique de la CAAR en matière de réassurance a permis à la compagnie de consolider ses capacités de souscription à travers le basculement du mode de réassurance proportionnel vers le non proportionnel des principaux traités de la CAAR.

L'activité de la réassurance se caractérise en 2019 par les principaux éléments suivants :

- Les primes cédées ont atteint 6,34 milliards de dinars, avec une hausse de 10% par rapport à l'année précédente.
- La proportion des primes cédées par rapport aux primes émises en 2019 est de 41 % contre 38% en 2018.
- Les commissions reçues des réassureurs passent de 670 millions de dinars en 2018 à 769 millions de dinars en 2019, soit une progression de 15 %.

6. Activité financière

L'actif financier total de la CAAR enregistre à l'issue de l'exercice 2019 une progression de +1,13%, avec un montant global évalué à 21,56 millions de dinars.

Cette progression est enregistrée au niveau du portefeuille placements, ce qui a permis de dégager un montant de produits financiers de 675,25 millions de dinars contre 657,23 millions de DA en 2018 soit une amélioration de 3%.

6.1. Evolution de l'actif financier

Tableau N°12 : Evolution de l'actif financier (En millions da)

Désignation	2018		2019		Evolution	
	Montant	Produits	Montant	Produits	Montant	Produits
Participation	6 275,08	133,59	6 185,87	94,45	-1,4%	-29%
Placement financière	14 060,11	471,02	14 426,33	532,47	3%	13%
Placement immobilier	982,53	52,62	946,99	48,34	-4%	-8%
Total	21 317,73	657,23	21 559,19	675,25	1%	3%

6.2. Les Participations

L'actif financier total de la CAAR enregistre à l'issue de l'exercice 2019 une progression de +1,13%, avec un montant global évalué à 21,56 milliards de dinars.

Cette progression est enregistrée au niveau du portefeuille placements, ce qui a permis de dégager un montant de produits financiers de 675,25 millions de dinars contre 657,23 millions de DA en 2018 soit une amélioration de 3%.

Les participations de la CAAR s'élèvent à fin 2019, à 6,19 milliards de dinars soit une légère diminution de 1,4% comparativement à l'exercice 2018.

Les variations du portefeuille de participations enregistrées pour cette période sont les suivantes :

- Progression de 17% de la valeur de la participation de la CAAR dans le capital d'AFRICA RE suite à l'évaluation à la juste valeur des actions de celle-ci « au taux de change du 31/12/2019».
- Cession d'une partie du capital de notre filiale «CAARAMA» d'une valeur de 150 millions de DA au profit de notre partenaire le CPA.
- Concernant les titres cotés en bourse, le cours de l'action AURASSI a augmenté de 21 DA par rapport à 2018, contre une baisse de 55 DA du cours de l'action SAIDAL. Pour ce qui est des dividendes, le montant total encaissé à la fin de l'exercice 2019 est de 94,45 millions de DA soit une diminution de 29% par rapport à 2018.

6.3. Les Placements Financiers

La valeur globale des placements de la CAAR s'élève à la fin de l'exercice 2019 à 14,43 milliards de dinars sur les différents types de placements, avec une progression de 3% par rapport à fin 2018. Cet accroissement s'explique principalement par les nouvelles souscriptions en OAT d'une valeur de plus de 1,45 milliard de DA.

Par ailleurs, le montant des produits financiers s'élève à 532,47 millions de dinars, soit une évolution de 13% par rapport à l'année précédente tirée par la progression des intérêts réalisés sur OAT avec un surplus de 67 millions de DA par rapport à 2019.

Il importe de rappeler que les intérêts perçus sur BTA ont diminué de 10% suite à la réorientation d'une partie de ces titres échus en 2019 vers des souscriptions en OAT, aux meilleurs taux de rendement, effectuées sur le marché primaire.

Enfin, il faut préciser également qu'une progression de respectivement +33% et +9% a été enregistrée sur les intérêts des placements en BTC et DAT devises par rapport à 2018.

6.4. Créances sur Assurés

Tableau N°13 : Créances sur assurés (En milliers de da)

	2018	2019	Evolution 2018-2019
Réseau direct	7 294 398	7 536 589	3%
Réseau indirect	2 149 763	1 982 674	-8%
Total	9 444 162	9 519 263	1%

- La situation des créances sur assurés à fin 2019 fait apparaître un montant global de 9,5 milliards de dinars en hors taxes, dont 5,6 milliards de dinars soit un taux de 59% représente les créances de l'exercice en cours, et 3,9 milliards de dinars soit 41% concernent les créances sur les exercices antérieurs à 2019.

- Le niveau des créances est le reflet de la ligne de métier principale de la CAAR qui est celle des grands risques. Le portefeuille de la compagnie est en effet composé de grandes entreprises clientes qui bénéficient d'échéancier de paiement eu égard au niveau important de leurs primes.

La plupart des contrats d'assurance de ces grands clients étant conclus en fin d'année avec un échéancier de règlement couvrant l'exercice suivant. Les efforts seront poursuivis et intensifiés pour réduire le niveau des créances de la compagnie.

6.5. Bilan et Comptes de Résultats

a. Evolution des postes de l'actif

Tableau N°14 : Evolution des postes de l'actif

Désignation	2018	2019	Evolution%
Actif non courant	24 960 969	24 965 004	0,02%
Actif courant	24 117 992	26 351 945	9%
Total	49 078 961	51 316 949	5%

Le total bilan à fin 2019 s'élève à 51,32 milliards de DA, avec une évolution de 5% par rapport à celui de l'exercice écoulé. Les principales évolutions se présentent comme suit :

Au niveau de l'actif :

- Une légère hausse de l'actif non courant de 0,02%, suite notamment aux nouvelles acquisitions en OAT effectuée durant cet exercice d'une valeur de près de 1,45 milliard de DA.
- La progression également de l'actif courant de 9% due à la hausse des provisions techniques à la charge des réassureurs, ainsi qu'à l'augmentation de la trésorerie.

b. Evolution des postes du passif**Tableau N°15 : Evolution des postes du passif (En milliers de da)**

Désignation	2018	2019	Evolution%
Capitaux propres	19 901 345	20 455 303	3%
Passif non courant	2 722 849	2 955 371	9%
Passif courant	26 454 768	27 906 275	5%
Total	49 078 961	51 316 949	5%

Au niveau du passif :

- Progression des fonds propres avec 3%, due à l'amélioration du résultat net de l'exercice ainsi que l'affectation d'une partie du résultat bénéficiaire de l'exercice 2018 en réserves légales et facultatives.
- L'augmentation du passif non courant de 9% s'explique par l'accroissement des provisions règlementées.
- Enfin, La hausse du passif courant de 5% est principalement liée à l'augmentation des provisions techniques sur opérations directes et du compte des cessionnaires, cédants et comptes rattachés.

c. Les résultats**Tableau N°16 : Evolution des résultats**

Désignation	2018	2019	Evolution%
Marge d'assurance nette	5 307 320	5 345 836	1%
Résultats technique opérationnels avant impôt	989 360	1 180 217	19%
Résultats net	628 433	793 187	26%

L'activité de la CAAR au titre de l'exercice 2019 a dégagé une marge d'assurance de 5,35 milliards de dinars, avec une progression de 1% par rapport à 2018.

La CAAR a réalisé un résultat n.et de 793 millions de DA contre 628 millions de DA en 2018, soit une amélioration de 26%.

7. La gestion générale

7.1. Les frais généraux

Tableau N°17 : Variation des frais généraux

Nature de charge	2018	2019	variation%
Achats et services extérieurs	207 155	216 530	5%
Autres charges extérieurs	961 848	1 122 380	17%
Charges de personnel	2 579 128	2 784 885	8%
Impôt & taxes et versements assimilés	219 985	209 503	-5%
Autres charges opérationnels	60 457	85 006	41%
Charges financières	137 640	82 685	-40%
Total	4 166 213	4 500 990	8%

Les frais généraux au titre de l'exercice 2019 s'élèvent à 4,5 milliards de dinars contre 4,1 milliards de dinars par rapport à l'exercice écoulé, soit une augmentation de 8%, due à la croissance des charges de personnel induite par la revalorisation des salaires et du régime indemnitaire.

7.2. Les Investissements

Tableau N°18 : Evolution des investissements (En milliers de da)

Rubriques	2018	2019	Evolution
Immobilisations incorporelles	50 602	42 544	-16%
Immobilisations corporelles	4 875 906	4 763 824	-2%
Terrains	1 114 396	1 114 396	0%
Constructions	3 617 903	3 513 413	-3%
Autres immobilisations corporelles	143 607	136 015	-5%
Immobilisations en concession	173 657	170 995	-2%
Immobilisation en cours	85 483	105 899	24%
Total	5 185 649	5 083 262	-2%

Le poste investissement représente en 2019 un montant de 5,08 milliards de dinars contre 5,18 milliards de dinars par rapport à l'exercice précédent soit une régression de 2%, qui s'explique par la diminution des immobilisations incorporelles et corporelles due essentiellement aux amortissements. Il est enregistré au poste immobilisations en cours une évolution générée par les travaux de relooking et d'aménagement.

Section 2 : Les contrats aux conditions Maritimes sur Facultés au sein de la CAAR

La deuxième section de ce chapitre sera consacrée sur le contrat d'assurance et ses conditions qui sont scindé en chapitre et articles, dans un premier temps on présentera la police d'abonnement contracté par ENIEM au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou, par la suite sur les conditions générales sont sous forme de chapitre des articles sous chapitre, et finir avec les conditions particulières qui sont représenté sous forme d'article.

1. La Police d'abonnement

Représentant le contrat d'assurance à travers lequel les deux parties (l'assureur et l'assuré) conclut l'accompagnement indéfinis des marchandises, l'assuré à chaque importation s'engage à payer une prime en contre parti de la couverture du trajet maritime par l'assureur.

Cette dernière comme nous l'avons vue dans le chapitre précédent permet à ENIEM d'éviter de négocier de façon répétitive avant chaque voyage.

Le contrat d'abonnement permet la couverture systémique des expéditions, donc ENIEM envoi à la CAAR un avis d'aliment avant chaque expédition.

1.2. Les conditions générales

C'est un contrat provenant de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 en ce qui concerne les assurances, en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions ci-dessous que nous allons citer :

- Le premier Chapitre (1) est consacré sur l'objet et étendue de l'assurance, ce présent chapitre comporte six (6) articles.
- Le deuxième Chapitre (2) se consacre sur les exclusions, il comporte deux (2) articles.
- Le troisième Chapitre (3) porte sur les temps et lieu des risques assurés, il y a trois (3) articles.

- Le Quatrième Chapitre (4) est consacré sur les valeurs assurées, il comporte un seul article.
- Le Cinquième Chapitre (5) sur Les obligations de l'assuré, il est composé de cinq (5) articles.
- Le sixième Chapitre (6) porte sur la constatation des dommages et pertes, dont deux (2) articles sont présents.
- Le septième Chapitre (7) porte sur le règlement des dommages et pertes, il comporte sept (7) articles.
- Le huitième Chapitre (8) est consacré à la nullité ou résiliation de l'assurance, il y a deux (2) articles.
- Le neuvième Chapitre (9) porte sur la compétence, il n'est composé que d'un seul article.
- Le Dernier Chapitre (10) qui est le dixième porte sur les dispositions spéciales aux polices d'abonnement, il comprend cinq (5) articles.

1.3. Les conditions particulières

Les conditions particulières sont des articles ci-annexé à celle des conditions générales.

Cependant ils sont insérer dans le contrat, et ils diffèrent d'un client à un autre.

Les conditions particulières présentées sous forme d'articles que nous pouvons constater comme suit :

Article 1 : CONDITIONS D'ASSURANCE

Le présent contrat est souscrit aux Conditions **TOUS RISQUES** conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 4 de l'article 2 des Conditions Générales.

Article 2 : RISQUES DE VOL ET DISPARITION

L'assureur garantit sans surprime les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées à la suite de vol total ou partiel, de pillage et de disparition.

Le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 18 et 19 des conditions générales, de même la disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'assureur que sur présentation du certificat de non débarquement ou procès-verbal

différentiel au port de destination et/ou une attestation de perte définitive et de recherche infructueuses.

Article 3 : DUREE DES RISQUES

Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des Conditions Générales, les risques de l'assureur commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayant droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant droit tout endroit leur appartenant ou non où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois si pour une raison quelconques les marchandises n'entrent pas dans les magasins du destinataire de ses représentants ou ayant droit dans un délai de 60 jours calculés depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire de mer ; la garantie cesse à l'expiration de ce délai.

Article 4 : TRANSBORDEMENT

En cas de transbordement la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré.

Article 5 : SEJOUR A QUAI

Les marchandises assurées ne peuvent séjourner au-delà de 60 jours dans les ports de débarquement à partir du moment de la fin du déchargement. Toutefois si pour des raisons de force majeure l'assuré ne peut enlever ses marchandises au terme de ce délai, celui-ci pourra être prorogé à la demande de l'assuré formulée avant l'expiration des 60 jours.

Article 6 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

Toutes les expéditions de l'assuré (**ENIEM UNITE FROID**) sont automatiquement couvertes l'assuré s'engageant à adresser mensuellement à l'assureur les déclarations d'aliments du mois au plus le 15ème jours du mois suivant.

Article 7 : ETABLISSEMENT DE L'AVIS D'ALIMENT

L'assuré doit établir l'avis d'aliment avant le début du risque au plus tard avant l'arrivée des marchandises au port, la date d'établissement doit figurer sur l'avis d'aliment.

Article 8 : TAUX DE PRIME

Le (s) taux de prime applicable (s) à la présente police est (sont) fixé (s) à 0,135%.

Article 9 : CONSTATATIONS DES AVARIES

En cas de sinistre garanti, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste annexée à la présente police.

Article 10 : DELAIS DE CONSTATATION

Conformément à l'article 19 des Conditions Générales, les réceptionnaires sont tenus de provoquer les constatations dans les 60 jours qui suivent le déchargement de la marchandise assurée du navire transporteur au port de destination.

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

Article 11 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES**a) Franchise**

Par dérogation à l'article 22 des Conditions Générales les avaries particulières matérielles seront réglées sans franchise.

b) Contribution Provisoire d'Avaries Communes

Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, l'assureur se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution d'avarie commune, à charge pour l'assuré de prévenir l'assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention. L'obligation pour l'assureur de substituer à l'assuré ne vaut toutefois que dans la mesure où les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheraient pas l'assureur de s'y conformer.

Si du fait de cette substitution l'assureur se trouvait amené à 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 la contribution qu'il aurait ainsi avancé ou de substituer à lui pour la fraction de la caution dépassant son engagement.

Article 12 : PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

Le dossier de réclamation devra comprendre les documents suivants :

- ❖ Déclaration de sinistre
- ❖ Copie de l'avis d'aliment
- ❖ Rapport d'expertise
- ❖ Facture commerciale domiciliée
- ❖ Lettre de réserve préliminaire ou PV de constat contradictoire signé par le bord ou son représentant à la limite par NASCHO non pas l'entreprise portuaire.
- ❖ Attestation de non débarquement en cas de manquant ou tout autre attestation prouvant la non livraison de la cargaison
- ❖ Bordereau de réserves
- ❖ Connaissance
- ❖ Liste de colisage
- ❖ Note de débit

Article 13 : INSTRUCTIONS A SUIVRE EN CAS DE SINISTRE

En cas de sinistre, l'assuré est tenu d'observer les mesures suivantes :

- Aviser l'assureur dès la connaissance du sinistre
- Prendre les mesures utiles pour réduire la perte au minimum en vertu du principe que tout assuré doit, en toutes circonstances, agir en «bon père de famille »
- Préserver les recours contre les tiers, transporteurs en particulier, avec l'émission d'une lettre de réserve au plus tard le jour d'enlèvement adressé au tiers responsable.
- Si l'avarie ou le manquant est apparent, ne pas prendre livraison des marchandises sans faire établir, au préalable, et au plus tard au moment de la réception de celles-ci, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant ou bien une lettre de réserve avec description des dommages.
- Dans le cas où les manquants ou dommages sont constatés **sur quai** :

A) dégâts apparents : le transitaire doit signer par le biais de l'expert désigné pour constatation des dommages un PV contradictoire avec le bord.

B) A l'enlèvement ou au déchargement de la marchandise, l'assuré porter des réserves immédiatement et signer conjointement avec le transporteur ou son représentant ou bien le tiers responsable une lettre de réserve **ou à défaut** dans le cas où ce dernier **refuse de signer**, l'assuré doit porter des réserves par voie postale avec accusé de réception.

C) Dans le cas où les dommages sont dus à la manutention : l'assuré doit porter deux (2) lettres de réserve adressées à : l'entreprise portuaire et le transporteur.

- Dans le cas où les dommages ou manquants sont constatés sur site :

S'agissant d'entrepôts sous douanes, les 03 jours sont comptés à partir de l'enlèvement portuaire (le bon d'enlèvement engendre le transfert de risque).

Dans ce cas le transitaire doit obligatoirement notifier les réserves à l'encontre du tiers responsable dans un **délais de 03 jours** une fois la marchandise a fait l'objet de réception définitive, ou à défaut contrainte rencontrée sur le terrain par le client une lettre de réserve doit être envoyée par voie postale avec accusée de réception (revêtus de date et cachet).

Article 14 : PARTICIPATION BENEFICIAIRE

La CAAR s'engage à consentir à l'assuré ENIEM une participation bénéficiaire plafonnée à 10% dans le cas où le rapport sinistre à prime (S/P) généré est inférieur à 40%.

Article 15 : EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat prend effet le 01.01.2014 et produira son effet sans interruption jusqu'au 31.12.2014.

Toutefois, chaque partie se réserve la faculté de le dénoncer moyennant préavis de 03 mois donné par lettre recommandée

En conclusion on constate que les conditions particulières sont attachées aux conditions générales, afin de mieux comprendre le fonctionnement d'un contrat d'assurance on a pris un cas a traité dans la seconde section.

Section 3 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAR

Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation

Dans cette partie nous allons expliquer les démarches suivies par l'importateur qui est dans notre cas l'entreprise ENIEM et le fournisseur qui est ThyssenKrupp Steel pour faire parvenir la marchandise à bon port et dans un délai respecté.

A) Etablissement du contrat de vente

La facture est établie dans notre cas par le fournisseur suivant la facture pro forma établie aussi entre lui et le client à base du cahier charge et selon les exigences du client. Dans cette même facture qu'ils décrivent le mode de paiement utilisé ainsi que l'incoterm choisi selon le mode de transport qu'ils ont choisis.

B) La technique de paiement utilisé

A ce niveau l'entreprise ENIEM et son fournisseur ont utilisé le crédit documentaire comme technique de paiement. Donc après conclusion du contrat c'est-à-dire lorsque les deux parties se sont entendus sur le mode de paiement l'entreprise ENIEM demande à sa banque qui est la BEA, d'ouvrir un crédit documentaire en faveur de Thyssen Krupp Steel en précisant les documents dont elle a besoin, ses derniers lui serviront au moment des formalités.

Par la suite la BEA établit le crédit documentaire pour le transmettre de suite à MONCHENGLADBACH qui est la banque notificatrice de Thyssen Krupp Steel, qui à son tour le notifie que le crédit documentaire a été ouvert en sa faveur.

Le fournisseur vérifie au niveau de sa banque que toutes les conditions sont réunies, par la suite il procède à l'expédition de la marchandise selon la nature de l'incoterm qu'ils ont choisi, au moment de la conclusion du contrat. Après avoir expédié la marchandise et effectué les formalités douanières à l'export et après avoir établi le connaissement maritime le fournisseur transmet les documents à travers sa banque notificatrice et après vérification que tout est en règle cette dernière le paie.

La banque notificatrice du fournisseur envoie à la banque émettrice qui est la BEA de l'entreprise ENIEM en contrepartie du remboursement, par la suite ENIEM en récupérant les documents paie sa banque la somme versée au fournisseur.

C) La responsabilité au moment du transport

Au moment de la conclusion du contrat l'entreprise ENIEM et Thyssenkrupp Steel ont choisi FOB comme incoterm, cela veut dire que Thyssen Krupp Steel à pour responsabilité de mettre la marchandise (Bobine de tôle enroulé) à l'intérieur du navire désigné et payé par l'entreprise ENIEM, donc la responsabilité et le support des frais et ainsi que l'assurance lié au transport de la marchandise de l'entreprise ENIEM commence à partir du moment où la marchandise est sur le navire.

Lorsque le fournisseur Thyssen Krupp Steel met la marchandise sur le navire il remet à l'armateur une copie du connaissement maritime, la deuxième copie fait partie des documents envoyé à l'entreprise ENIEM via les deux banques, la troisième copie lui à servie au moment de la déclaration de la marchandise à l'exportation au niveau de la Douane.

D) La déclaration au niveau du port de Bejaia

Lorsque le navire KHERRATA arrive au port de Bejaia la compagnie de transport maritime NASCHO avise l'entreprise ENIEM de l'arrivée de la marchandise par émission d'un avis d'arrivé via la banque BEA de l'entreprise ENIEM qui la notifie par la suite.

Après notification à son niveau l'entreprise ENIEM prépare les documents nécessaire puis les remets à son déclarant qui a son tour effectue la déclaration en détail au niveau du service de Douane pour s'acquitter des droits de douane imposé à l'importation. Le déclarant en se rendant au poste de douane sera accompagné des documents pour la déclaration ainsi que le chèque de paiement de Droit Douane ainsi que le fret.

EN conclusion on constate que durant le trajet la marchandise n'a connu aucun dommage collatérale et aussi que les procédures à l'importation ont été respectés. Seulement au moment de la manutention au port c'est-à-dire au moment du déplacement que la marchandise à subit les dommages.

C'est à ce niveau qu'intervient l'assurance de l'entreprise ENIEM pour le dédommager, ce qui fut l'objet de la seconde partie de notre travail de recherche.

Partie 2 : Procédure suivit après avoir constat des dommages

Au niveau de notre cas, l'assureur est la CAAR (Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance) et l'assuré est l'entreprise ENIEM (Entreprise Nationale de l'Industrie et de l'Electroménager). Comme nous l'allons énoncer dans la première partie dans la même section,

l'assuré qui est (ENIEM) à importer des bobines de tôle métallique pour fabrication des réfrigérateurs. La marchandise arrive au port de Bejaia en bon état le 28/01/2015, au moment de la prise de la marchandise ENIEM remarque des dommages au niveau de la marchandise. ENIEM effectue les démarches au niveau de l'assurance CAAR en cas de sinistre afin que constat soit fait et que la valeur de la marchandise endommagée soit indemnisée selon la nature du contrat qui est dans notre cas la police d'abonnement.

Pour que la marchandise de ENIEM soit indemnisée voilà les procédures à suivre ainsi que les documents nécessaires à collecter.

A) La déclaration du sinistre

C'est la première étape que doit parcourir l'assuré lorsqu'il constate une anomalie.

Dans notre cas ENIEM établit immédiatement la déclaration de sinistre accompagné des documents que nous verrons par la suite, puis il la remet à l'assureur pour la suite des démarches.

La déclaration de sinistre se compose des éléments suivants :

Le nom de l'assuré (**ENIEM Froid**), adresse (**Z.I.OUED AISSI. TIZI OUZOU**), référence du dossier (**DT 463149**), Navire (**KHERRATA** et la date d'arrivée : **28/01/2015**), Voyage (De **ANVERS à BEJAIA**), Transporteur (**NASHO**), Nature de la marchandise transportée (**Tôle**), La quantité (**7 Bobines**), Valeur assurée (**3 110 520.70 DA**), Numéro de la police d'assurance (**34000.000.60**), Avis d'aliment (**n° CU 127 du 23.12.2014**).

La déclaration de sinistre est toujours accompagnée de plusieurs documents afin de permettre à l'assureur de constituer un dossier pour indemniser les dommages et exercer un recours à l'encontre du tiers responsable.

B) Les dossiers joints avec la déclaration de sinistre

A la fin du remplissage de la déclaration de sinistre l'assuré doit joindre les documents suivants avec cette déclaration, les documents demandés sont les suivants :

B.1. La facture commerciale domiciliée

La facture commerciale qui désigne le document comportant en détail le prix, la quantité, et la qualité de la marchandise entre fournisseur et le client à base de la facture pro-forma.

Elle est établie dans notre cas entre ENIEM et son fournisseur, celle-ci est composée de :

Nom du fournisseur (**THYSSENKRUPP STEEL EUROPE**), Nom du client (**ENIEM DIRECTION EXPLOITATION**), Destination (**Z.I OUED AISSI TIZI OUZOU**), Numéro de la facture (**25224967**), L'incoterm choisi (**FOB**), Désignation de la marchandise (**Bobines de Tôles Métalliques**), Le nombre de colis (**7 Bobines**), Le poids brut (**40.770 tonnes**), le poids

net (**41.070 tonnes**), La valeur en devise EUR (**29.069.01**), et pour finir la domiciliation bancaire (**15/03/02/2014/4/10/00016/EUR**).

B.2. L'avis d'aliment

Comme nous l'avons vue dans le chapitre précédent, en contractant une police d'abonnement elle nous offre une garantie automatique pour toutes les marchandises répondant à la définition arrêtée d'un commun accord lors de la souscription du contrat ; donc elle dispense l'assuré de renégocier à chaque voyage, donc la démarche de l'assuré est seulement de déclarer à l'assureur en établissant un avis d'aliment qu'il le lui transmettra.

Donc dans notre cas ENIEM a établis cet avis d'aliment avant l'embarquement de la marchandise. Cependant cet t'avis d'aliment se compose de :

Date d'établissement (23.12.2014), le numéro de l'avis (n° **CU 127**), Le numéro de police (**34.000.000.60**), Nom de l'assuré (**ENIEM FROID**), Adresse de l'assuré (**OUED AISSI TIZI OUZOU**), Nombre de colis ou paquet (**7**), Nature des objets (**Divers Tôles Galvanisées**), La date d'expédition (**24.12.2014**), Nom du navire (**KHERRATA**), Lieu de départ et la destination (**De Allemagne à Bejaia**). La somme assurées en devise et Dinard (**EUR : 29 069,01€ / DZD : 3 110 520,70 DA**), La condition du contrat d'assurance (**Tous risque**), Taux de prime d'assurance en pourcentage (**0.135%**), La prime nette (**4 199,21 DA**), et pour finir le Taux de change (**1 EUR=107.0047 DA**).

B.3. La lettre de réserve

La lettre de réserve est adressée par accusé de réception au responsable à travers la poste, l'accusé dans notre cas est le manutentionnaire (**Entreprise Portuaire de BEJAIA**) et le transporteur au moment du débarquement de la marchandise et de son transport de CNAN.

Cependant ce dernier est composé :

Du Nom du Navire (**KHERRATA**), Date d'arrivée (**28/01/2015**), Du Nombre de colis (**7 Bobines de Tôle Galvanisées**), de l'Adresse de l'accusé, La Nature des dégâts occasionnés.

B.4. Le rapport d'expertise

Le rapport d'expertise est un élément essentiel dans la détermination du responsable et du montant des dommages occasionnés.

Dans le cas pratique ENIEM à désigner un expert spécialisé pour situer les causes, la nature, le responsable et le montant des dommages occasionné par ce dernier, l'expert désigné est **Mr IDRES MAHMOUD** situé au **Mr IDRES 67, Rampe du port - 06 Bejaia**.

Le jour même de leurs désignations ils se sont rendus au port de Bejaia pour effectuer le constat. Le constat se traduit comme suit : il a été remarqué que plusieurs bobines endommagées à divers degrés d'importance. A l'issue de cette expertise ils ont relevés et reconnus que ces bobines ont des bordures enfoncées dépréciées à **30%**.

Après leurs interventions ils déduisent le taux de dépréciation de 30%, soit une perte de (P/N : **11,649t x 30%) 3,495** tonne d'une valeur de : (**3,495 t x 713 EUR**) **2 491,94 EUR**.

En conclusion après une profonde expertise ils déduisent le montant de dommage a été fixé à **196 749,29 DA**.

B.5. Le Bordereau de réserve

C'est le document établi par la douane sur lequel porte tout le nom des marchandises transporté par le même navire et leurs états étant au port. Ce BORDEREAU DES RESERVES comporte :

La quantité des marchandises de toutes entreprises ayant effectuée l'importation, leur nom, la nature de leurs marchandises, ainsi que les RESERVES.

B.6. Le connaissance Maritime

Le connaissance maritime étant le document matérialisant le contrat de transport entre le chargeur et le transporteur, il désigne le titre représentatif des marchandises.

Le connaissance maritime sera remis par le transporteur à ENIEM afin de déterminer la réalité de l'expédition.

Le connaissance maritime est composé de :

Du nom du fournisseur, Nom et adresse du client, Le port de déchargement (Bejaia), du nombre de connaissance original (1) du N° 004, la désignation de la marchandise, la quantité, le poids en gros (41 070,00 KG), le numéro de référence du connaissance (095B15) et Date d'arrivée au port.

B.7. Le Bordereau de colisage

C'est le document sur lequel est décrite la liste des marchandises d'ENIEM transporté depuis le port de départ, cette liste est remise par le fournisseur afin de préciser le nombre exact de la marchandise au départ. Il décrit aussi :

La quantité, le poids brut et net de la marchandise, la désignation de la marchandise avant le départ du navire.

B.8. Indemnisation des dommages constatés

L'indemnisation est la partie où l'assureur dédommage l'assuré, le sinistre causé par le (responsable du dommage, puis par la suite l'assureur sera remboursé par le même montant du dédommagement de l'assuré. Dans notre cas la valeur du dommage d'ENIEM sera indemnisé par sa compagnie d'assurance qui est la CAAR de Tizi-Ouzou elle-même remboursé le montant déboursé pour indemniser l'assuré par le responsable du dommage.

Au moment où l'assurance CAAR avisera le responsable du dommage par voie de lettre de réserve après expertise et preuve comme quoi c'est lui le responsable, après ce dernier décline toute responsabilité dans ce dommage et refuse le remboursement, alors l'assurance va entamer la procédure de poursuite judiciaire, si le responsable refuse toujours de rembourser, la justice va procéder à la saisie de ces biens pour vendre et rembourser l'assurance.

En conclure qu'il y a des procédures ou des démarches à suivre en cas de sinistre, en commençant par la déclaration du sinistre en regroupent plusieurs dossiers comprenant la facture commerciale domiciliée, le connaissance maritime, l'avis d'aliment, le bordereau de réserve, et bordereau de colisage, le rapport d'expertise et la lettre de réserve.

Conclusion

Pour conclure ce chapitre, au niveau logistique à l'internationale on a remarqué que l'entreprise ENIEM a suivi les étapes convenablement afin de ramener sa marchandise dans son entrepôt à temps et en bon état. Pour cela cette dernière a choisi FOB comme incoterm cela lui permettra de choisir elle-même la date de livraison à son avantage ainsi négocier elle-même le fret, on constate aussi qu'elle a choisi comme mode de paiement le crédit documentaire ce qui facilite le paiement aux deux parties à l'internationale.

En ce qui concerne l'assurance de la marchandise qu'ENIEM a suivi, on constate que quel que soit la nature du sinistre inclut dans le contrat d'assurance après souscription de cette dernière l'assurance CAAR assure son rôle, sa responsabilité en indemnisant la valeur du dommage causé par un tiers individu. Il est important aussi de noter que tout contrat d'assurance à ses conditions quel que soit sa nature.

Conclusion générale

La logistique occupe une place importante au sein de l'organisation d'une entreprise, grâce à la mondialisation et à l'apport des nouvelles stratégies que les entreprises se voient obligées de revoir leur technique de production, de chercher la flexibilité ce qui leur permettra de rester compétitives et ainsi de limiter la perte de temps liés à la circulation des flux physiques c'est-à-dire la manutention, le stockage des pièces et outils.

La gestion des flux d'information à l'intérieur de l'organisation de l'entreprise lui permet aussi non seulement de gagner en temps, mais aussi en qualité de service ce qui lui permettra de gagner aussi en avantage concurrentiel.

Le développement de la fonction transport / logistique est devenu une nécessité économique à savoir le développement des trafics de marchandise. La mondialisation contribue à renforcer fortement son rôle. Le système de production et l'économie reposent de plus en plus sur les échanges. La fonction transport / logistique devient essentielle pour les entreprises.

La logistique portuaire concerne toutes les opérations nécessaires à la circulation des marchandises importées par voie maritime qui demeure le mode de transport le plus important et le plus sollicité pour transporter des marchandises d'un point de production à un lieu de vente. Il représente un moteur fondamental dans la croissance économique, et de ce fait, il occupe une place primordiale dans le commerce international.

En effet le choix du mode de transport dépend de plusieurs facteurs en commençant par la nature de la marchandise. Le transport de la marchandise lourde et volumineuse nécessite le bon choix de mode transport du fait du coût lié non seulement transport mais aussi à la couverture du risque qu'elle va engendrer à l'entreprise. De ce fait, il est nécessaire de connaître les avantages et inconvénients de tous les différents modes de transport ainsi que leurs démarches documentaires.

Il faut déduire que toute marchandise voyageant à l'international est confrontée à divers risques liés au transport de celle-ci quel que soit le moyen de transport utilisé. Pour cela, il est primordial de souscrire un contrat d'assurance au niveau d'une compagnie d'assurance afin de se couvrir contre les risques d'avarie.

Il faut aussi noter que parmi les assurances de transport marchandise c'est l'assurance maritime la plus utilisée ici en Algérie du fait de l'utilisation beaucoup plus fréquent du transport par voie maritime. Ainsi pour se couvrir contre le risque d'avarie trois types de couvertures et contrats sont proposés à l'assuré selon la nature de la marchandise.

Pour finir, le cas pratique qu'on a effectué à la compagnie d'assurance et de réassurance CAAR, on a traité le cas de l'entreprise ENIEM effectuant une opération d'importation d'une marchandise composée de (bobines de tôles galvanisée) qu'elle a importée de l'Allemagne par voie maritime en destination du port de Bejaia. C'est l'entreprise elle-même qui avait pris en charge le transport de la marchandise du port d'embarquement jusqu'au port de débarquement et cela selon l'incoterm FOB que celle-ci a choisie bien évidemment, et pour se couvrir contre le risque d'avarie cette dernière a souscrit une police d'abonnement au niveau de la compagnie d'assurance CAAR cela lui permettra d'être indemnisé en cas de sinistre.

Cependant au moment de l'enlèvement de la marchandise du camion qui la déplaçait la marchandise a connu des dommages liés à la manutention il a été constaté des bobines de tôles disloquées, cela a mis en jeu le rôle de l'assureur qui demanderait à l'assuré de constituer un dossier et une déclaration afin d'être indemnisé des dommages occasionnés par le responsable ainsi cela nous a permis de répondre à la question « comment ce couvrir avec l'assurance dans le cas de transport par voie maritime » dans la problématique.

On a constaté que cette agence intervient dans la chaîne de transport pour le compte du Mandataire de l'armateur, Prépare l'escale du navire, Introduit le manifeste en Douanes, Avise les réceptionnaires, et encaisse les frais éventuels, d'un côté, et le port fait l'accostage des navires, le Chargement /déchargement de la marchandise, entreposage des marchandises et réception et livraison des marchandises, d'un autre côté, on peut aussi faire appel à la douane pour vérifier les marchandises qui entrent sur le territoire douanier et qui doivent être présentées à un bureau de douane pour subir les différents contrôles. La procédure de dédouanement des marchandises a une grande importance dans toutes les opérations pour empêcher et éviter d'importer des marchandises non autorisées.

La limite de notre travail de recherche est que on ne peut pas effectuer des recherches beaucoup plus approfondies sur l'assurance du transport des marchandises par voie maritime, du moment où on ne peut pas faire un stage pratique au niveau de tous les agences d'assurance.

Bibliographies

Thèses, mémoires et articles.

- ❖ AIT IGHIL BILAL ET MOUHOUBI ABDERRAHMANE ET OUANOUGHIL
NAMIR, les contrats d'affretements maritime, mémoire licence, FCI université de
Béjaia 2014 p : 09.
- ❖ Belotti.J, le transport international de marchandise paris 1992, p. 242.
- ❖ Centre de commerce international de Grenoble, Rhône Alpes, fiche technique, janvier
2015, page 01.
- ❖ Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement
Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex, page 3.
- ❖ Denis Chevalier et Francois Duphil, « transporter à l'international », Faucher, Danves,
2009, p 142, 144 et 145.
- ❖ Chevalier.D et Duphil.F ; Op.cit. ; p 128.
- ❖ Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45.
- ❖ Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et
contentieux, France, 2003,page147.
- ❖ François Galasso, « Aide à la planification dans les chaînes logistiques en présence de
demande flexible » : thèse présentée pour obtenir le titre de docteur de l'institut
national polytechnique de Toulouse, école doctorale : EDSYS spécialité système
industriels, avril 2007, p 19.
- ❖ Idem, p291.
- ❖ Gérard Baglin, Olivier Bruel, Alain Garreau, Michel Grief, Christian van Delft «
management industriel et logistique » 3ème édition economica, paris, 2001 p
480/481.Ibid., page15.
- ❖ Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3ème édition,
paris, p 106.
- ❖ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations
import-export cours Applications », DUNOD, paris, 2008, p16.
- ❖ HARRAR. Sabena, transport de marchandises et impacte sur l'activité économique
régional, université d'Oran, mémoire magister, économie régional et urbaine
appliquée, 2011/2012, P22.

- ❖ J.BELOTTI, « Le transport international de marchandises », VUIBERT, Paris, 1992, P82.
- ❖ Joël Sohier et Devant sohier « la logistique », 7ème édition, Vuibert, paris, septembre 2013, p35.
- ❖ J. Putzeys, Droit des transports et droit maritime, ed Bruylant, Bruxelles, 1993, P116.
- ❖ J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.
- ❖ Idem.p174.
- ❖ LASARY, « le commerce international à la portée de tous », Paris, 2005, P115.LOTH. Désiré, L'essentiel des techniques du commerce international. Paris, Edition pubibook, 2009, p29.
- ❖ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- ❖ M. Joumet. « Evolution de la logistique des entreprises industrielles et commerciales ». Revue annuelle des élèves des arts et métiers, paris, Dunod 1998. In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem.
- ❖ MEDAN Pierre et GRATACAP Anne, logistique et supply chaîne management, Op. cit, p9.
- ❖ Merzouk Salah Eddin, problème de dimensionnement de lot rt de livraison : application ou cas ou d'une chaine logistique, thèse pour l'obtention du grade de docteur en automatique et informatique, université de Belfort, année 2007 page 13. (Version électronique).
- ❖ MANKOUR. NEFFOUS .Mohamed, Le nouveau code maritime, p36.37.
- ❖ Merzouk Salah Eddin , op, cité , p 15.
- ❖ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1ère édition l'harmattan, paris, 2013 p 46.
- ❖ Moise Donald Daily, logistique et transport international de marchandises l'Harmattan 2013 p.88.
- ❖ Moise Donald Dailly op-cité p 48.
- ❖ Mouhamed Naili transport, logistique et développement agro-alimentaire en Algérie EL Watan.
- ❖ NAJI Jammal : « commerce international, mondialisations, enjeux et application », 2eme édition, 2009, p290.

- ❖ NOUMEN Robert, « les éléments de base de la logistique internationale », Menaibuc, Paris, 2004.P5.
- ❖ OFEM (Observatoire de la Formation, de l'Emploi et des Métiers) de la Chambre de Commerce Et d'Industrie de Paris, Enquête sur les métiers de la logistique, décembre 1999 page04.
- ❖ Paul. Vallin op-cité p 37.
- ❖ Paul. Vallin op-cité, p 38.
- ❖ PAVEAU. J et DUPHIL. F, pratiques du commerce international, Edition, FOUCHER, 2003, p244.
- ❖ Philipe. Vallin, « la logistique modèles et méthodes de pilotage des flux » 3ème édition economica, Paris.2003 p 35.
- ❖ Pierre Brunat « Lamy transport » édition n° 3748 tome 2 janvier 1997 paris, P119.
- ❖ Pierre Médan, et Anne Gratacap « logistique et Supply chaine management », édition Dunod, paris, janvier 2008, p 09.
- ❖ Sun Tzu, l'art de la guerre, (VII-50), Bibliothèque stratégique, paris, economica, 1990. In, Anne Gratacap et Pierre Médan « management de la production : concepts méthodes cas » Dunod 3ème édition paris 2009 p259.
- ❖ Stratégie logistique, décembre 2000, n°32, In Anne Gratacap et Pierre Médan, idem.
- ❖ Yves Pimor, « logistique » : production, distribution, soutien, 3ème édition, Dunod, paris, novembre 2003 p03.
- ❖ Yves Pimor , Michel Fender , Logistique Production. Distribution. Soutien, 5 e édition DUNOD, Paris, 1998-2005-2008, P.04.
- ❖ Yves Pimor, op-cité, p 04.

Sites web

- <http://www.buvetteetudiants.com/cours/91/la-difference-entre-la-logistique-et-le-supply-chain-management> consulté le 02/11/2021 à 15h14.
- [http:// www.caar.dz](http://www.caar.dz).
- http://www.creg.acversailles.fr/IMG/pdf/Systemes_informations_leviers_performance_logistique.pdf consulté le 02/11/2021 à 15h00.
- [http:// www.eniem.dz](http://www.eniem.dz).
- <http://institutdelamer.org> ou <http://ifmer.org> ou [http://ifm.free. fr](http://ifm.free.fr) - email :ifm@free.fr.

- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Cotation-tarification-maritime.htm>.
- <http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf>.
- http://www.opale-lyon.com/AffichePDF/La_logistique-fonction_strategique_pour_les_entreprises-3301 consulté le 02/10/2021 à 12h30.
- <http://1bqaa.pro-forum.fr/t12-chap4-logistique-et-approvisionnement> consulté le 27/10/2021 à 10h00.

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Liste des figures

Sommaire

Introduction générales.....1

Chapitre I : la place de la logistique dans le commerce international

Introduction.....4

Section 01 : Les principales activités de la logistique

1. Histoire de la logistique.....5

2. Définition du concept de la logistique 6

2.1. Au niveau de l'entreprise 7

2.2. Au niveau international 7

3. Objet et méthodes de la logistique 8

4. But de la logistique 10

5. Les différents types de flux de la logistique.....11

5.1. Flux logistiques internes.....11

5.2. Flux logistiques externes 11

5.2.1. Flux d'approvisionnement ou flux amont.....11

5.2.2. Flux de distribution ou flux aval 11

5.3. Méthodes de gestion des différents flux 12

5.3.1. Méthodes de gestion en flux tiré 12

5.3.2. Méthodes de gestion en flux poussés	12
5.3.3. Méthodes de gestion en flux synchrones	12
5.4. But de la gestion des flux.....	12
6. Les enjeux de la logistique.....	13
6.1. Les enjeux pour l'entreprise	13
6.2. Les enjeux pour l'ensemble de l'entreprise.....	13

Section02 : La chaine logistique

1. Définition de la chaine logistique.....	14
2. Les flux de la chaine logistique.....	15
2.1. Le flux d'information	16
2.2. Les flux physiques	16
2.3. Les flux financier	17
3. Les enjeux de la chaine logistique.....	17
3.1. Les prix / les coûts	17
3.2. La qualité des produits	17
3.3. Le délai	17
3.4. La flexibilité.....	17
3.5. Le niveau de service.....	18
3.6. Les risques.....	18
3.7. Potentiel de progrès.....	19
4. Les fonctions de la chaine logistique.....	19
4.1. L'approvisionnement.....	19
4.2. La production	20
4.3. Le stockage	20

4.4. Distribution et transports.....	20
4.5. Le processus vente	20
5. Optimisation de la chaine logistique.....	21
6. La différence entre la logistique et la chaine logistique	21

Section03 : Les incoterms

1. Définition de l'incoterm.....	22
1.1. Les règle des INCOTERMS	24
2. Le rôle de l'incoterm.....	25
3. La limite des incoterms.....	25
3.1. Incoterms et dispositions particulières.....	25
3.2. Usages du commerce ou du port	25
3.3. Incoterms et liner terms.....	26
3.4. Incoterms et transfert de propriété.....	26
4. Choix de l'incoterms.....	27
4.1. Les catégories des incoterms	27
4.1.1. Incoterms utilisés pour tous modes de transport.....	27
4.1.2. Incoterms à réservé au transport maritime et fluvial	28
5. Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi.....	29
Conclusion.....	30

Chapitre II : le rôle du transport maritime

Introduction.....	31
--------------------------	-----------

Section 1 : Présentation du transport maritime international des marchandises

1. Généralités et évolution de transport maritime.....	31
1.1. Généralités	31
1.2. L'évolution de transport maritime.....	32
1.2.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et couteux.....	32
1.2.1.1. Des solutions pour améliorer le transport maritime.....	32
1.2.1.2. La création des canaux.....	32
1.2.1.3. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux	33
1.2.2. L'innovation conteneurs	33
2. Définition et types de transport maritime	34
2.1. Définition.....	34
2.1.1. Définition de transport maritime.....	34
2.1.2. Définition de transport maritime de marchandises	34
2.2. Les types de transport maritime.....	35
2.2.1. Le transport à la demande	35
2.2.2. Le transport de ligne régulière	35
3. Les types de navire.....	35
3.1. Les navires spécialisés.....	36
3.2. Les navires non spécialisés.....	37
4. Les intervenants de transport maritime	38
4.1. Transitaires / Affréteur / Commissionnaire de transport.....	38
4.2. Les ports commerciaux	38
4.3. Les armateurs	38

4.4. Les chargeurs	39
4.5. Le Fournisseur.....	39
4.6. Le transporteur maritime.....	39
4.6.1. Courtier maritime.....	39
4.6.2. Courtier d'affrètement.....	40
4.6.3. Le consignataire ou agent maritime.....	40
4.6.4. L'aconier manutentionnaire.....	40
4.6.5. La douane.....	40
4.6.6. Le destinataire final	40
5. Le cadre juridique et lois sur le transport maritime.....	41
5.1. Les conventions et lois sur le transport maritimes	41
5.2. La tarification du transport maritime.....	42
5.2.1. La tarification du fret de base pour les marchandises conventionnelles.....	43
5.2.2. La tarification forfaitaire.....	43
5.2.3. Les correctifs.....	43
6. Les documents et les contrats de transport maritime.....	44
6.1. Les documents de transport maritime.....	44
6.1.1. Le connaissance maritime (Bill of Lading : B/L).....	44
6.1.2. Le manifeste	44
6.2. Les contrats de transport maritime.....	45
6.2.1. Le contrat de transport.....	45

6.2.2. Le contrat d'affrètement.....	45
7. Avantages et inconvénients de transport maritime.....	46

Section 02 : L'assurance de transport par voie maritime

1. Généralités sur l'assurance	47
1.1. Historique de l'assurance.....	47
1.1.1. Genèse de l'assurance.....	47
1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance	47
1.2. Définition de l'assurance.....	47
2. Les formes d'assurance maritime	48
2.1. Assurance sur corps de navire.....	48
2.2. Assurance sur faculté.....	48
3. Les principaux risques du transport maritime	48
3.1. Les avaries communes.....	48
3.2. Les avaries particulières.....	49
4. Les garanties et polices d'assurance.....	50
4.1. Les garanties d'assurance de transport de marchandises.....	50
4.1.1. L'assurance de marchandises «FAP».....	50
4.1.2. L'assurance de marchandises «FAP SAUF».....	50
4.1.3. L'assurance de marchandises « Tous risques».....	50
4.1.4. L'assurance de marchandises «Guerre et mines»	51
4.2. La police d'assurance	51

Section 03 : Etat et lieux de transport maritime en Algérie

1. Généralités sur le contexte maritime algérien	52
2. Présentation des ports et leurs places en Algérie.....	53
2.1. Définition et différents types de ports.....	53
2.1.1. Définition du port	53
2.1.2. Les différents types de ports.....	53
2.2. La place du port en Algérie.....	53
3. L'état des infrastructures maritime en Algérie.....	54
3.1. La flotte algérienne et son évolution.....	54
3.2. Installations techniques	55
3.2.1. Situation actuelle.....	55
3.2.2. Enjeux et défis.....	56
3.3. Economique (comment sont générées les plus-values.. ?).....	57
Conclusion.....	59

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

Introduction	60
---------------------------	-----------

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil CAAR

1. Historique de la CAAR.....	60
2. Dénomination de l'entreprise de tutelle.....	61
3. La gestion des ressources humaines.....	62
4. Organigramme de la de la Direction d'Alger.....	62
4.1. En termes d'effectifs	62
4.2. Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels.....	63
4.2.1. Organigramme de la compagnie de CAAR au niveau de Tizi-Ouzou.....	63
5. Activité Technique de l'Entreprise.....	64
5.1. Chiffre d'affaires.....	64
5.1.a. Analyse globale du chiffre d'affaires	64
5.1.b. Evolution de la production par branche.....	65
5.2. Indemnisations.....	66
5.3. La réassurance	67
6. Activité financière.....	68
6.1. Evolution de l'actif financier	68
6.2. Les Participations	68
6.3. Les Placements Financiers	69
6.4. Créances sur Assurés	69
6.5. Bilan et Comptes de Résultats	70
7. La gestion générale.....	72
7.1. Les frais généraux	72
7.2. Les Investissements	72

Section 02 : Les contrats aux conditions maritimes sur Facultés au sein de la CAAR

1. La Police d'abonnement	73
1.2. Les conditions générales	73
1.3. Les conditions particulières	74

Section 3 : Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAR

1. Les démarches logistiques à l'importation.....	79
A. Etablissement d'un contrat de vente	79
B. La technique de paiement utilisée.....	79
C. La responsabilité au moment du transport	80
D. La déclaration au niveau du port de Béjaia.	80
2. Procédure suivit après avoir constat des dommages	80
A. Déclaration du sinistre	81
B. Les dossiers joints avec la déclaration du sinistre	81
B.1. La facture commerciale domiciliée	81
B.2. L'avis d'aliment	82
B.3. La lettre de réserve	82
B.4. Le rapport d'expertise	82
B.5. Le bordereau de réserve	83
B.6. Le connaissance maritime	83
B.7. Le bordereau de colisage	83
B.8. Indemnisation des dommages constatés	84
Conclusion	84

Conclusion générale	85
----------------------------------	-----------

Références bibliographiques

Table des matières

Annexes

Résumé

Annexes

ANNEXE I

Police Abonnement - Facultés Maritimes

N° : 205 - 3400000060

Conditions Particulières

Police

Unité 200 ALGER II CHERAGA
 Agence 205 TIZI OUZOU
 Adresse BP 20 ANNANE R NOUVELLE VILLE 15000 TIZI OUZOU
 Téléphone (026)11.74.86 - 11.89.38 Fax 026.11.21.63
 Produit 3431 Facultés Maritimes
 Date d'effet 01/01/2014 Date d'échéance 31/12/2014
 Observation Police

Souscripteur

Raison sociale ~~SIE ENSE~~ UNITE CUISSON
 Adresse OUAD AISSI TIZI-OUZOU 15000 TIZI OUZOU
 Activité Industrie Divers Profession Societe
 Observation COUVERTURE DES RISQUES PENDANT LE TRAJET MARITIME

Tarif Abonnement

Prolongation Séjour à Quai

Nature des Facultés	Nombre de quinzaines à quai	Taux
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	2eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	3eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	4eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Caoutchou	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100
Caoutchou	2eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Caoutchou	3eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Caoutchou	4eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	2eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	3eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	4eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	2eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	3eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	4eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Toles d'acier	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100
Toles d'acier	2eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Toles d'acier	3eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Toles d'acier	4eme Quinzaine	0,1350000000 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	1ere Quinzaine	0,1350000000 / 100

1

CONDITIONS PARTICULIERES

Police au voyage

Article 1 : CONDITIONS D'ASSURANCE

Le présent contrat est souscrit aux Conditions **TOUS RISQUES INCLUS VOL ET DISPARAITION** conformément au Conditions particulières de la police facultés maritimes.

Article 2 : MARCHANDISES ASSUREES

Les marchandises assurées au titre du présent contrat police au voyage consistent en des produits **Matériels & équipement industrielles**.

Article 3 : DUREE DES RISQUES

Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des conditions générales, les risques de l'assureur commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer (**BAHAMAS**) et cessent à la fin du déchargement.

Article 6 : CONSTATATIONS DES AVARIES

En cas de sinistre garanti, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste annexée à la présente police.

ARTICLE 8 : EXCLUSIONS GENERALES

L'ensemble des exclusions, en matière d'assurance de marchandises transportées par voie maritime, sont énumérées dans le chapitre II des conditions générales.

Article 9 : PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

Le dossier de réclamation devra comprendre les documents suivants :

- contrat d'assurance
- Rapport d'expertise
- Facture ou listing des produits.
- Lettre de réserve préliminaire ou PV de constat contradictoire signé par le bord ou son représentant
- Attestation de non débarquement en cas de manquant ou tout autre attestation prouvant la non livraison de la cargaison
- Connaissance
- Liste de colisage
- Note de débit

ANNEXE III

CONDITIONS PARTICULIERES

Police Facultés
Maritimes

Police au Voyage : Faculté Maritime

Aux Conditions Générales de la police d'assurance des marchandises transportées par voie maritime imprimé du 14.07.96 ci-annexées et à celles particulières qui suivent :

LA COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE C.A.A.R - Spa

Sise 48, Rue DIDOUCHE Mourad
Alger

Ci-après dénommer l'assureur : **CAAR AGENCE CODE « 205 »**
N.VILLE TIZI-OUZOU

Assure à : **EIEM UNITE COMMERCIALE**

SISE à : BOULEVARD STITI ALI. DE Tizi-ouzou

Agissant tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra la somme de six Cent millions de dinars (600.000.000,00 DA) au maximum par expédition et par navire.

Toutefois, les expéditions dont la valeur dépasse le plein précité restent couvertes moyennant déclaration faite par l'assuré à l'assureur avant le début des risques.

ANNEXE IV

CL 4120

L'ASSURE : ENIEM

ADRESSE : Z. I. oued Aïssi TIZI-OUZOU
BP 108 - poste, chikha TIZI-OUZOU

FAX : 026. 41. 31. 81

TELEPHONE N° : 026. 41. 31. 84

DOSSIER REF. N° : 463 149

reg le 13.04.15

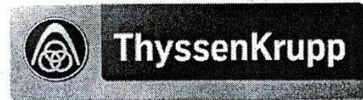
DECLARATION DE SINISTRE (1)



Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion <u>KHERRATA</u> Arrivé le : <u>28/01/2015</u>	() Avis d'aliments n° : _____ du : _____
Voyage de : <u>Anvers</u> à : <u>BEJAIA</u>	() Connaissance ou LTA : _____ du : _____
Cargaison déchargée le : <u>28/01/2015</u>	() Facture commerciale n° : _____ du : _____
Cargaison enlevée le : <u>04/03/2015</u>	() Facture d'origine n° : _____ du : _____
Transporteur (3) : <u>NASCHO BEJAIA</u>	() Liste de colisage n° : _____ du : _____
Adresse : <u>Résidence Des Bois</u>	() Lettre de réserves n° : _____ du : _____
BP <u>116 Saïer</u> Bd. Amirouche	() Procès-verbal de constat n° : _____ du : _____
Fax n° : <u>BEJAIA</u>	() Rapport d'expertise n° : _____ du : _____
Club de protection : _____	() Note d'honoraires du : _____
Adresse : _____	() Attestation de perte n° : _____ du : _____
Fax n° : _____	() Attestation de dépôt de plainte : _____ du : _____
Nature marchandise transportée : <u>Bobines de tôle</u>	() Note de débit de DA : _____
Quantité : <u>07 Bobines</u>	
Valeur assurée : <u>3.110520,70 DA</u>	
Police d'assurance n° : <u>3400000060</u>	
Date d'effet : <u>23.12.2014</u>	
Avis d'aliment n° <u>C4 127</u> du <u>23.12.14</u>	

AN NEKE II

Original



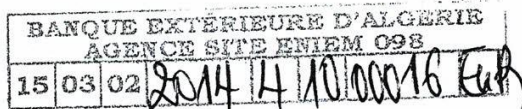
ThyssenKrupp Steel Europe

ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

FACTURE

ENIEM UNITE CUISSON
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU
ALGERIE

Pays de destination
Algérie
Numéro de facture/Date
25224967 / 24.12.2014
Notre numéro d'ordre
3798809
Personne de contact/Téléphone
Nicole Bender / 0049-2732-599-4153
Division/Téléfax
/ 0049-2732-599-4144
Votre numéro
869206



Nous avons envoyé:
FOB PORT ANVERS INCOTERMS 2010
PAR: M/V "KHERRATA" OU AUTRE ENV. 24.12.2014

FOB PORT ANVERS INCOTERMS 2010
EXPEDITION DE:
130 003 TOLE DX 51 D+Z 200 0,60X1000 MM.
QUANTITE: 41,07 TONNES: P.U: 713,00 EUR/TONNE.
TOLERANCE +/-10 PCT

SUIVANT FACTURE PROFORMA NR: 37.98809 DU 31/10/2014

Poste	Désignation	Dimension	Quantité	Poids brut/	Prix Unite des Prix	Poids net	Devise EUR	Valeur
Pays d'origine: Allemagne (Union Européenne)								
01	HS-Code: 72104900							
	40,770 TONNES				713,00 EUR	1 TONNE		29.069,01
	Code No. 130003 - 0,60 x 1000 mm							
	7 BOBINES							
	41,070	/		40,770		TONNES		
	7 BOBINES							29.069,01
	41,070	/		40,770		TONNES		
	41.070,00*	/		40.770,00*		KG		
Valeur net:								29.069,01 *

ThyssenKrupp Steel Europe AG
Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg
Postfach 47161 Duisburg
Telefon: (0203) 52-0 (Vermittlung)
Telefax: (0203) 52-25102
Internet: www.thyssenkrupp-steel-europe.com
ID.-Nr.: DEB12178585 Steuernr.: 5107/5710/2600
Sitz der Gesellschaft: Duisburg
Registergericht: Duisburg HR B 9326

Chairman of the supervisory
board: Dr. Heinrich Hiesinger,
Executive board:
Andreas J. Goss (chief executive),
Premal A. Desai,
Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Dr.-Ing. Heribert R. Fischer,
Thomas Schlenz

Bankverbindungen:
Commerzbank AG, DU-Hamborn
Deutsche Bank AG, DU-Hamborn
Helaba, Düsseldorf

BLZ 35040038, Kto.-Nr. 534460100
BLZ 35070030, Kto.-Nr. 210109500
BLZ 30050000, Kto.-Nr. 511154



COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE

48, Rue Didouche Mourad - Alger -

Tél : 63.20.51 / Fax : 63.13.77

Série **N^o 219572**

Avis d'Aliments n°

Etabli je ..

Succursale

Agence :...

Code :

Police :

Assuré

Address

Mode de chargement : CALÉ OU PONTÉE

Nombre coils ou paquet	Nature des objets assurés, marques et références	Date de l'expédition	Navire ou autre mode de transport	Voyage			Sommes assurées (devises / dinars)	Conditions	Taux	Prime nette
				De	A	Via			de prime (%)	
7	bobines	29/12/16	Kharada	Juvers	Beyrouth	E/ R.G. 06901	Tout	0.435%	4,199,24	
	Tôles galvanisées					D/3.11052070 riques				
	PB = L.A. 070,0 KG									
	PA = L.O. 710,0 KG									

NB: Une copie de cet avis d'aliment sera exigible par l'Assureur, en cas de sinistre

Signature et cachet de l'assuré

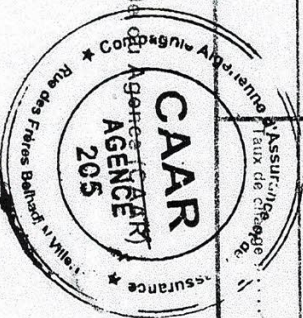
Cachet succursale

Reçu le :

Primes nettes

Taxes

Total



ENIEM

ANNEXE VII

CL. 2100

Unité Cunison

Zone industrielle de Oued-Aïssi

BP N° 108

TIZI-OUZOU — ALGERIE

Tél. : 026 413181

Fax : 026 413181

Télex : /

Au service contentieux

de : Service Accorpage

Agence Béjaia

port

Le 17/02/2015

LETTRE DE RESERVE

- Nom du navire : KHERRATA
- Date d'arrivée : 28/01/2015
- Nombre de colis : 07
- NR article 04 quai 21
- NR gros 171

Messieurs,

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

Divers Bobines De Tôles endommagées.

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



B.E.T.E.C

ANNEXE VIII
مكتب معاينة خبرتقني
BUREAU D'EXPERTISE TECHNIQUE ETUDES ET CONTROLE

IDRES Mahmoud

Adresse : 69, Rampe du Port - BEJAIA - TEL. : 034 20.29.66 FAX : 034 20.29.66
Télèx : 83932 - IDRIS - R.C. 99 A 0922920

BEJAIA, le

095B15

RAPPORT D'EXPERTISE

CLIENT :
N/REF. :
V/REF. :

Navire	: KHERRATA à BEJAIA/PORT
Date Accostage	: le 28/01/15
Désignation	: 7 BOBINES TOLES ACIER STC
Réceptionnaire	: ENIEM UNITE CUISSON
Assureur	: CAAR Agence 205

THYSSENKRUPP STEEL EUROPE AG



ANNEXE IV

B/L No. 004

Reference No. TKSE:37988

A ORDRE DE LA B.E.A.
SITE ENIEM
OUED AISSI 098

Notify address
ENIEM UNITE CUISSON
Z.I.OUED AISSI
TIZI OUZOU
ALGERIE

(The carrier, his agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to the contrary notwithstanding.)

local vesse	from
-------------	------

Agents:

Antwerp: **I.S.A.** - International Shipping Agencies nv

(Ocean) vessel
KHERRATA

Port of Loading
PORT ANVERS

Port of discharge
PORT BEJAIA

Final destination

Freight payable at
DESTINATION

Number of original B/L
3/THREE

Number and kind of packages: description of goods

Gross weight kg

Measurement

ENIEM
UNITE CUISSON
TIZI OUZOU
PORT BEJAIA

7X BOBINES
TOLES

L/C N°098ICD0004114099
ON BOARD
FRET PAYABLE A DESTINATION

41.070,000 KGS

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS

La responsabilité du transporteur est dégagée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport jusqu'au début du chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison.

Les conditions d'utilisation des conteneurs armateur mis à la disposition de la clientèle sont les suivantes:

- Conteneur(s) à remettre vide, propre, en bon état et franco de tous frais.

Clause surestaries conteneurs

- Franchise	:	15 jours	
- Du 16 ^{ème} au 30 ^{ème}	:	10 us \$/jour/20'	ou 20 us \$/jour/40'
- Du 31 ^{ème} au 60 ^{ème}	:	20 us \$/jour/20'	ou 40 us \$/jour/40'
- Au-delà	:	30 us \$/jour/20'	ou 60 us \$/jour/40'

Packages over 2000 kilos weight each to be loaded and discharged at the risk of the owners of the goods.

ORIGINAL

Freight paid or payable on this shipment is always due and not returnable, ship or goods lost or not lost and is valid upto 'BOARD' arrival Algerian Port. All further expenses to be borne by receivers.

Tous frais depuis BORD arrivée à régler par les réceptionnaires.

FREIGHT

[illegible]

The carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he **not succeed for reasons beyond his control** - he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered to the consignee or to his or their assigns her or they paying freight and charges as below.
Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents (or by anybody else on his behalf).

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant. In witness whereof the original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others to be void.

Place and date of issue

ANTWERP, 24/12/2014

Signed (for the Master) by _____

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES N.V.
AS AGENTS FOR
CNAN NORD SpA, OCEAN CARRIER

مكتب معاينة خبير تقني

BUREAU D'EXPERTISE

TECHNIQUE ETUDES ET CONTROLE

BETEC

IDRES Mahmoud
EXPERT AGREE

67, Rampe du port - Béjaïa

Mob.: 0670 16 11 39

R.C. Béjaïa n° : 99A-0922920

M.F. : 1 939 060 00799 25

AVI : G601-07-15-01

K.ZEBICHE

Chef de Section
Transit et Dédouanement

ANNEXE X

Béjaïa, le 17/03/2015

**NOTE DE FRAIS
ET D'HONORAIRES N°**

2015/105

H. LAMRANI

M. ENIEM UNITE CUISSON

N/REF.

095B15

V/REF.

AFFAIRE : m/s KHERRATA du 28/01/15 à BEJAIA 7 BOBINES TOLES ACIER STC		
AFFAIRE EXPERTISE		
Honoraires : (Dommages = 266649.29DA)		8093.00
Autres :		
Montant total H.T. : S/ Total...		8093.00
T.V.A : Régime Forfait loi finance 2015.		
Constitution dossier :	مكتب معاينة خبير تقني BETEC	300.00
Déplacement : (2 Déplacements)	M. IDRES, Expert Technique Agrée 02, Rue des Frères KARA - BEJAIA Tel : 034 20 29 66 - R.C n° : 99 A 0922920	200.00
Divers : (6 Photographies)		240.00
Total...		9633.00
Payable par chèque ou virement à notre compte		
BEA n° 002000 404 00427900870 [Agence Béjaïa] 40 rue		
Si El Houes - 06000 Béjaïa		
RIB 00200040400427900870		
Arrêtée la présente note à la somme de		
NEUF MILLE HUIT CENT TRENTE TROIS DINARS ET ZERO CENTIMES		

401 2015

NATIONAL SHIPPING COMPANY Capital Social " 326.260.000,00 DA"
RESIDENCE DU BOIS SACRE,
B.P. 166 Bd AMIROUCHE

ANNEXE XI

28/01/2015

Ident.Fiscale 099416019187409 Code

C.B.:002 BEA AGENCE 41 CPTÉ N°410412200028/38

Tel : 00.213.34.21.14.69 Fax: 00.213.34.20.12.01



REFERENCE D'ESCALE	255005	NAVIRE	KHERRATA	Gros :
CONNAISSEMENT	BL 004 / BJA/15/27056	ARRIVEE	28/01/2015	Dt. Validation :
DATE DE CHARGEMENT	24/12/2014	PROVENANCE	ANVERS BELGIQUE	Qual :

DESTINATAIRE : ENFIM UNITE CUISSON



TIZI OUZOU

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
	BOBINES STC TOLES	7	0	7	41 070,00	0

Montant du Fret 282 989,81 DA Debours : 59 776,78 DA Devise: EUR: 104,4004
Montant de l'Avis 342 766,59 DA Quittance : 2 500,00 DA Montant espece: 345 266,59 DA
Montant Cheque: 342 766,59 DA

Montant en toutes lettres : Trois Cent Quarante Deux Mille Sept Cent Soixante Six DINARS Cinquante Neuf CENTIMES

NB / Veuillez Vous munir du Connaissance Original endossé au moment de l'échange.

Franchise conteneurs à l'import en ALGERIE - Nouveau tarif surestaries vous rapprocher au niveau de la caisse

Franchise : 15 jours à compter de la date d'arrivée du Navire en rade CAUTION : TC 20' DRY 100.000 DA TC 40' DRY 200.000 DA
TC 20' O/T 150.000 DA TC 40' O/T 300.000 DA MAFI 20' 150.000 DA MAFI 40' 300.000 DA.

<< Dans le cas où la marchandise présente des anomalies, le client ne peut procéder à la manipulation et l'enlèvement de sa marchandise sans la présence de l'agent de constat ou de l'expert désigné par le transporteur.

Dans le cas où le client omet de faire des réserves à ce moment et procède à l'enlèvement de sa marchandise, sa responsabilité est entièrement engagée pour tout dommage constaté après l'enlèvement.

Cela équivaut à une renonciation tacite de sa part à tout recours ultérieur

Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformément aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>

Résumé

Le transport maritime est l'opération de déplacement des marchandises d'un endroit à un autre par voie maritime. Ce mode de transport prend en considération le chargement et le déchargement des conteneurs au niveau des ports.

Par apport à d'autres modes de transport (routier, fluvial), le transport maritime reste un moyen de transport très important.

Et pour sécuriser cette activité l'assurance maritime sur les marchandises joue un rôle très important dans le domaine du commerce extérieur en raison de la protection qu'elle confère aux marchands économiques, en assurant les conséquences des pertes et dommages qui pourraient être infligés à leurs marchandises lors d'un processus de transport maritime. De sécurité aux relations commerciales internationales, ce qui a permis à ces marchands d'investir leur argent librement et sans crainte, ce qui a conduit à la prospérité du commerce.

Le stage que nous avons fait au niveau de la compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance CAAR nous a permis de comprendre comment s'effectue les opérations de la logistique internationale mais aussi comment souscrire un contrat d'assurance et comment ce faire indemnisé lorsqu'un sinistre survient.

Abstract

Maritime transport is the operation of moving goods from one place to another by sea. This mode of transport takes into account the loading and unloading of containers at the ports.

In addition to other modes of transport (road, river), transport maritime remains a very important means of transport.

And to secure this activity maritime insurance on goods plays a very important role in the field of foreign trade because of the protection it confers on economic merchants, by insuring the consequences of losses and damages that could be inflicted on them. Goods during a sea transport process. Security to international trade relations, which allowed these merchants to invest their money freely and without fear, which led to the prosperity of trade.

The internship we did at the level of the Algerian insurance company and reinsurance CAAR allowed us to understand how the operations of the international logistics but also how to take out an insurance contract and how get indemnified when a claim occurs.