

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique  
وزارة النقل  
Ministère des Transports



**Mémoire de fin d'études**  
**en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en**  
**« *Expertise maritime* »**

**THEME :**

Les risques liés au commerce international,  
prévention et assurance.

Version finale

**Réalisé par :**

**DJADANE SAMIRA**

**Encadreur :**

**Mme HEMICI DJAMILA**

Année universitaire 2018-2019

# ***Remerciement***

*Mes remerciements s'adressent à*

*M. BAGHOUS Président Directeur Général de la SAE-EXACT grâce à qui  
j'ai eu la chance de suivre cette formation.*

*Mme HEMICI qui a répondu favorablement à ma demande d'encadrement  
sans aucune hésitation. Pour son accompagnement et son  
professionnalisme.*

*Mon mari MADJID pour son soutien indéfectible pendant toute la durée de  
la formation.*

*Tous les enseignants qui ont participé de près ou de loin à la réussite de  
ma formation.*

*Les jurys qui ont accepté d'évaluer ce travail.*

*Mes collègues pour leur aide précieuse.*

## *Dédicaces*

*A ma mère pour tous ses sacrifices, Celle à qui je dois toutes mes  
réussites*

*A la mémoire de mon père parti trop tôt, je te dédie ce travail,*

*Je te dois ce que je suis aujourd'hui*

*A mon mari qui n'a jamais cessé de m'encourager*

*A mes princesses Thilelli et thiziri*

*A mes chers frères Mustapha, Lounis et Tarik qui m'ont toujours  
épaulée*

## **Résumé**

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les échanges internationaux ont connu un important développement, en particulier par voie maritime, qui est sans conteste le mode le plus économique notamment pour la possibilité des échanges massifs à longue distance.

Pour le bon déroulement de ces échanges entre pays, des conventions, des règles et des ont vu le jour, ce qui a effectivement contribué à la facilitation des opérations liées au commerce international.

Mais malgré tous les efforts déployés pour la mise en place d'un cadre favorable aux échanges, les opérations liées au commerce international sont exposées à de nombreux risques qui peuvent survenir depuis le site de provenance de marchandises jusqu'à la destination finale.

De ce fait, il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se protéger de tout type de risques, en particulier par la souscription d'une assurance.

## **Abstract**

Since the end of the Second World War, international trade has undergone significant development, in particular by sea, which is undoubtedly the most economical mode, particularly for the possibility of massive long-distance trade.

For the smooth running of these exchanges between countries, conventions, rules and regulations have emerged, which has effectively contributed to the facilitation of operations linked to international trade.

But despite all the efforts made to put in place a favorable framework for trade, operations linked to international trade are exposed to many risks that can arise from the site of origin of goods to the final destination.

Therefore, it is important to use effective protection to protect yourself from all types of risks in particular by taking out insurance

## Liste des abréviations

Abréviations	Significations
<b>BL</b>	Bill of Lading
<b>BCB</b>	Bonde de Cession Bancaire
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce Internationale.
<b>FCA</b>	Free Carrier
<b>CIF</b>	Cost, Insurance and Freight
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid To
<b>CIF</b>	Cost Insurance & Freight
<b>CFR</b>	Cost and Freight
<b>CPT</b>	Carriage Paid To
<b>DA</b>	Dinar Algérien
<b>DAT</b>	Delivered at Terminal
<b>DAP</b>	Delivered at Place
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid
<b>DPU</b>	Delivered at Place Unloaded
<b>ECS</b>	Eport Control Système
<b>EXW</b>	EXWorks
<b>FAS</b>	Free Alongside Ship
<b>FAP SAUF</b>	Franc D'Avaries Particulières SAUF
<b>FOB</b>	Free On Board
<b>INCOTERMS</b>	International Commercial Terms
<b>LTA</b>	Lettre de Transport Aérien
<b>LV I</b>	Lettre de Voiture Internationale
<b>TR</b>	Tous Risque
<b>RFQ</b>	Request for Quotation

## Liste des tableaux et des figures

Tableaux	Titres	Pages
<b>Tableau N° 1</b>	Typologie des marchandises transportées	43
<b>Liste des figures</b>		
<b>Figure N°01</b>	Figure de l'Incoterm EX WORK	14
<b>Figure N°02</b>	Figure de l'Incoterm Free Alongsid Ship	15
<b>Figure N°03</b>	Figure de l'Incoterm Free Carrier Alongside	16
<b>Figure N°04</b>	Figure de l'Incoterm Free On Board	17
<b>Figure N°05</b>	Figure de l'Incoterm Carriage and Insurance paid to	19
<b>Figure N°06</b>	Figure de l'Incoterm Carriage Paid To	20
<b>Figure N°07</b>	Figure de l'Incoterm Cost Insurance & Freight	21
<b>Figure N°08</b>	Figure de l'Incoterm Cost and Freight	22
<b>Figure N°09</b>	Figure de l'Incoterm Delivery At Place	23
<b>Figure N°10</b>	Figure de l'Incoterm Delivred at Place Unloaded	25
<b>Figure N°11</b>	Figure de l'Incoterm Delivered Duty Paid	26
<b>Figure N°12</b>	Système dynamique de gestion des risques	74

# Sommaire

**Remerciement**

**Dédicace**

**Résumé**

**Liste des abréviations**

**Liste des tableaux et figures**

**Introduction générale** ..... 1

## **Chapitre1 : Cadre conceptuel du commerce international**

**Section 1** : les fondements du commerce international.....5

**Section 2** : La politique du commerce international .....11

**Section 3** : Le transport maritime.....34

## **Chapitre 2 : L'assurance**

**Section1** : Généralités sur l'assurance.....46

**Section 2** : L'assurance en Algérie.....52

**Section 3** : L'assurance maritime.....55

## **Chapitre 03 Gestion des risques liés au commerce international**

**Section 1** : Types de risque lié au commerce international.....63

**Section 2** : La gestion du risque .....73

**Section 3** : prévention des risques dans une opération de commerce international .....78

**Cas d'étude : d'indemnisation d'un sinistre en assurance transport maritime sur faculté au  
sein de la SAA**.....83

**Conclusion générale**.....86

**Référence bibliographique**

**Table des matières**

## ***Introduction générale***

### **Introduction générale**

Le commerce international est né du besoin ressenti par l'homme de faire des échanges au-delà des frontières géographiques, linguistiques, raciales ou religieuses, en raison de la diversité dans la répartition des richesses. Puis à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie, les échanges internationaux se sont développés et ont réalisé une forte expansion, du fait, de l'évolution des techniques de production et de financement. Ces échanges se développent grâce aux différents modes de transports que ce soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien.

Toutefois, ce développement et cette évolution, s'accompagne d'un accroissement des risques qui est d'autant plus important lorsque les parties en présence sont géographiquement éloignées. En effet, plusieurs risques peuvent être encourus en effectuant les opérations à l'internationales, le risque commercial, le risque politique, le risque catastrophique, le risque liés aux conflits commerciaux, les risques liés au transport ...etc.

Avec cet accroissement des risques, de nouvelles pratiques de la gestion des risques apparaissent. Pour parier à certains types de risque, les assurances ont répondu à la nécessité de prévention et de protection et ont pris une place importante dans la vie économique contemporaine.

Ainsi pour se protéger contre les multiples risques et en particulier les avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées ; le recours aux assurances est une protection efficace, une garantie des risques et une sécurité plus qu'indispensable pour l'importateur comme pour l'exportateur.

En Algérie, en dépit des diverses couverture de risque offertes dans le commerce international par les différentes société d'assurance la GAGEX, joue un rôle dans la prévention de certains type de risques en mettant en place des techniques de paiement internationaux et des instruments financiers afin de garantir une sécurité des transactions.

Ainsi le présent thème a pour objet une prise de connaissance aussi approfondi que possible des différents types de risques ainsi que les mesures adéquates pour y faire face en particulier par les assureurs.

Ce qui nous conduit à un certain nombre de questions :

Quels sont les fondements qui régissent le commerce international notamment par voie maritime ?

Quels sont les différents types de risques liés au commerce international ?

Quels sont les instruments de gestion et de couverture des risques ?

Quel est le rôle de l'assurance dans la prévention et la gestion de ces risques?

Pour apporter des éléments de réponse ce travail est scindé en trois chapitres :

Le premier chapitre est intitulé Généralités sur le commerce international

## **Introduction générale**

---

Le deuxième chapitre est intitulé Généralité sur les assurances

Le troisième chapitre parle de la Gestion des risques liés au commerce international

Et enfin afin joint au troisième et dernier chapitre un cas réel sur de procédures de gestions de l'assurance maritime sur faculté au sein de la SAA.

***Chapitre 1***  
***Cadre conceptuel du commerce international***

Le commerce international est l'échange de biens, services et capitaux entre pays. Ce type de commerce existe depuis l'antiquité, mais il connaît un nouvel essor du fait de la mondialisation.

Pour les entreprises, cela va au-delà des modes et des courants de pensées car, de tout temps, les opérations commerciales ont subi l'effet des coûts de transaction, de transport et des changes.

Aussi loin que nous puissions retourner dans l'histoire, nous constatons que le commerce à l'échelle internationale a toujours existé (de la Mésopotamie au VI<sup>ème</sup> siècle, au commerce international moderne qui connaît un essor depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle) et les évolutions de l'économie font qu'il existera toujours et occupera encore une place importante dans l'activité commerciale.

## **Section1 : Les fondements du commerce international**

### **1. Introduction**

L'évolution des modes de production au XX<sup>ème</sup> siècle a conduit à l'émergence d'une nouvelle forme de compétitivité favorisée par la saturation des marchés intérieurs afin de trouver de nouveaux débouchés à l'international pour écouler les excédents de production.

Cette démarche a été favorisée par les accords commerciaux internationaux et par l'abolition des droits de douanes, car ces derniers, constituent la principale entrave aux échanges internationaux.

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les échanges internationaux ont connu une croissance exponentielle, dans tous les secteurs

D'ailleurs, on peut constater, dans le commerce mondial, de profondes mutations dont il convient à souligner : le volume et la valeur des échanges commerciaux internationaux des marchandises qui n'ont cessé de croître, l'élargissement du domaine du commerce international échanges de service.

### **2. Définition du commerce international**

Au sens strict, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) entre les espaces économiques de nationalités différentes. Au sens large, le commerce international correspond à l'ensemble des flux de marchandises (biens) et de services entre les espaces économiques de nationalités différentes. Les flux de services sont pris en compte dans

la mesure où leurs parts progressent rapidement dans les échanges internationaux (notamment le transport, le tourisme, et les services aux entreprises) .

Il permet à un pays de consommer plus que ce qu'il produit, il est caractérisé par deux types de transactions :

- Les importations ;
- Les exportations.

On entend par importation, tout achat de marchandises de l'étranger ou d'une zone franche sur le territoire national. L'exportation, quant à elle, est toute expédition de marchandises à destination de l'étranger ou d'une zone franche sur le territoire national.

### **3. Naissance du commerce international**

Les premiers échanges commerciaux remontent à l'antiquité ; favorisés par la sédentarisation des populations.

Le commerce international s'est développé à partir du XVIème siècle sous l'influence combinée de l'essor du commerce maritime, de la découverte du nouveau monde et de l'organisation des nouvelles méthodes de production, en reconnaissant l'implantation du marchand et la légitimité de l'activité économique. Les marchandises ont favorisé le développement des échanges commerciaux par l'importance qu'ils accordent dans l'économie à la balance commerciale. Selon la doctrine mercantiliste, qui fait de l'échange un élément de la prospérité des nations, l'intervention de l'Etat dans le domaine économique est souhaitable dans la mesure où elle peut permettre un accroissement de la richesse, en particulier des possessions d'or et de métaux précieux

Le commerce extérieur, commence à prendre sa forme actuelle à partir du XIXème siècle avec l'émergence des Etats-Nations et la prise de conscience que le commerce extérieur contribue à accroître la puissance et l'aura des Etats sur la scène internationale.

Actuellement, les Firmes s'engagent à l'international selon :

- L'Avantage spécifique de la firme elle-même : Cela est lié à un
- avantage technologique, un savoir-faire ou une compétence managériale lui permettant ainsi la réalisation d'économies d'échelle.
- Les Avantages du pays d'accueil : Prix et qualité des inputs, Coût du transport et des communications, Qualité des infrastructures, Barrières douanières...

Tous ces points sont des facteurs incitant à l'investissement à l'international.

- Les Avantages liés à la mondialisation : Diminution des coûts de l'échange, Accords internationaux (bilatéraux ou multilatéraux) ...

Les investisseurs sont donc plus volontaires aux investissements externes dus à des coûts externes poussés par le bas par le libre-échange.

#### **4. Développement du commerce international**

Le développement du commerce international a connu une première phase d'expansion après la fin de la seconde Guerre mondiale durant la période appelée « Les trente glorieuses ». Il se traduisait en particulier par le développement des ventes internationales de marchandises, que ce soit les matières premières, les produits manufacturés ou les produits agricoles. Il s'est traduit aussi par des ventes d'usines, des contrats de construction d'infrastructures et des opérations immobilières internationales, la mondialisation et l'ouverture des marchés étrangers notamment par le développement des investissements directs.

A partir des années soixante-dix, au fur et à mesure de l'importance des services dans les économies, le commerce international s'est étendu de façon marquée aux échanges de services. La mondialisation de la production s'interprète, par ailleurs, par un développement marqué des transports internationaux, et particulièrement des transports maritime et aérien.

Les accords bilatéraux/multilatéraux puis les négociations à l'échelle régionale et mondiale ont conduit à une globalisation de l'économie mondiale.

Le développement du commerce international a été à la fois une conséquence du développement du libre-échange et une incitation à l'ablation des barrières protectionnistes et des obstacles réglementaires.

L'avènement des grands groupes internationaux et multinationaux s'est accompagné de la réglementation de la concurrence à une échelle transnationale. L'adhésion quasi-globale à l'économie de marché peut être considérée à la fois comme une conséquence du développement du commerce international et un facteur contribuant à ce développement.

Les innovations techniques des technologies de l'information et de la communication sont un facteur important dans cette internationalisation des échanges de biens et services.

Des efforts d'uniformisation des lois ont été faits, des conventions internationales visant la standardisation et l'harmonisation des règles à une échelle régionale et mondiale ont été conclues, donnant lieu à l'apparition de règles communes et diverses à l'échelle régionale (Ex : règles de l'Union Européenne), ou à l'échelle globale (règles du GATT, règles de l'OMC).

La diversité juridique se maintient cependant, et le commerce international continue à reposer sur les règles d'origine nationale exigeant ainsi de résoudre des questions de conflits de lois et de conflits de juridictions. Les règles nationales fixent généralement des règles spécifiques pour le contrat international qui est cœur de la régulation du commerce international<sup>8</sup>.

Dans le règlement des litiges résultant du commerce international s'est développé l'arbitrage international mais le recours au juge étatique dans le règlement des litiges reste souvent nécessaire, si non désiré.

## **5. La chambre de commerce International**

Fondée en 1919, la chambre de commerce international est une organisation non gouvernementale agissant aux services des milliers d'affaires internationales. Elle rassemble des milliers de groupements économiques et d'entreprises aux intérêts internationaux dans plus de 130 pays. La mission de la CCI est de promouvoir le commerce et l'investissement internationaux. Elle établit les règles qui régissent les échanges commerciaux internationaux. Elle offre des services pratiques essentiels. Elle se charge de

- La commission des pratiques commerciales internationales.
- La cour internationale d'arbitrage.
- Le bureau maritime international.
- Le bureau contre le crime commercial.
- Le bureau d'enquête sur la contrefaçon.
- L'institut des droits des affaires internationales

Par ailleurs, l'une des tâches principales de la CCI est de faciliter les échanges commerciaux internationaux et contribuer ainsi au développement du commerce international

Par ce fait, la CCI organise des conférences, des séminaires de formation et de nombreuses réunions spécialisées.

En outre, elle publie des règles relatives aux transactions et aux paiements, sous forme de brochures, dont celles relatives aux :

- Crédits documentaires.
- Encaissements documentaires.
- Termes commerciaux internationaux (Incoterms).
- Remboursement de banque à banque.
- Garanties et cautions internationales.

## **6. Les modes de transport international**

Généralement on distingue plusieurs modes de transport International:

le transport International maritime, aérien, routier, ferroviaire et fluvial

### **6.1. Le Transport Maritime**

On entend par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectué par mer.

Ainsi le transport maritime se taille une place de choix dans le commerce international .Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs car il permet de gains de temps et de sécurité qui ne peuvent être négligés, de même il réduit le cout de la manutention et des assurances.

Le transport maritime est généralement approprié pour le transport des quantités de marchandises importantes et volumineuses.

En effet le transport maritime est tarifé par les conférences maritimes (accord entre les compagnies maritime) qui fixent les règles de tarification. Le fret de base est en fonction de la classe des marchandises et de la masse ou du volume avec équivalence: 1tonne=1m<sup>3</sup>.

Un maximum de taxation est prévu pour les petites expéditions et des règles particulières s'appliquent à certaines marchandises.

Le fret est établi en unité payante(UP).Le connaissement (bill of lading) est le document qui matérialise le contrat de transport. Il est régi au niveau international par les conventions de Wisby et La Haye.

### **6.2. Le Transport routier**

Le transport routier est le transport de biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné.

Il a pour avantages une réduction relative du cout et d'un service dit en « porte à porte », c'est-à-dire sans rupture de charge. Le transport routier est beaucoup plus utilisé en Europe car peu couteux et flexible il est quasiment sans limite de taille.

Le transport routier présente comme avantages: Délais relativement courts (grâce aux infrastructures routières et aux procédures douanières allégées, comme le carnet TIR), Gamme de services très étendue comme le groupage, le fret express, le cabotage, ...) Rapport vitesse/prix avantageux.

Ainsi, ce mode de transport soumet souvent les conteneurs et présente une possibilité de combiné le transport (rail/route) ou multimodal (fluvial ou maritime/route).

Les véhicules de transport utilisés par le transport aérien sont les véhicules d'une pièce (Camion), les véhicules articulés (Tracteur+semi-remorque) et les trains routiers articulés (Camion+Remorque).

### **6.3. Transport Ferroviaire**

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs.

Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales.

Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances. En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le ferroutage.

### **6.4. Le Transport Fluvial**

Le transport fluvial est le transport de marchandises ou de biens par voie d'eau (fleuve et canaux). C'est un mode de transport très économique car, il est peu coûteux en énergie; il permet de transporter des tonnages très importants, ce qui en fait un moyen de transport massif et peu polluant, mais il est lent, ce qui peut représenter un avantage logistique en permettant d'économiser en frais d'entreposage (l'entrepôt, c'est le bateau).

Le transport fluvial garde une importance significative pour le transport de marchandises dans les pays dotés d'un réseau des voies navigables bien équipé ou favorisés.

### **6.5. Le transport aérien**

On entend par transport aérien tout transport de marchandises ou de biens par les airs. c'est le mode de transport qui a connu une croissance significative ces dernières années. En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son tour

## **Section 2 : La politique de Commerce International**

### **1. Introduction**

Lorsqu'une entreprise exerce une activité commerciale à l'international, il est plus qu'important de connaître les bases régissant cette activité pour sécuriser ses transactions commerciales. La Chambre de Commerce Internationale a mis en place des termes commerciaux internationaux, également appelés InCoTerms (International Commercial Terms) ou Conditions Internationales de Ventes en français. Mais également des conventions internationales et des traités ont été signés entre différents pays

### **2. Les incoterms**

#### **2.1. Définition**

Le terme INCOTERM est tiré de l'anglais *International Commercial Terms (IN. CO. TERMS)*. Il s'agit d'une série de termes en trois lettres. Ces termes traduisent la répartition des coûts (coût du transport par exemple) et des risques entre les parties. Ils définissent donc certaines obligations, coûts et risques engendrés par le transfert d'un produit. Les incoterms vont aider l'acheteur et le vendeur à définir qui d'entre eux va supporter les frais. Ils vont également permettre de préciser le moment de la passation du risque. En revanche, il ne définit pas le transfert de propriété ! Cette confusion est faite parfois, c'est le paiement intégral de la facture, quel que soit l'incoterm utilisé, qui permet à l'acheteur d'être propriétaire de la marchandise.

Il existe aujourd'hui une liste de 11 incoterms qui définissent le partage du risque et des coûts entre le vendeur et l'acheteur. La Chambre de Commerce Internationale a défini de nouveaux incoterms à utiliser à partir du 01 janvier 2020 qui viennent modifier les incoterms 2010 utilisés jusqu'alors.

#### **2.2. A quoi sert un incoterm ?**

Après s'être mis d'accord sur les prix, le produit, la garantie, le moyen de paiement et la loi applicable, il ne reste plus qu'à se mettre d'accord sur le transport. C'est à ce moment-là que les Incoterms entrent en jeu. Il y en a actuellement 11 (révision 2010). Ils définissent qui de l'acheteur ou du vendeur supporte les frais de transport et les frais annexes (ex : frais de dédouanement, le chargement, les taxes). Ils définissent également qui supporte les risques

pendant le transport. Ainsi l'acheteur et le vendeur bénéficient d'une sécurité juridique dans le monde entier en intégrant un Incoterm dans un contrat commercial. Ils peuvent par exemple définir que l'acheteur doit aller chercher la marchandise chez le fournisseur par ses propres moyens (Incoterm EXW). Ils peuvent également définir que le vendeur est en charge de l'ensemble des risques et des frais liés à tout le transport (Incoterm DDP), charge au vendeur d'intégrer ces frais dans le prix des biens vendus. Ils sont donc utilisés pour toute entreprise qui a besoin d'une livraison de biens entre un acheteur et un vendeur, que ce soit sur le territoire national ou dans le monde entier.

### **2.3. Quand faut-il définir les incoterms ?**

Il est essentiel de définir en amont d'un appel d'offre quel Incoterm correspond le mieux au besoin de l'acheteur. Votre entreprise est-elle capable de gérer le transport ? Le dédouanement ?

Toutes ces questions doivent être posées avant rédaction d'une consultation (Request For Quotation). L'Incoterm défini doit clairement apparaître sur l'appel d'offre afin que les fournisseurs construisent leur tarification en fonction de l'Incoterm choisi. Comme vous l'avez compris, l'Incoterm défini va ensuite directement impacter le prix ainsi que la logistique de la livraison entre le vendeur et l'acheteur.

Certaines fois donc, ce sont les acheteurs qui définissent l'incoterm au moment de l'appel d'offre. D'autres fois ce sont les fournisseurs qui l'imposent, comme c'est souvent le cas pour les fabricants asiatiques qui privilégient le FOB pour mettre leurs marchandises à disposition

(cela sous-entend que le container est acheminé sur un bateau mais que le transport principal reste à payer).

## 2.4. Classement des incoterms

On peut distinguer les incoterms selon le mode de transport utilisé. Il peut être multimodal, c'est-à-dire tout type de transport, ou maritime/fluviatile. On peut également parler d'incoterm de départ et d'incoterm d'arrivée.

- Les incoterms qui commencent par un E : sont dit incoterms de départ, c'est à dire que l'acheteur s'occupe de tout, le vendeur met simplement la marchandise à disposition. Par exemple EXW
- Les incoterms qui commencent par un F : ce sont des incoterms dont le transport principal n'est pas payé par le vendeur, c'est l'acheteur qui devra s'en acquitter, par exemple FOB, FCA ou FAS.
- Les incoterms qui commencent par un C : ce sont des incoterms où le transport principal est payé par le vendeur, par exemple, CIF, CIP, CFR, CPT.
- Les incoterms qui commencent par un D : ce sont des incoterms dit incoterms d'arrivée, c'est-à-dire que l'acheteur ne s'occupe de rien, tout est géré et payé par le vendeur. Par exemple DAP, DPU, DDP.

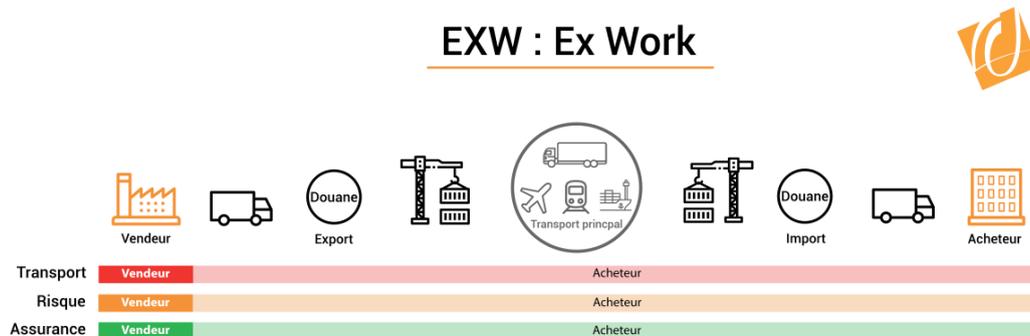
Les incoterms utilisables pour le transport maritime sont 11 pour la sélection 2020

- **EXW : Ex Work**
- **FAS : Free Alongside Ship**
- **FCA : Free Carrier Alongside**
- **FOB : Free On Board**
- **CIP : Carriage & Insurance Paid To**
- **CPT : Carriage Paid To**
- **CIF : Cost Insurance & Freight**
- **CFR : Cost and Freight**
- **DDP : Delivery Duty Paid**
- **DPU : Delivered at Place Unloaded**
- **DAP : Delivered At Place**

### 2.4.1. Incoterm EXW : Ex Work

Lors d'un transport avec l'incoterm EXW (ExWork), le vendeur met à disposition sa marchandise. Le transfert du risque se fait donc à la sortie de l'usine du vendeur. L'acheteur est

alors en charge de tous les risques et s'occupe du transport et des frais associés de la sortie de l'usine du vendeur jusqu'à la destination finale des biens.



**Figure 01 : Schéma de l'Incoterm EXW**

**Lors d'un transport sous l'incoterm EXW, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.

**Lors d'un transport avec un incoterm EXW, l'acheteur est lui en charge de :**

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque s'effectue : à la sortie de l'usine du vendeur

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm EXW s'arrêtent : à la sortie de l'usine du vendeur.

Cet incoterm est utilisable pour tous types de transport.

### 2.4.2. Incoterm FAS : Free Alongside Ship

Le vendeur a effectué sa livraison lorsque les biens sont arrivés au port de son pays. L'acheteur prend alors le relais en organisant le transport jusqu'à son usine.

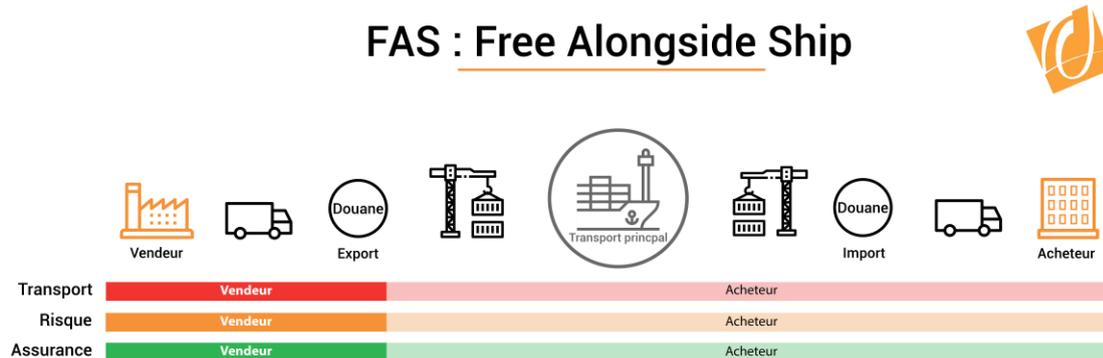


Figure 02 : Schéma de l'Incoterm FAS

**Lors d'un transport international avec l'incoterm FAS, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.

**Lors d'un transport international avec l'incoterm FAS, l'acheteur lui est en charge de:**

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.

- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque du risque s'effectue : après dédouanement dans le pays du vendeur Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm FAS s'arrête : après dédouanement dans le pays du vendeur

L'incoterm FAS est applicable au transport maritime et voies navigables.

En 2020, l'Incoterm FAS (Free Alongside Ship) devait disparaître car utilisé uniquement pour certains produits particuliers (minéraux et céréales). Finalement la chambre de commerce n'étudiera pas la mise en place d'un Incoterm spécifique pour ces produits particuliers.

### 2.4.3. Incoterm FCA : Free Carrier Along side

Le vendeur s'occupe de charger, transporter et dédouaner la marchandise. L'acheteur prend alors en charge le transport jusqu'à son usine.

Cet incoterm est le plus versatile. Il est en fait estimé qu'une transaction internationale sur quatre utilise cet Incoterm. Son principal avantage est sa flexibilité dans l'adresse de livraison. Cela peut être l'adresse du vendeur, un entrepôt, un aéroport etc.

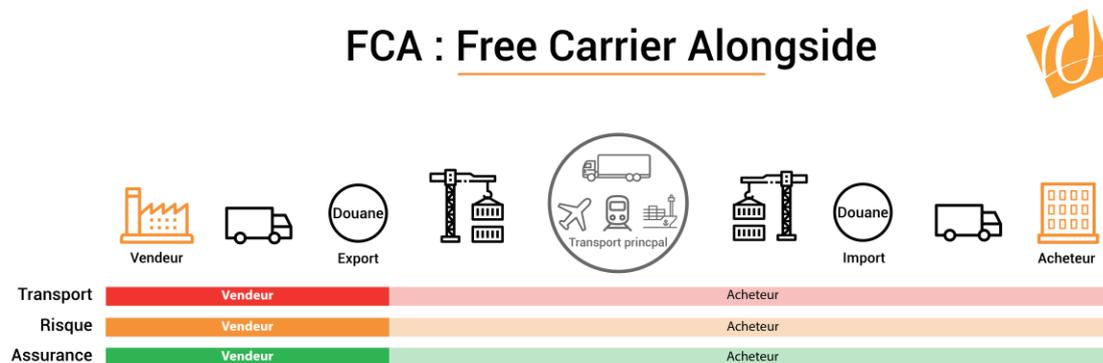


Figure 03 : Schéma de l'Incoterm FCA

Lors d'un transport international avec l'incoterm FCA le vendeur est en charge de :

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au

port d'embarquement.

- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.

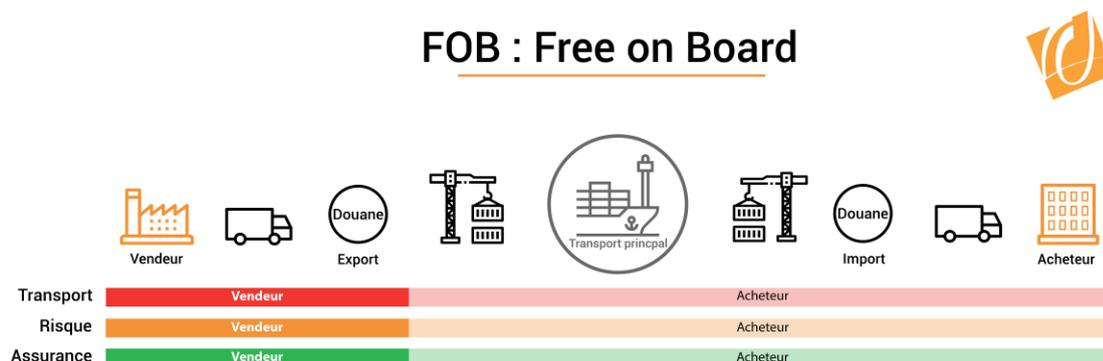
**Lors d'un transport international avec l'incoterm FCA, l'acheteur est en charge de :**

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.
- Le transfert du risque du risque s'effectue : après le dédouanement dans le pays du vendeur. Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm FCA s'arrête : jusqu'au dédouanement.

Cet incoterm s'applique pour tous types de transports.

#### 2.4.4. Incoterm FOB : Free On Board

Le vendeur est en charge du transport, du dédouanement et des frais associés. L'acheteur prend ensuite la relève jusqu'à son usine. La répartition des risques est relativement équitable entre le vendeur et l'acheteur.



**Figure 4 : Schéma de l'Incoterm FOB**

**Lors d'un transport sous l'incoterm FOB, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le

transport se déroule pour le mieux.

- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.

**Lors d'un transport avec un incoterm FOB l'acheteur est lui en charge de :**

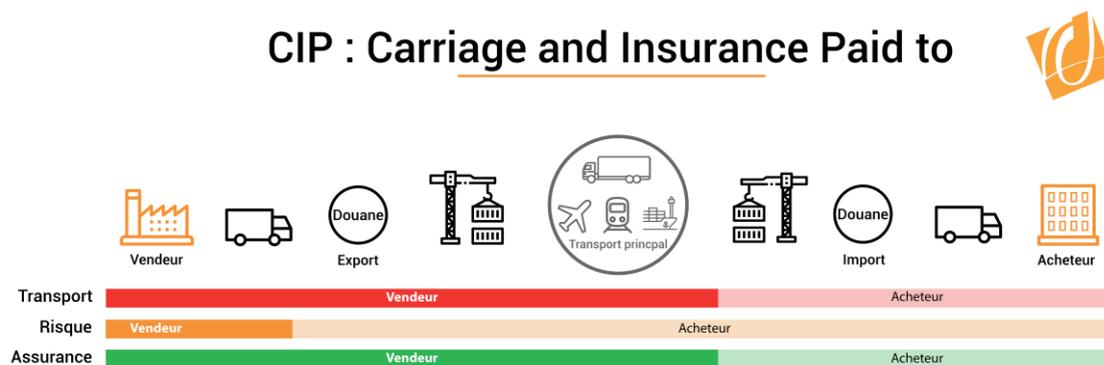
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque s'effectue : après dédouanement de la marchandise Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm FOB s'arrête : après dédouanement de la marchandise et chargement à bord du navire (les frais THC).

Cet incoterm est uniquement applicable au transport maritime L'incoterm FOB.

#### **2.4.5. Incoterm CIP : Carriage and Insurance Paid to**

Le vendeur s'occupe de livrer la marchandise jusqu'au lieu choisi par l'acheteur. Le plus de cet Incoterm, c'est que le vendeur doit souscrire à une assurance qui couvre le risque de l'acheteur pendant le transport. L'acheteur est en charge du déchargement du véhicule puis du transport final.



**Figure 5 : Schéma de l'Incoterm CIP**

**Lors d'un transport sous l'incoterm CIP, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Obtenir à ses frais une assurance qui couvre à minima 110% de la valeur des biens transportés (clause de l'institute Cargo Clauses).

**Lors d'un transport avec un incoterm CIP l'acheteur est lui en charge de :**

- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque s'effectue : à la livraison à l'acheteur. L'acheteur est en charge du risque lors du déchargement.

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm CIP s'arrête : jusqu'à l'usine de l'acheteur ou tout autre lieu défini par l'acheteur (hors terminal).

Cet incoterm est utilisable pour tous types de transport.

#### 2.4.6. Incoterm CPT : Carriage Paid To

Le vendeur est en charge de transporter les biens jusqu'à la destination finale par voie maritime. L'acheteur s'occupe alors de dédouaner et réceptionner les biens.

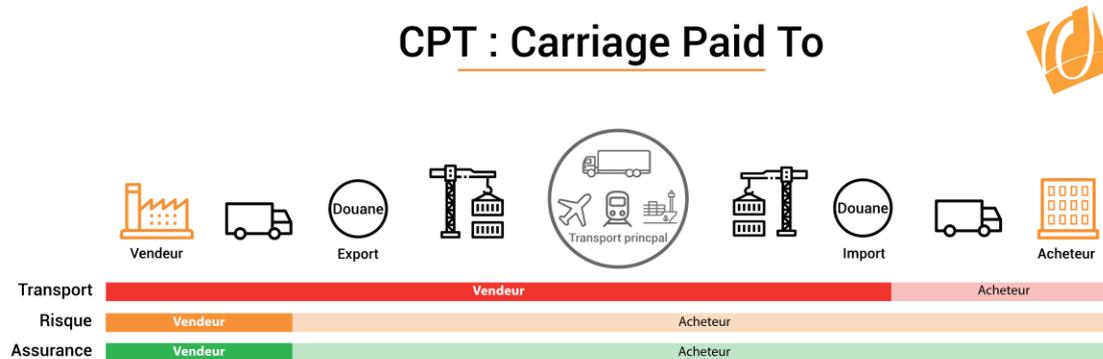


Figure 06 : Schéma de l'Incoterm CPT

**Lors d'un transport sous l'incoterm CPT, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.

**Lors d'un transport avec un incoterm CPT l'acheteur est lui en charge de :**

- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque du risque s'effectue : lorsque les marchandises sont remises au premier

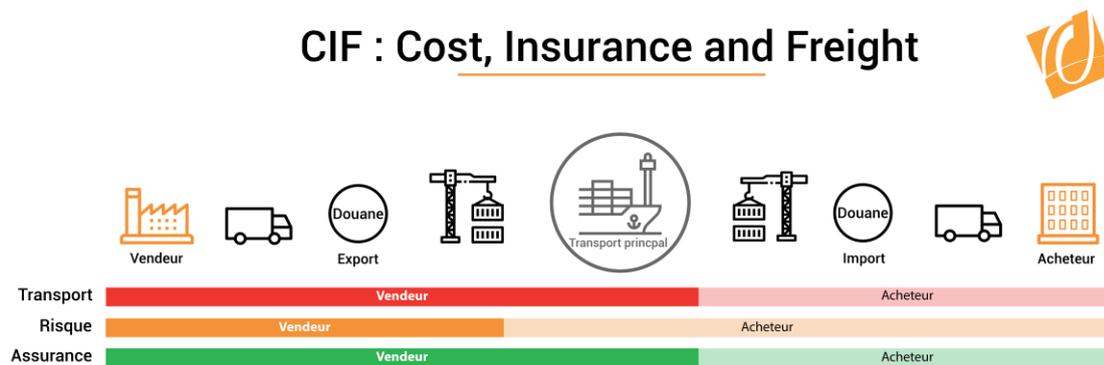
transporteur maritime.

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm CPT s'arrête : au port de déchargement

Cet incoterm est uniquement applicable pour le transport maritime.

### 2.4.7. Incoterm CIF : Cost Insurance & Freight

Cet Incoterm est semblable à l'Incoterm CFR. Cependant, le vendeur prend en charge l'assurance en plus du fret. Cela diminue donc le risque de l'acheteur puisqu'en cas d'incident pendant le transport principal c'est l'assurance du vendeur qui sera sollicitée.



**Figure 07 : Schéma de l'Incoterm CIF**

**Lors d'un transport sous l'incoterm CIF, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.

**Lors d'un transport avec un incoterm CIF l'acheteur est lui en charge de :**

- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.

- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque du risque s'effectue : après dédouanement de la marchandise dans le pays du vendeur

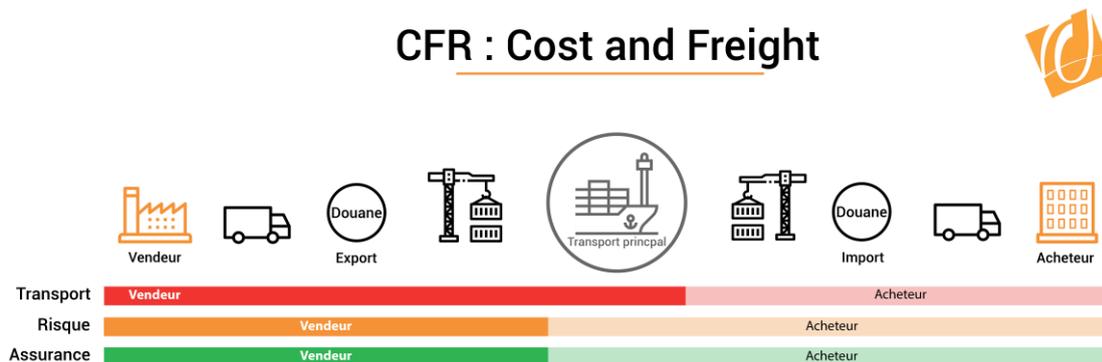
Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm CIF s'arrête : jusqu'au port de débarquement dans le pays de l'acheteur

Cet incoterm est uniquement applicable au transport maritime.

#### 2.4.8. Incoterm CFR : Cost and Freight

Cet incoterm est uniquement applicable en transport maritime et voies navigables.

Le vendeur organise le transport jusqu'au quai de déchargement. L'acheteur prend ensuite le relais jusqu'à son usine. En revanche le risque pendant le transport principal n'est pas couvert par le vendeur.



**Figure 08 : Schéma de l'Incoterm CFR**

**Lors d'un transport sous l'incoterm CFR, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les

taxes liées au dédouanement.

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.

Lors d'un transport avec un incoterm CFR l'acheteur est lui en charge de :

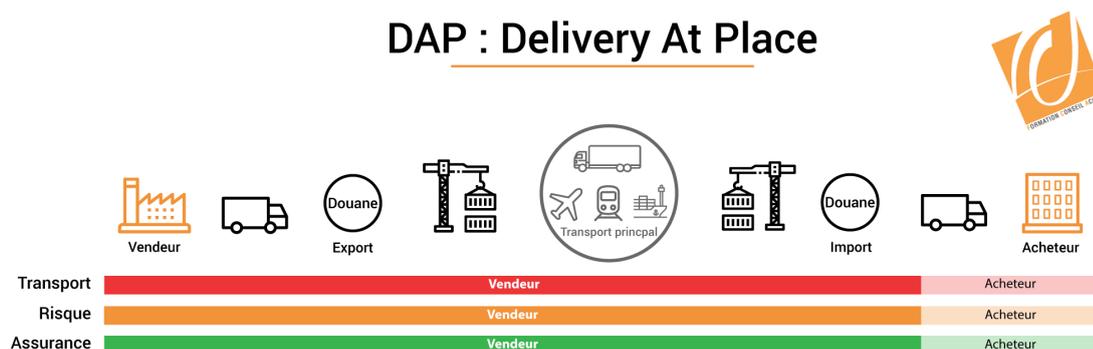
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque s'effectue : après chargement de la marchandise dans le bateau.

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm CFR s'arrête : au déchargement des biens du bateau sur les quais.

#### 2.4.9. Incoterm DAP : Delivered At Place

Le vendeur est en charge de livrer la marchandise jusqu'au lieu convenu par l'acheteur. L'acheteur est en charge du dédouanement lié à l'importation et doit s'occuper du déchargement du véhicule.



**Figure 09 : Schéma de l'Incoterm DAP**

**Lors d'un transport sous l'incoterm DAP, le vendeur est en charge de :**

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.

- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
  
- Lors d'un transport avec un incoterm DAP l'acheteur est lui en charge de :
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

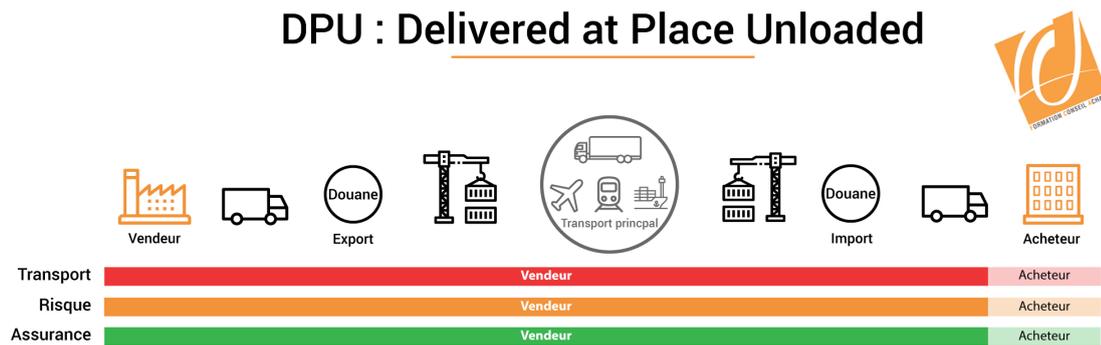
Le transfert du risque du risque s'effectue : Au lieu de destination des biens avant déchargement + parenthèse de risque au dédouanement lié à l'importation

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm DAP s'arrête : Au lieu de destination des biens avant déchargement

Cet incoterm est utilisable pour tous types de transport.

#### **2.4.10. Incoterm DPU : Delivered at Place Unloaded**

Le vendeur livre la marchandise jusqu'au terminal (ou autre lieu défini par l'acheteur). L'acheteur s'occupe ensuite du dédouanement lié à l'importation et à l'acheminement des biens jusqu'à son usine.



**Figure 10 : Schéma de l'Incoterm DPU**

Lors d'un transport sous l'incoterm DPU, le vendeur est en charge de :

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Lors d'un transport avec un incoterm DPU l'acheteur est lui en charge de :
  - Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
  - S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.
- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

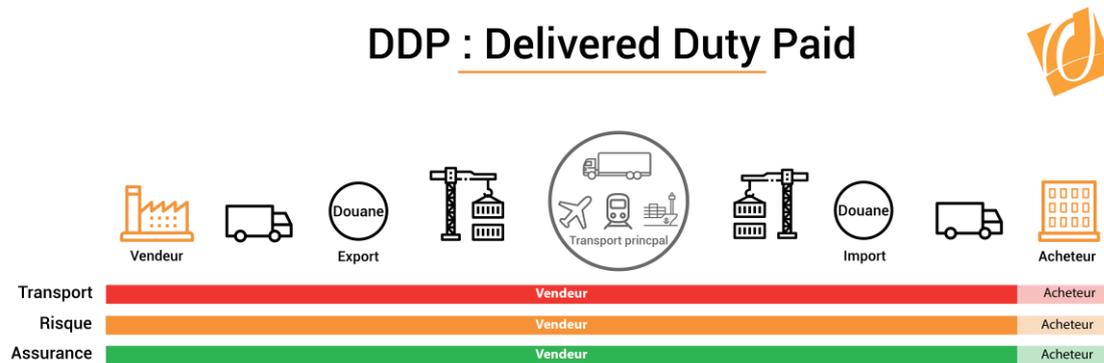
Le transfert du risque du risque s'effectue : au déchargement des marchandises sur le terminal (ou autre) avant dédouanement.

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm DPU s'arrête : au déchargement des marchandises sur le terminal (ou autre) avant dédouanement

Cet incoterm peut être utilisé pour tous types de transport.

### 2.4.11. Incoterm DDP : Delivery Duty Paid

Lors d'un incoterm DDP le vendeur est en charge de tous les risques et s'occupe du transport et frais annexes de son usine jusqu'à l'usine de l'acheteur. L'acheteur est seulement en charge du déchargement du véhicule.



**Figure 11 : Schéma de l'Incoterm DDP**

Lors d'un transport sous l'incoterm DDP, le vendeur est en charge de :

- Procéder à l'emballage, l'étiquetage et au marquage des marchandises afin que le transport se déroule pour le mieux.
- Mettre à disposition les biens à la sortie de l'usine du vendeur.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du véhicule d'enlèvement.
- Organiser le préacheminement des marchandises depuis l'usine du vendeur jusqu'au port d'embarquement.
- Accomplir, dans le pays du vendeur, les formalités de douane et supporter les taxes liées au dédouanement.
- Procéder au chargement de la marchandise à bord du moyen de transport principal.
- Organiser et régler le transport principal depuis le port d'embarquement jusqu'au port de déchargement.
- Décharger la marchandise du moyen de transport principal.
- Organiser le post acheminement des marchandises jusqu'à la destination finale.
- S'occuper des formalités de douane en rapport avec l'importation de biens.

**Lors d'un transport avec un incoterm DDP l'acheteur est lui en charge de :**

- Procéder au déchargement de la marchandise du véhicule de livraison dans ses propres locaux.

Le transfert du risque du risque s'effectue : à l'usine de l'acheteur.

Les coûts supportés par le vendeur lors de l'incoterm DDP s'arrête : jusqu'à l'usine de l'acheteur

Cet incoterm d'applique pour tous types de transport.

Nous pouvons noter que les incoterms les plus utilisés en Algérie sont FOB, CFR. Il faut noter que pour les incoterms incluant la police d'assurance, la réglementation algérienne exige que cette police soit inscrite dans un organisme d'assurance algérien (l'incoterms CIF est interdit) ce qui constitue une contrainte de réalisation supplémentaire.

### **3. Les documents usuels du commerce extérieur**

L'activité d'importation et d'exportation doit disposer de moyens qui lui sont spécifiques, compte tenu des particularités y afférentes en ce qui concerne les risques, les techniques de paiement, les intervenants ...etc. l'un de ces moyens consiste en les documents utilisés, biens distincts de ceux utilisés lors des transactions locales se déroulant dans un même espace douanier et ce, afin d'asseoir la confiance et permettre l'accomplissement de toutes les formalités.

Compte tenu de l'importance de ces documents, il nous a paru utile de présenter les plus usités d'entre eux.

#### **3.1. Les documents de prix :**

Ce sont notamment, les différents types de factures qui doivent mentionner:

- L'indente des co-contractants ;
- L'adresse et le numéro d'inscription au registre de commerce ;
- Le pays d'origine et de provenance des marchandises ;
- La nature des marchandises ou des services fournis ;
- Leur qualité, prix unitaire et le montant global ;
- La monnaie de facturation et la monnaie de règlement ;
- Date d'établissement de facture et délais de livraison ;

- Conditions de vente et de livraison ;
- Autres informations jugées utiles par les deux parties.

Quant aux types de factures, on peut citer : La facture proforma, la facture commerciale, la facture consulaire et la facture douanière.

#### **3.1.1. Facture pro forma :**

C'est un devis établi sous forme de facture anticipant la facture définitive qui sera établie avec réalisation de l'opération commerciale.

Elle permet, généralement à l'acheteur (importateur) d'accomplir certaines démarches administratives que nécessite une opération d'importation (domiciliation, ouverture d'un crédit documentaire...).

Elle doit reprendre les caractéristiques de la marchandise : la qualité, le prix ainsi que les modalités de paiement.

#### **3.1.2. La facture commerciale (définitive) :**

C'est l'élément de base qui concrétise toute transaction commerciale. Elle est faite par le vendeur. Elle reprend généralement : l'identité des deux parties, la nature et la qualité de la marchandise, le numéro de commande ou de contrat, les quantités, le prix unitaire et global ainsi que les frais accessoires, la date d'émission, les délais de livraison, les modalités d'expédition.

#### **3.1.3. La facture consulaire :**

C'est une facture commerciale établie par le vendeur et visée par le consulat du pays de l'importateur. Elle atteste que le fournisseur est bien établi dans la circonscription territoriale contrôlée par ce consulat, ainsi que les prix facturés sont les prix pratiqués dans le marché du pays du fournisseur.

### **3.2. Les documents de transport (expédition)**

Les documents de transport constituent des éléments fondamentaux qui assurent la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Ces documents diffèrent selon le mode de transport utilisé pour l'acheminement de la marchandise en question.

### 3.2.1. Le connaissement maritime (bill of lading)

Le connaissement maritime est un document établi par une compagnie de transport maritime ou tout autre organisme qui se charge de transporter la marchandise du port d'embarquement au port de destination.

C'est un titre prouvant que la marchandise a été à bord, et devra être livrée dans les meilleures conditions et délais. Le connaissement assure simultanément trois fonctions, il sert de :

- Récépissé d'expédition pour le chargeur ;
- Contrat de transport entre le chargeur et l'armateur ;
- Titre de propriété transmissible par voie d'endos.

Eu égard à son importance, le connaissement maritime doit comporter certaines informations, à savoir :

- Le nom de navire ;
- Le port d'embarquement ;
- Le port de déchargement ;
- Le nom de la compagnie de transport ou celui du capitaine du navire ;
- La description de la marchandise transportée ;
- Le nombre de connaissements originaux ;
- Les conditions de transport (en portée, en col, en chambre froide...) ;
- Les conditions de paiements ;
- Le terme de vente(Incoterms)
- La date d'expédition ;
- La mention « clean on board »;
- La signature du capitaine du navire.

Donc, nous pouvons constater que la mention « clean on board » signifie que les marchandises ont été réceptionnées par la compagnie de navigation et ont été embarquées, ce qui engage la responsabilité du capitaine de navire.

Par contre, un connaissement portant la mention « received for shipment » qui veut dire « reçues pour embarquement », indique que la marchandise a été réceptionnée pour être embarquée sur le navire désigné. Ce connaissement ne constitue pas une preuve de l'expédition de la marchandise.

Il est à noter également qu'un connaissement peut comporter d'autres mentions expressément demandées par l'importateur, telles que :

- La mention « on deck », c'est-à-dire « en portée » ou « chargée sur le pont », ce qui signifie que les marchandises sont entreposées sur un espace non couvert du navire ;
- Le connaissement de charte-partie : la charte partie est un contrat d'affrètement de tout ou partie d'un navire, conclu entre l'un des contractants et la compagnie de transport maritime afin d'acheminer une marchandise qui, en raison de sa nature ou de son importance, ne peut être transportée de la manière la plus générale et la plus simple ;
- La mention de réserve qui est la clause manuscrite ajoutée par le capitaine du navire ou la compagnie de navigation, indiquant certaines précisions concernant l'emballage ou la marchandise même ;
- Un connaissement net « clean of leading » est un connaissement ne comportant aucune réserve.

Le connaissement peut être établi soit :

- Au porteur (bearer) : le porteur devient propriétaire de la marchandise ;

A personne dénommée (straight consigned) : il désigne nominativement la personne qui doit prendre possession des marchandises (dans ce cas il n'est pas endossable) ;

- A ordre (to order) : établi à l'ordre de l'importateur ou de son banquier qui peuvent le transmettre par endossement.

En Algérie, le connaissement doit porter la mention « clean on board » (marchandise embarquée net de réserve) tandis que la mention « received for shipment » (reçu pour embarquement) qui ne constitue par la preuve de l'expédition, est strictement interdit.

En l'absence du connaissement, la banque de l'importateur délivre un document appelé « lettre de garantie » afin de lui permettre de prendre possession des marchandises.

Il s'agit donc d'une caution par laquelle le banquier atteste que l'importateur est le destinataire des marchandises. C'est donc un engagement irrévocable pris par la banque de payer au cas où le client faillit à son obligation de paiement.

### 3.2.2. La lettre de transport aérien : (air way bill) : LTA

Toute marchandise expédiée par avion doit être attestée par une lettre de transport aérien « LTA ». La LTA est un récépissé d'expédition non négociable, car elle est nominative de plus elle ne représente pas un titre de propriété.

Dès l'arrivée des marchandises à l'aéroport, la compagnie aérienne adresse un avis d'arrivée au propriétaire de celles-ci, qui ne peut les retirer qu'après présentation de la LTA.

Dans le cas où cet avis serait établi au nom de la banque, celle-ci doit à son tour établir un bon de cession bancaire (BCB) à l'importateur pour lui permettre de prendre possession de sa marchandise. Sur la LTA sont généralement mentionnés : le nom et la signature du transporteur, l'aéroport de départ, l'aéroport d'arrivée et la date d'expédition. Notons que la LTA atteste non seulement la prise en charge de la marchandise en bon état apparent, mais elle certifie également son expédition effective.

### 3.2.3. **La lettre de transport routier (truck waybil) : LTR**

La LTR est un document de transport par route, émis par le chargeur qui est généralement le transporteur, qui s'engage à livrer la marchandise au point de destination convenu.

Comme pour la LTA, la LTR atteste d'une part la prise en charge de la marchandise en bon état et d'autre part son expédition effective dès la signature par le transporteur.

La LTR n'est pas négociable et ne constitue pas un titre de propriété.

### 3.2.4. **Le duplicata de lettre de voiture international : DLVI (rail way bill)**

C'est un récépissé d'expédition de marchandise par la voie ferroviaire.

Ce document est constitué de dix feuillets dont l'un, timbré à date de la gare de départ, porte la surcharge « duplicata de lettre de voiture » et constitue la preuve de l'expédition de la marchandise. Il est établi par l'expédition et la compagnie de transport, à personne dénommée. Il n'est donc pas endossable, de plus il ne constitue pas un titre de propriété.

### 3.2.5. **Le récépissé postal (bulletin d'expédition)**

C'est un document établi par les services de poste à personne dénommée. Il concerne l'expédition des marchandises n'excédant pas vingt kilogrammes

### 3.2.6. **Documents de transport combiné**

Il est fait appel à ce document lorsqu'il s'agit de l'utilisation de plusieurs modes de transport pour acheminer la marchandise. Il est émis par l'entrepreneur de transport combiné en vue d'attester la prise en charge en bon état de la marchandise.

### **3.3. Les documents d'assurance**

La souscription d'une assurance, auprès d'une compagnie agréée, est nécessaire pour couvrir les risques affectant la marchandise lors du transport. Cette souscription garantit l'indemnisation de l'acheteur en cas de survenance des risques couverts dans les conditions spécifiées par le contrat d'assurance.

La marchandise qui voyage court de nombreux risques de destruction, détérioration, perte, vol, etc. Ces accidents doivent être assurés soit au profit du vendeur, soit au profit de l'acheteur selon que c'est l'un ou l'autre qui court le risque du transport.

L'attestation d'assurance certifie de la couverture des risques mentionnés. Précisons tout de suite que, selon le type de contrat (CAF - FOB, etc.), la marchandise voyage soit aux risques et frais du vendeur, soit aux risques et frais de l'acheteur, soit à risques partagés.

Parsimplification, c'est le vendeur qui souscrit la plupart du temps le contrat d'assurance dont le bénéficiaire peut être, selon le cas, lui-même ou l'acheteur en fonction de la répartition des risques. En Algérie, tout importateur se trouve dans l'obligation d'assurer sa marchandise auprès d'une compagnie d'assurance algérienne conformément aux articles 172 et 181 de la loi 80-07 du 09/08/1980.

Parmi les principaux documents d'assurance, on peut citer

#### **3.3.1. La police d'assurance**

Il s'agit d'un contrat établi entre l'assureur et l'assuré, fixant les obligations de chacun. Cette police peut-être:

**Une police au voyage :** couvre une expédition donnée, pour un trajet bien déterminé.

**Une police à alimenter :** couvre plusieurs expéditions de marchandise de même nature pour une durée indéterminée.

**Une police flottante ou d'abonnement :** couvre toutes les expéditions d'un même exportateur, et ce quels que soient les marchandises et les modes de transport utilisés.

**Une police tierce- chargeur :** souscrite par un transitaire ou un transporteur, couvre les marchandises que les chargeurs demandent d'assurer pour leur compte. C'est un cas de figure très fréquent en transport aérien.

#### **3.3.2. Le certificat d'assurance**

Ce document atteste l'existence d'une police d'assurance pour les marchandises concernées.

### **3.4. Les documents douaniers**

Ces documents concernent les déclarations en douanes, faites sur des imprimés spécifiques, qui sont visés par l'administration douanière que ce soit à l'import ou à l'export en certifiant que la marchandise a été expédiée dans les conditions convenues.

### **3.5. Les autres documents utilisés**

Il existe d'autres documents qui sont nécessaires pour certains types d'importation, on peut énumérer :

#### **Les listes de colisage et de poids**

Elles fournissent des indications concernant les différentes caractéristiques des colis constituant l'expédition, notamment du nombre de colis, le contenu de chaque colis, le poids.

**Le certificat d'origine** : C'est un document établi par l'administration des douanes, par une chambre de commerce ou par des experts convenu entre les parties, en vue d'attester le pays d'origine des marchandises, c'est-à-dire le pays ou elles ont été produites.

**Le certificat sanitaire** : Il atteste du caractère sain des marchandises d'origine animale (comestible ou pour l'élevage). Il est établi par un vétérinaire ou par un organisme sanitaire officiel.

**Le certificat de provenance** : C'est un document établi dans le seul cas où les marchandises doivent transiter par un pays tiers. Il indique la provenance réelle des marchandises.

**Le certificat phytosanitaire** : Ce document garantit la bonne santé des produits d'origine végétale importés pour la consommation ou la culture dans le domaine agricole. Il est établi par un organisme médical spécial.

#### **Le certificat d'analyse ou de qualité**

Ce document certifie la qualité ou la composition d'un produit. Il est établi par un laboratoire ou par un expert, essentiellement utilisé pour les métaux précieux et les produits cosmétiques.

## Section 3 : Le transport maritime

### 1. Introduction

Le transport maritime est le mode de transport le plus important utilisé dans le commerce international pour l'acheminement des marchandises entre les pays du monde entier.

Les pays ont réglementé ce secteur, en mettant en œuvre des organismes spécialisés dans la gestion et la promulgation des lois et règles qui doivent être applicables dans tous les pays, ainsi que la mise en place d'un nombre de conventions maritimes à caractère international, nous avons consacré une partie de ce mémoire au transport maritime.

La première section sera consacrée d'une manière globale aux organismes et les conventions internationales du transport maritime, la deuxième section traitera, les principaux intervenants et les variétés de marchandises transportées.

### 2. Conventions liées au transport maritime international

Les règles du transport maritime sont des règles internationales, elles n'obéissent pas à des dispositions d'un seul pays, elles sont à la fois locale et internationales.

*«En Algérie, le transport maritime est régi par l'ordonnance n°76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime Algérien, modifiée et complétée par la loi 98/05 du 25/06/1998 ainsi que de nombreuses conventions internationales conclues entre Etats».*<sup>1</sup>

De nombreuses conventions ont été élaborées dans des domaines variés et chaque convention fixe un cadre juridique propre à un mode de transport. Parmi, ces conventions les plus importantes dans le transport maritime nous citerons les conventions importantes et que l'Algérie a ratifiées.

#### 2.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Appelée aussi «*règle de La Haye*» et entrée en vigueur le 2 juin 1931. Elle régit le contrat de transport maritime sous connaissement et traite notamment les thèmes suivants :

##### **Responsabilités et obligations**

Le transporteur qui présente le propriétaire de navire a une lourde responsabilité. Il est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu'au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final.

Il doit mettre le navire en état de navigabilité (*armé, équipé, et approvisionné*) aussi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise (*le chargement, la manutention, l'arrimage au transport et le déchargement*).

### **L'exonération**

Il est vrai que le transporteur est responsable mais aussi exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages dans les cas suivants : incendie non intentionnelle accident de mer, de fait guerre, de grève, l'insuffisance de l'emballage, et de toute autre cause provenant pas de sa part.

### **2.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968**

Appelée «*règle Visby*», c'est un protocole modificatif de la convention internationale de 1924 signée par 22 Etats, ce protocole modifie quelques articles et ajoute d'autres points, il est entré en vigueur 23 juin 1977.

#### **Responsabilité**

Le protocole a instauré un système de doubles limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à 666 DTS<sup>2</sup> ou 2 DTS par Kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison.

#### **L'exonération**

Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité, de perte ou dommage survenus aux marchandises au –delà des trois jours de la livraison, mais ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les deux parties contractantes.

#### **Champs d'application**

Pour que la convention s'applique. Il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux états différents. Cette formule indique que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux.

Cette condition est nécessaire mais pas suffisante, il faut en outre que soit :

- Le connaissement ait été émis dans un état signataire (*contractant*) ;
- Le connaissement contient une clause Paramount ;
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un état (*contractant*) ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée ;
- Transport maritime de sous plan à sous plan.

### **2.3. La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d'Hambourg)**

La convention des nations unis pour le développement du commerce et de l'industrie a mis sur pied le projet d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises par mer.

Cette convention fut adoptée le 31 mars 1978<sup>1</sup> à l'initiative présente des pays du tiers monde. Sa dénomination exacte est «*la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises sur mer* », mais elle est plus connue sous le nom de «*règles de Hambourg* » de nom de la ville où il a été signée.

La confirmation de ces règles oblige les Etats à dénoncer la convention de Bruxelles signée par plus d'une vingtaine d'Etats dont la vie maritime est d'une importance relative.

#### **Champs d'application**

Cette convention a pour but l'harmonisation des textes sur le transport de marchandises par mer, c'est pour quoi son champ d'application est aussi large que possible, et elle a également pour mission de s'appliquer lorsque notamment :

- Le port de chargement ou déchargement situé dans le pays contractant (*signataire*)
- Le document de transport (*connaissance*) est émis dans état signataire ;
- Application à tout type de document de transport ;
- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée ;
- Transport maritime de la réception au port à la livraison (*port à port*).

#### **Responsabilité et exonération**

Les règles de Hambourg stipulent que la responsabilité du transporteur est établie du «*port à port* » et pas uniquement «*de sous plan à sous plan*».

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence, il a une responsabilité pour le retard si la marchandise n'est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai

«Raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait ». Au-delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à 835 DTS<sup>2</sup> par colis et 2.5 DTS par Kilogramme brut en cas de perte ou d'avaries.

Les règles de Hambourg ne prennent pas un grand nombre de causes d'exonération notamment la faute nautique, incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.

## **2.4. Les règles de Rotterdam**

Signée le 23 septembre 2009, elles visent le contrat relatif au transport de marchandises entièrement ou particulièrement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les prés opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaire.

Le champ d'application de cette convention est :

- Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un état contractant ;
- Application à tout type de document de transport, y compris le document électronique de transport ;
- Application aux marchandises en pontée.

## **3. Les intervenants dans une expédition maritime**

Le transport maritime à l'international nécessite l'intervention des intermédiaires qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

### **3.1. Le chargeur**

C'est lui qui met la marchandise à la disposition du transporteur, qu'il soit propriétaire ou non.

### **3.2. Le transporteur**

C'est lui l'offreur de capacités de transport. Le transporteur n'est pas forcément le propriétaire ou l'armateur d'un navire. Si l'intérêt se porte beaucoup plus sur le transporteur, il n'est pas moins intéressant de connaître les qualités du

**3.3. Propriétaire :** c'est lui auquel appartient juridiquement le navire. Le propriétaire peut être l'armateur ou le transporteur ;

**3.4. L'armateur :** c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles ;

**3.5. Le transporteur** c'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et au code

maritime algérien il est considéré le seul responsable des marchandises transportées. En Algérie, ces trois fonctions sont assumées par des opérateurs du secteur public :

- La Compagnie Nationale de Navigation (*SNTM-CNAM*) ;
- La Compagnie spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des produits Chimiques (*SNTM-HYPROC*) ;
- Entreprise Nationale de Transport Maritime de voyageurs(*ENTMV*).

### **3.6. L'agent consignataire**

On distingue deux catégories de cosignataires :

Le consignataire du navire, qui agit sur le compte du transporteur et le consignataire de marchandise, désigné par le propriétaire de celle-ci.

#### **3.6.1. Le consignataire du navire**

Selon le code maritime algérien (CMA), «*Est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accompli pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port* ».

Le consignataire fournit au navire qu'il représente durant leur escale, tous les services nécessaires à leur accueil dans les ports :

- Il prend en charge les marchandises sur document sans en prendre livraison ;
- Il commande pour ses clients les travaux de manutention à bord et à terre ;
- Il recrute du fret aux compagnies de navigation ;
- Il contrôle et paie les factures des fournisseurs du navire (provisions, carburant... etc.)
- Il établit les comptes d'escale des navires ;
- Il signe les connaissements ainsi que les manifestes ;
- Il encaisse les frets à l'import et à l'export pour le compte de ses clients.. etc.

### **3.6.2. Le consignataire de la cargaison**

Le code maritime algérien «est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, répartir les marchandises entre les destinataires».<sup>2</sup>

Le consignataire à trois missions principales ;

- Prendre livraison de la marchandise au lieu et place du réceptionnaire ;
- Payer le fret maritime s'il est encore dû ;
- Veiller aux intérêts des ayants droits sur les marchandises en prenant les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits (*réserves, constat contradictoires etc.*).

### **3.7. Le manutentionnaire**

Selon le CMA, «la manutention portuaire se fait suivant contrat lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable des fautes envers celui qui requiert ses services».<sup>3</sup>

Le manutentionnaire est chargé des opérations :

- D'embarquement ;
- D'arrimage ;
- De désarrimage ;
- De débarquement ;
- De mise ou de reprise des marchandises sur terre pleine ou dans les magasins.

### **3.8. L'aconier**

(mission réalisée par les entreprises portuaires).

Les opérations d'aconages font en vertu d'un contrat négocié et donnant lieu à rémunération. «L'aconier est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services».<sup>1</sup> Il prend en charge ses opérations :

- De réception ;
- De pointage ;
- Reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées.

### 3.9. Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval dans la chaîne de transport, en sa qualité de mandataire qui agit pour le compte de chargeur (*à l'embarquement*) et du réceptionnaire (*au département*). Il agit pour effectuer les opérations suivantes :

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport ;
- Il le renseigne sur les formalités exigées par les administrateurs du commerce extérieur (*la douane, les banques, les assurances, les consignataires, les autorités portuaires, etc.*)
- Il réceptionne les marchandises au port et encas de manquants ou d'avaries, il préserve les droits de recours de son client contre le transporteur ;
- En qualité de concessionnaire de douane, il assure lui-même les formalités de douane ;
- En qualité de commissionnaire de transport, il fait parvenir à destination les marchandises dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées. Il répond non seulement de ses fautes, mais aussi de celles des transporteurs avec lesquels, il traite en son nom propre ;
- Il est également chargé de souscrire des polices d'assurance maritimes sur facultés pour le compte de ses clients dans le cadre de la police d'assurance tiers chargeur.

### 3.10. Les autorités douanières

Les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur. Aucune importation ou exportation ne peut se faire sans autorisation préalable de cette administration qui remplit trois fonctions.

#### ➤ Instrument de contrôle du commerce extérieur

L'action de la douane permet de contrôler le volume des échanges internationaux du pays et par conséquent fournit les données nécessaires à la définition et à l'orientation du commerce extérieur à l'importation comme à l'exportation.

#### ➤ Source de recette fiscale

Le droit de douane constitue un impôt indirect à la consommation et est donc une source importante de revenus pour le budget de l'état.

➤ **Instrument de protection de l'économie nationale**

Par l'imposition de droit de douane à l'imposition, ces dernières sont freinées, cela va encourager la production nationale du pays, et protéger les industries naissantes.

**3.11. Le banquier**

Le banquier intervient par le fait de son expérience dans les transactions commerciales internationales et son vaste réseau le correspondant, accompagne les opérateurs de commerce international par :

- Le financement ;
- La réalisation des transactions (*Crédit Documentaire, versement, transfert des fonds et la présentation des garanties et dépôt des cautions*).

**3.12. L'assureur**

L'assureur, qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle, en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque. L'assureur répond également :

- A la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
- Aux frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel.

**4. Les variétés de marchandises transportées**

Dans cette sous-section nous allons voir la nature des marchandises transportées par voie maritime ainsi que les documents relatifs au transport maritime international de marchandise.

**4.1. La nature des marchandises transportées**

Pour transporter des marchandises, que ce soit au niveau national ou international plusieurs marchandises de différentes natures peuvent apparaître dans la chaîne du Transport. Pour cela, il faut d'abord identifier la nature des marchandises à transporter avant l'expédition afin de savoir les mesures de sécurité à, apprendre en considération pour assurer l'état normal de marchandise durant le transport et toutes sa chaîne de distribution, stockage et d'entreposage.

Les marchandises transportées peuvent être des produits périssables, des produits dangereux ou des produits fragiles.

**4.1.1 Les produits périssables**

Ces types de produits ne peuvent être transportés qu'avec des engins spéciaux, c'est-à-dire des engins isothermes, dotés ou non d'un dispositif thermique, réfrigérant, frigorifique ou calorifique. Car cette catégorie de marchandises dont son entretien, son emballage et son conditionnement demandent de plus en plus de moyens sophistiqués pour assurer sa conservation et sa préservation durant sa chaîne de distribution

#### **4.1.2. Les produits dangereux et fragiles**

Il s'agit des produits tels que les armes, les carburants, les explosifs, tout autre produit combustible ou bien radio actif etc.

Tous produit qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transporte ou d'autre produit sont classifiés comme dangereux et doivent faire objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation, ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage.

#### **4.2. Typologies des marchandises transportées**

Le tableau suivant résume l'ensemble des typologies de marchandises, leurs descriptions et leurs principales caractéristiques.

Type de marchandises	Description
<b>marchandises</b>	tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic «passagers», à savoir : fret bagage excédentaires, courrier.
<b>Marchandise exceptionnelle</b>	Marchandise «hors gabarit »ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des démentions et une masse qui d dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaire du code de la route
<b>Marchandise conditionnée</b>	produit fragile et valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.
<b>Marchandises conventionnelles</b>	ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages léger, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. Quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis
<b>Marchandise en vrac</b>	Marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (ex : le blé) du vrac liquide (ex : l'essence) et du vrac gaz (ex : gaz)
<b>Marchandises générales /diverses</b>	Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc. habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.
<b>Marchandises pondéreuses</b>	Marchandises de masse volumique élevée et faible valeurs dont le prix de vente est fortement grevé par le cout du transport, exemple les minerais
<b>Marchandises sèches</b>	Marchandises sèches (céréales, charbon, acier, ...) par opposition aux marchandises liquides.

## 5. Conclusion

Le transport maritime constitue sans aucun doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale.

Le transport maritime fait partie intégrante du secteur économique. En effet le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels, il fait appel à des intervenants dont le rôle est important.

En outre il est utile de rappeler que le transport maritime signifie une prise de risque de se fait il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sorte de risque et cela se fait par une souscription d'assurance maritime.

***Chapitre 2***  
***L'assurance***

Le système d'assurance tel que nous le connaissons aujourd'hui est récent, l'histoire de l'assurance revêt un intérêt certain pour comprendre un nombre de caractères et de règles applicables de nos jours, afin d'assurer la sécurité et de promettre l'indemnité des dommages survenus aux personnes ou à leurs patrimoine.

Ce chapitre fera l'objet de généralités sur les assurances ; Dans une première section nous verrons l'évolution historique de l'assurance à travers le temps, sa définition, les éléments et les différents acteurs intervenant dans une opération d'assurance ainsi que les techniques de division des risques. Dans une seconde section on verra les branches et le rôle de l'assurance

## **Section 1 : Généralités sur l'assurance**

### **1. Définition et rôle de l'assurance**

Le mot assurance est d'origine latine : securus qui veut dire sûr, d'où émane le terme Assecuratio (sécurité, garantie, certitude, assurance...). Dès lors, l'ancien français méridional adopta le terme Assurance, tout en conservant les mêmes consonances retrouvées dans les termes : sécurité, sûreté, secours.

#### **Juridiquement :**

L'assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profil duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat.

#### **Techniquement :**

L'assurance est «l'opération par laquelle un assureur, organise en mutualité multitude d'assuré exposé à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées».

La mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux gens cette sécurité dont ils ressentent le besoin.

Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne comme dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir.

## **2. Histoire et évolution 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.

L'assurance existait comme un « secoure mutuel » ou « une recherche de protection », dès la plus haute antiquité. Des traces des pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en Mésopotamie, où s'effectuait une répartition entre commerçants des couts engendrés par les vols et paillages 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.

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

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

C'est le célèbre incendie de LONDRES en 1666 qui détruit 13.000 maisons et 100 Eglises, qui sont à l'origine de la création des premières compagnies d'assurances contre l'incendie, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui a fait son apparition. Au fil des ans. Ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés modernes.

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

## **3. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques**

Un contrat d'assurance est un contrat par lequel une partie « le souscripteur » se fait promettre pour son compte ou celui d'un tiers par une autre partie « l'assureur » une prestation généralement pécuniaire en cas de réalisation d'un risque, moyennant le paiement d'une prime ou cotisation

Le contrat est en outre doté de plusieurs caractéristiques juridiques. Il s'agit en effet d'un contrat :

- Consensuel ;
- Synallagmatique ;
- Aléatoire ;
- A titre onéreux ;
- Successif ;
- D'adhésion ;
- Nommé ;
- De bonne foi.

#### **4. Les éléments d'une opération d'assurance**

Une opération d'assurance est caractérisée par les éléments suivants

##### **4.1. Le risque**

Le risque est *«l'éventualité de la survenue d'un fait dommageable tel que le vol, la perte, l'incendie, l'accident.... Le risque a un caractère aléatoire puisqu'il dépend d'un événement hasardeux provoquant le sinistre. En matière d'assurance le mot –risque- s'emploie également pour désigner l'objet de la garantie. Il en est l'élément constitutif, c'est pourquoi il doit être défini avec la plus grande précision possible»*.

Selon la définition du risque ce n'est pas tous les risques qui sont assurables.

L'assurabilité d'un risque obéit aux conditions suivantes :

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

##### **4.2. La prime d'assurance ou la cotisation**

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

La contribution du souscripteur est généralement déterminée à forfait ;

Il s'agit alors d'une prime ou cotisation fixe qui ne peut en principe être modifiée en cours de validité du contrat sans le consentement du souscripteur. Les primes ou cotisations doivent être suffisantes pour :

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

### **4.3. Le contrat d'assurance**

Le contrat d'assurance est la convention qui lie les deux parties contractantes, à savoir l'assureur et l'assuré. Pour l'assuré, il s'agit d'une déclaration de risque et du paiement de la prime, et pour l'assureur de l'obligation de couvrir le sinistre au titre de la police d'assurance et de payer la prime dans les délais. Le contrat d'assurance peut être appelé une police d'assurance.

### **4.4. La note de couverture**

La note de couverture est un document sous la responsabilité de la compagnie d'assurance, ou est stipulée par l'agent ou la compagnie d'assurance tous les risques couverts par l'accord entre les deux parties. Elle est souvent temporaire (avant la signature du contrat d'assurance), suivie de l'établissement d'un Contrat.

### **4.5. L'avenant**

L'avenant est un moyen permettant au contractant de modifier le contrat de base. De ce fait, il peut exister plusieurs types d'avenant : augmentation de capital, diminution de capital, nouveaux dépôts, etc. Les avenants permettent d'éviter à chaque fois le remplacement du contrat de base.

### **4.6. Le sinistre**

Le sinistre est la réalisation d'un risque entrant dans l'objet du contrat d'assurance. Le sinistre fait naître l'obligation pour une entreprise d'assurance d'exécuter la garantie prévue dans un contrat d'assurance.

### **4.7. La prestation de l'assureur**

En cas de réalisation du risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme

d'argent, mais il ne fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire. En pratique, il convient de distinguer deux sortes de prestations

- Des indemnités qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance ;
- Des prestations forfaitaires qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre.

#### **4.8. La franchise**

Il s'agit du montant que l'assureur ne prend pas en charge en cas de sinistre. C'est le montant qui reste à la charge de l'assuré. La plus part des contrat d'assurance comporte une franchise, cependant elle n'est pas obligatoire.

### **5. Les parties engagées dans une opération d'assurance**

Une opération d'assurance fait intervenir plusieurs parties ou personnes qui sont :

#### **5.1. L'assuré**

« L'assuré se confond très souvent avec le souscripteur, redevable des primes, mais il peut être distinct. Il s'agit précisément, soit de celui qui est le propriétaire des biens assurés dans une assurance de bien, soit de celui dont la responsabilité est assurée dans une assurance de responsabilité, soit enfin de la personne dont le sort future engendre le risque »<sup>1</sup>.

Il y a lieu de les distinguer du bénéficiaire qui recevra en cas de survenance d'un sinistre la prestation par l'assureur. Dans le domaine de l'assurance automobile, l'assuré est le propriétaire du véhicule en assurance habitation, l'assuré est le propriétaire ou le locataire du bien immobilier en assurance de personne, l'assuré est la personne sur laquelle repose le risque (décès, maladie, invalidité).

#### **5.2. L'assureur**

L'assureur «est la société d'assurance ou la personne physique auprès de laquelle contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas réalisation du risque».

#### **5.3. Le souscripteur**

Le souscripteur est la personne (physique ou morale) qui prend l'initiative du contrat d'assurance, le signe et en règle les primes ou cotisation. Ce terme peut être remplacé par l'expression «preneur d'assurance» afin d'éviter toute confusion avec : souscripteur de société d'assurance, personne employée par une société d'assurance et qui chargée d'étudier les conditions de tarification et accepter ou refuser les contrats proposés par les intermédiaires d'assurance.

#### **5.4. Le bénéficiaire**

Toute personne physique ou morale au profit de laquelle l'assurance a été contractée. Elle peut être désignée aux conditions particulières du contrat ou bien apparaitre dans les conditions générales les appellations de : conjoint suivant d'ayant droit ou encore d'hésiter né ou à naitre. Le bénéficiaire

recevra l'indemnité due par l'assureur en cas de réalisation du risque assuré.

### **5.5. Le tiers**

«Un tiers, c'est un tout autre que moi » sont considérés être des tiers, toutes personnes autres que l'assuré responsable. Deux personnes signent le contrat : l'assureur et l'assuré. Le tiers, c'est autrui, c'est-à-dire toute personne non engagée par le contrat».

### **5.6. La coassurance**

Selon la législation algérienne « la coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture du même risque, dans le cadre du contrat d'assurance unique.

La gestion de l'exécution du contrat d'assurance sont confiées à l'un des assureurs appelé apériteur».

### **5.7. La réassurance**

La réassurance est un secteur de l'économie indispensable à l'activité d'assurance. De plus, elle constitue un instrument de premier plan pour toute organisation soucieuse de la bonne gestion de ses risques. Bien qu'utilisée dans tous les secteurs d'activité de l'assurance, elle demeure fortement orientée vers l'assurance non-vie.

La réassurance est un mécanisme permettant de transférer en tout ou en partie le risque accepté par un assureur vers un réassureur afin de limiter ses engagements. A ce titre, la réassurance est familièrement qualifiée d'assurance au deuxième degré dans la mesure où elle consiste en une véritable assurance des assureurs. En conséquence, elle représente un des secteurs d'activité les plus

méconnus du public en raison d'une absence de relation directe entre les réassureurs et les assurés. Contrairement aux sociétés d'assurance dont l'exercice de leurs fonctions est localisé à un niveau régional ou national, la réassurance se veut essentiellement internationale. Ainsi, le réassureur acceptant en général des risques de faible fréquence mais à un coût potentiel élevé peut améliorer la mutualisation de ses risques en les répartissant à l'échelle mondiale.

## 5.8. La rétrocession

La rétrocession est une opération par laquelle le réassureur cède, à son tour, une partie des risques, qu'il a réassurés à un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou une société d'assurance.

*« L'assureur qu'on appelle fréquemment assureur direct, qui se fait délivrer une garantie par un réassureur, est dit cédant une partie du risque ; Le réassureur qui accepte le risque cédé par un assureur direct est dit cessionnaire ; Quand il se réassure lui-même, il est rétrocedant auprès d'un rétrocessionnaire ».*

## Section2 : L'assurance en Algérie

### 1. Les intervenants dans le marché algérien des assurances

#### 1.1. Les compagnies d'assurance

En ce qui concerne les compagnies d'assurance, le marché Algérien des assurances est organisé comme suit:

- **L'Assurance directe** : exercée par dix compagnies à savoir :

**Quatre entreprises publiques** : La Société Nationale d'Assurance dite SAA, la Compagnie Algérienne des Assurance dite CAAT, la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance dite CAAR et la Compagnie d'Assurance des Hydrocarbure CASH Assurance,

**Six entreprises privées : qui sont la** Trust Algérie, La Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance dire CIAR, L'Algérienne des Assurances dite 2A, Salama assurances, la Générale des Assurance Méditerranéenne dite la GAM AXA Assurance et Alliance assurances .

**Une mutuelle** : dite Compagnie Nationale des Mutualités Agricole dite CNMA .

- **Les Assurances spécialisées exercées par** : La Compagnie Alérienne d'Assurance et des Garantie des Exportations dite la CAGEX, pour l'assurance-crédit à l'exportation, et la Société de Garantie du Crédit Immobilier dite SGCI, pour l'assurance-crédit immobilière.

**La CAGEX :** C'est une société par action, elle est spécialisée dans l'assurance des crédits à l'exportation, les risques commerciaux, les risques politiques, les risques de non transfert, et les catastrophes naturelles. Son capital est de quatre-cent-cinquante millions de dinars, réparti à parts égales entre les actionnaires (Banques et assurance).

D'autres acteurs interviennent dans le marché Algérien des assurances, à l'image des : agents généraux, les courtiers et les banques. Tous ces intervenants sont sous tutelle du Ministère des Finances.

## **1.2. Le ministère des Finances**

Les sociétés d'assurance ou de réassurance ne peuvent exercer leur activité qu'après avoir obtenu l'agrément du ministère des Finances. De ce fait, le ministère des Finances a un rôle de régulateur et a pour mission de protéger les droits des assurés et veiller à ce que les entreprises d'assurances et de réassurances honorent leurs engagements et respectent les réglementations en vigueur.

## **1.3. Autres organisme et institutions**

Le cadre institutionnel du marché Algérien des assurances est composé de trois institutions autonomes.

### **1.3.1. Le Conseil National des Assurances (CNA)**

Le Conseil National des Assurances est le cadre de concertation entre les diverses parties impliquées par l'activité assurance, à savoir :

- Les assureurs et intermédiaires d'assurance ;
- Les assurés ;
- Les pouvoirs publics ;
- Le personnel exerçant dans le secteur.

Le conseil est une force de réflexion et de proposition à même de préserver les intérêts des parties impliquées dans la concertation. Présidé par le Ministre des finances, il représente l'organe consultatif des pouvoirs publics sur tout ce qui se rapporte « à la situation, l'organisation et au développement de l'activité d'assurance et de réassurance ». Il se prononce sur tout projet de texte législatif ou réglementaire concernant l'activité d'assurance. Son avis est notamment requis pour l'étude des demandes d'agrément de compagnies d'assurance et de courtiers.

### **1.3.2. La Commission de Supervision des Assurances (CSA)**

La commission agit en qualité d'administration de contrôle au moyen de la structure chargée des assurances au ministère des Finances, et cela par le biais des inspecteurs d'assurance, dans l'objectif de garantir la solvabilité des compagnies d'assurance. La commission peut également restreindre l'activité d'une société d'assurance dans une ou plusieurs branches, restreindre ou interdire la libre disposition des éléments de son actif ou encore désigner un administrateur provisoire. La commission est aussi habilitée à demander aux sociétés d'assurance la mise en place d'un dispositif de contrôle interne et d'un programme de détection et de lutte contre le blanchiment d'argent.

### **1.3.3. La Centrale des Risques (CR)**

La centrale est rattachée à la structure chargée des assurances au ministère des Finances. Elle a pour mission la collecte et la centralisation des informations afférentes aux contrats d'assurance-dommages souscrits auprès des sociétés d'assurance et les

### **1.4. Les compagnies de réassurance**

Il n'existe qu'une seule compagnie dédiée exclusivement à la réassurance : la **Compagnie Centrale de Réassurance (CCR)**, elle propose la réassurance dans les branches marine, non marine et transport. La CCR assure également pour le compte de l'état, la gestion du programme national des catastrophes naturelles (CAT-NAT) qui a été mis en place après le séisme du 21 mai 2003. Son capital social est de vingt-deux Milliards de dinars.

### **1.5. Les banques**

L'Algérie s'est ouverte à la bancassurance en vertu de loi 06-04 du 20 février 2006, qui a autorisé la distribution des produits d'assurance par les banques, établissements financiers et assimilés. Il faut savoir que la bancassurance est une forme d'intermédiation qui permet à l'assureur de distribuer ses produits par l'intermédiaire des banques.

Les produits d'assurance concernés sont limités à cette liste :

- Les assurances crédits.
- Les assurances de personnes.
- Les assurances des risques simples d'habitation.
- Les assurances agricoles.

### **1.6. Les agents généraux**

Ils interviennent en dehors du réseau direct des compagnies pour une distribution de proximité. Certaines sociétés, surtout privées, travaillent davantage avec des agents généraux qu'avec leurs propres salariés. C'est le cas de la CIAR dont 75 % du chiffre d'affaires est réalisé par les agents généraux.

### **1.7. Les courtiers**

Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui

## **Section 3 L'assurance maritime**

### **1. Introduction**

Dans le commerce depuis des siècles, l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagées, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.<sup>1</sup>

En effet l'assurance des transports maritime reste un pilier historique et vital pour la sécurité économique du commerce international.

### **2. Définition de l'assurance maritime**

*«L'assurance maritime est un contrat pour lequel une personne, appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré de préjudice subi dans une expédition maritime à l'international par suite de certains risques dans la proposition d'une somme assurée et moyennant le paiement d'une prime».*

### **3. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime**

Le marché d'assurance maritime fait appel aux intervenants suivant :

### **3.1 Les compagnies d'assurance**

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires dont l'activité consiste à vendre des produits d'assurance, et régler les indemnités suivant. Les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés.

La compagnie d'assurance est une personne morale son champs d'activité est régit par le code des assurances. Aucune compagnie n'assume seule les risques, de ce fait elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance *«en effet, les compagnies d'assurances et de réassurances font face à des accumulations de plus en plus importantes le principe de la diversification ne pouvant jouer pleinement, ces entreprises doivent détenir d'importants montant de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité»*

### **3.2. Le courtier d'assurance**

Le courtier d'assurance maritime est le représentant (*mandataire*) de ses clients (assurés) auprès des compagnies d'assurance, son rôle est avant tout de défendre les intérêts de l'assuré et s'occupe de toute les communications entre l'assuré et l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de ses clients les meilleurs prix et garanties auprès des différentes compagnies d'assurances et veille également aux règlements des primes, et déclarations des sinistres (*gestion des contrats d'assurance*).

### **3.3. Les agents maritimes d'assurance**

*«Ils sont des personnes physiques ou morale traitent au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leur qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandat et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses*

*services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée».*

L'agent maritime peut être un agent général ou spécialisé, c'est l'agent souscripteur maritime, appelé aussi *«assureur conseils»* car il représente leurs clients face aux Compagnies d'assurance. Il peut

cependant travailler pour plusieurs compagnies et reçoit les demandes d'assurance soit directement, soit le plus souvent par l'intermédiaire d'un courtier.

### 3.4. L'expert maritime

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime et ou commissionnaire d'avarie. Il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire.

D'une part, des examens, des cotisations, des évaluations d'un navire, les équipements ou toutes les

marchandises à son bord et d'autre part à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents Techniques commerciaux ou contractuel applicables. Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de service habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et prévention des dommages. A la demande de l'assuré (*propriétaire de la marchandise*), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante :

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétrolier engrais etc ;
- La recherche des causes de sinistre et établissement de sa matérialité ;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation ou/et évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimension ;
- L'exécution de toute sort d'expertise et notamment le calcul de draft-survey, de bunker survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;
- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et l'environnement lors d'un sinistre.

#### **4. La police d'assurance maritime sur facultés**

La police d'assurance maritime s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire et ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police.

##### **4.1. Types de Police d'Assurance**

Il existe quatre types de police d'assurance maritime :

###### **4.1.1. La police au voyage**

C'est la formule la plus simple qui convient pour les expéditions occasionnelles. La «*police au voyage*» est destinée à couvrir des marchandises et un trajet déterminés ; ainsi, le risque est bien délimité dans la mesure où, la marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus à l'avance.

###### **4.1.2. La police à alimenter (ou à éteindre)**

«*La police à alimenter convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux, comportant les expéditions échelonnées sur une période indéterminée*» plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une «*police à éteindre*» dans laquelle il indique la valeur totale de la marchandise et le nombre d'expéditions prévues.

Chaque expédition ayant un capital propre, viendra en déduction du montant total de la marchandise, initialement fixé, et ce jusqu'à épuisement de ce dernier. Cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments et prend fin à la dernière expédition.

###### **4.1.3. La police d'abonnement (ou flottante)**

«*La police d'abonnement convient particulièrement aux commerçants pratiquant fréquemment les opérations d'import-export en provenance ou à destination de différents pays*». Cette police est établie pour une période convenue, généralement l'année, sans précision de la nature des marchandises, de leurs valeurs ni leur provenance ou destination.

Toutes les marchandises sont automatiquement couvertes dès le moment où elles sont exposées aux risques, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite dans les 8 jours à dater de la réception des avis nécessaires. L'assuré a l'obligation de déclarer toutes les expéditions faites pour son compte, cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliment. Des avenants de ressortie de primes sont établis périodiquement, généralement pour chaque mois, selon les convenances des parties.

###### **4.1.4. La police «tiers chargeur»**

Elle convient aux transporteurs maritimes et aux intermédiaires de transport qui peuvent faire garantir les marchandises qui leur sont confiées par leurs clients.

## **4.2. La nature de la couverture des risques**

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

### **4.2.1. La garantie «FAP sauf»**

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération 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 au magasin.

### **4.2.2. La garantie « tous risque»**

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

Elle couvre les dommages et pertes matériels causés aux produit assurés pendant le voyage (*vol, casse, avarie, manutention*) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

## **4.3. Les risque exclus en assurance maritime**

Les risques exclus sont repartis en deux catégories :

### **4.3.1. Les exclusions absolues**

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

- Les risques qui se rattachent aux évènements qui restent en dehors des risques de navigation, tels que : les amendes, mise sous séquestre les dommages intérêts, les confiscations, contrebande, etc. ;
- Les risques qui sont liés à la faute intentionnelle de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ;

- Les risques commerciaux tels que la différence de cours et le retard de livraison, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jour de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjours ou tout autre frais ;
- Les freintes de route pour les marchandises que par leur nature peuvent subir des pertes par exemple, l'évaporation des liquides, exemple : l'alcool, etc. ;
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radio activité, ainsi que des effets de radiation provoqué par l'accélération artificielle des particules.

#### **4.3.2. Exclusion relatives (rachetables)**

Il s'agit des risques exclus, sauf convention contraire, donc rachetable moyennant le paiement d'une surprime. Ces risques sont les suivants :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et généralement tous accident et fortune de guerre
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques
- Emeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés à moins qu'elles ne proviennent d'un risque couvert ;
- Violation de blocus ;
- Les dommages causés par les marchandises assurés a d'autre biens ou personnes ;
- Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température piquage des liquides en fûts et en citernes. Sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couvert par la police ;
- Les billets de banque, coupons, titres, valeur espèce monnayés, métaux précieux, les colis postaux même avec valeur déclarée.

#### **4.4. La durée de couverture de risque**

Au regard de la durée des risques dans la police facultés maritimes, trois formules d'assurance existent.

##### **4.4.1. La couverture de magasin à magasin**

Les risques commencent au moment où les facultés quittent les magasins de l'expéditeur et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire.

#### **4.4.2. La couverture FOB-SITE**

Il s'agit d'une couverture qui commence à partir de la mise à bord du navire des facultés assurées au port d'embarquement et cesse au moment où elle entre dans les magasins de l'assuré ou du destinataire.

#### **4.4.3. La couverture FOB- quai de débarquement**

La couverture commence à partir de la mise à bord du navire des facultés au port d'embarquement et cesse au moment où elles sont déchargées au port de débarquement.

La police d'assurance maritime sur facultés sous ses nombreuses variétés prévoit deux modes principaux de couverture ; une assurance tout risque (TR) et une assurance Franc D'avaries Particulières Sauf (*FAP SAUF*). Les risques couverts se traduisent en avaries particulières et avaries communes. Il y'a lieu de préciser que certains risques sont exclus du mode de couverture de contrat d'assurance maritime sur facultés.

### **5. Conclusion**

La police d'assurance maritime sur faculté est un contrat conclu entre deux parties l'assureur et l'assuré, dans une expédition maritime, pendant le consentement à la signature de la police d'assurance, l'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses (*policies*) adaptées à son besoin, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient le mieux.

L'assurance faculté maritime joue un rôle important dans le développement du commerce extérieur en contribuant à la sécurité des marchandises depuis leur sortie de la chaîne jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts.

L'assurance maritime est considérée comme une branche majeure de l'économie qui nécessite des fonds importants pour l'indemnisation des assurés.

***Chapitre 3***  
***Gestion des risques liés au commerce***  
***international***

Le risque est «*l'éventualité de la survenue d'un fait dommageable tel que le vol, la perte, l'incendie, l'accident.... Le risque a un caractère aléatoire puisqu'il dépend d'un événement hasardeux provoquant le sinistre. En matière d'assurance le mot –risque- s'emploie également pour désigner l'objet de la garantie. Il en est l'élément constitutif, c'est pourquoi il doit être défini avec la plus grande précision possible*».

Dans le commerce international, ils représentent les principaux obstacles à sa croissance. L'augmentation du marché des exportations est très bénéfique pour une économie, mais d'autre part l'augmentation des importations peut être une menace pour l'économie d'une entreprise donnée ou d'un pays. Pour toutes ces raisons, la prévention, l'évaluation et la gestion des risques est plus qu'important.

dans le commerce international, l'importateur/l'exportateur, la banque et l'assurance sont les trois acteurs qui doivent veiller à la prévention et la gestion des risques liés à chaque expédition.

Dans ce présent chapitre nous aborderons dans la première section les différents risques qui peuvent survenir lors d'une opération de commerce international. La deuxième section sera consacrée à l'approche de gestion de risque d'une façon générale.

Dans la troisième section, nous parlerons de la prévention des risques dans une opération de commerce international par l'entreprise (l'importateur/exportateur) puis par la compagnie d'assurance spécialisée en Algérie la CAGEX.

Nous concluons par les risques couverts par l'assurance sur faculté appuyé par l'étude de la production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur faculté et indemnisation de sinistre au sein de la SAA.

## **Section 1 : Types de risque lié au commerce international**

### **1. Définition**

Selon André Lévy-Lang de son ouvrage « l'argent, la finance et le risque » :

« *Un risque* est un événement néfaste. Tout futur est par nature incertain et tout projet comporte des incertitudes ; le risque est donc un événement toujours présent dans le mouvement de la vie pour les particuliers ou les entreprises et pour l'ensemble de l'économie. Il est indissociable du progrès. Il n'y a pas d'entreprise sans incertitude donc sans risque. Le profit et le risque vont de pair.

Lorsque les marchandises ne sont pas conformes à la qualité ou à la quantité requise par l'acheteur, les prix peuvent chuter, ou pire, le contrat peut être rompu. Pour l'importateur, les objectifs de vente ou de production ne seront pas atteints si les marchandises livrées n'ont pas la qualité ou la quantité

attendue. Une défaillance majeure des machines peut être la cause, car cela affectera la production du vendeur et fournira un produit de mauvaise qualité.

## **2. Type de risque**

### **2.1. Le risque client**

Les acheteurs peuvent être dans l'incapacité de régler les paiements en raison d'une faillite de sa société ou alors ils refusent simplement de payer. Cela pourrait se produire également quand l'importateur rencontre des difficultés financières inattendues et n'a plus la possibilité de satisfaire toutes les obligations financières. Il peut aussi y avoir des malentendus qui entraîneraient le refus de paiement jusqu'à clarification.

### **2.2. Le risque des documents incomplets**

Il peut s'agir d'une insuffisance au niveau des documents nécessaires au commerce international comme les factures, les connaissements ou les assurances. Cela peut être aussi un manque dans le contrat de vente qui ne couvre pas certains points conformément aux lois ou aux codes en vigueur.

### **2.3. Le risque d'assurance inadéquate**

C'est l'un des plus gros risques dans ce secteur, car la plupart des petites entreprises ont tendance à l'ignorer. Les pertes de marchandises en transit arrivent assez souvent donc ce risque ne devrait pas être pris à la légère. En générale, il est fortement recommandé de prendre une assurance de 110% de la valeur sur la facture.

### **2.4. Le risque sur les performances d'un tiers**

Dans le cas où l'acheteur ou le vendeur fait appel à des entreprises tierces pour remplir certaines obligations, la performance de celles-ci peut représenter des risques. Il peut s'agir par exemple d'une compagnie maritime, d'une agence d'expédition et de dédouanement, d'un agent des douanes ou d'une entreprise d'inspection.

### **2.5. Le risque de retard et de distance**

Le transport des marchandises peut prendre plus de temps que prévu, à cause de la distance qui sépare le vendeur et l'acheteur. Par conséquent, les risques de perte et de dommage sont plus élevés entraînant également un risque de non-paiement ou de retard de paiement, surtout s'il y a plusieurs sociétés impliquées dans l'acheminement des marchandises.

Les risques de transit constituent également un danger commun pour les entreprises exportatrices et importatrices. Cela inclut les risques de tempêtes, de collisions, vol, fuite, explosion, détérioration, incendie et vol en haute mer, etc.

## **2.6. Les changements dans les coûts de transport**

Les coûts de transport constituent, en général, une partie importante de la valeur de la facture et donc toute modification des coûts de transport affecte la compétitivité de l'exportateur. Le risque de la variation des taux de change

En générale, les vendeurs notent les prix des produits dans la devise de ses propres livres de comptes ou bien dans une monnaie convenable pour les deux parties. Que ce soit pour le vendeur ou l'acheteur, la fluctuation des taux de change risque d'avoir un impact majeur. Lorsque la société importatrice achète à crédit en Euro par exemple, et les vend dans une monnaie locale, elle peut perdre beaucoup dans le cas où la devise locale déprécie face à l'Euro. De même pour la société exportatrice, si cette dernière facture en Euro en conservant des livres en devise locale, elle perdra également si la monnaie locale gagne de la valeur par rapport à l'Euro. Même si une troisième devise est spécifiée pour le contrat, l'importateur et l'exportateur sont tous deux sujets aux fluctuations possibles du taux de change.

## **2.7. Le risque des systèmes juridiques**

C'est indéniables, car tous les pays possèdent leurs propres systèmes juridiques et adoptent des lois différentes concernant l'importation et l'exportation. Dans toute relation, aussi cordiale et de longue date soit-elle, les différences sont susceptibles de se produire à tout moment. La prise des mesures juridiques à travers les frontières internationales peut être très difficile et assez coûteuse. D'un côté, les informations sur le client sont assez difficiles à obtenir, et d'autre part, si l'on veut poursuivre une société dans un autre pays, il faut tenir compte du système judiciaire, de la langue d'audience de ce pays, et même des différences culturelles et des dépenses sur les avocats internationaux...

## **2.8. Le risque de fabrication**

C'est un risque qui concerne surtout l'exportateur, lorsque l'acheteur modifie illégalement ou annule la commande. Pour cause, le vendeur doit trouver de nouveaux acheteurs pour des produits partiellement ou complètement fini. Lorsque ce cas se produit, le prix est souvent inférieur à celui prévu au départ. Il se peut aussi que la marchandise ne soit plus commercialisable, car elle n'est pas adaptable aux besoins spécifiques des nouveaux acheteurs.

### **2.9. Les risques des pays étrangers**

Ce sont les risques concernant tous les événements dans le pays de l'acheteur ou du vendeur, et qui sont susceptibles d'affecter le paiement ou la fourniture des marchandises. Les risques liés aux pays étrangers incluent les composantes politiques, sociales et économiques incluant la réglementation du contrôle des changes chez les acheteurs et parfois le manque de devises étrangères, les changements défavorables dans les politiques gouvernementales et les lois ou l'introduction d'embargos commerciaux. Ils entraînent dans la plupart des cas à des risques de non-paiement à l'international.

### **2.10. Les risques commerciaux**

Les risques commerciaux concernent généralement les exportateurs, et ces derniers sont souvent causés par le manque de connaissances du marché étranger, l'incapacité à adapter les produits aux exigences des acheteurs, la longue durée du temps de transit des marchandises ainsi que d'autres facteurs assez difficiles à gérer. Ils existent également sur le marché domestique, par contre, leurs impacts sur les marchés internationaux sont bien plus importants. Le fait est que les changements dans le commerce mondial sont dangereux et presque impossibles à anticiper. De plus, l'acceptabilité des produits est difficile à évaluer à cause des fluctuations des conditions de l'offre et de la demande.

### **2.11. Le risque politique**

C'est l'un des risques majeurs dans le commerce international, or, c'est un terme assez vaste qui concerne toute forme de guerre, agitation ou trouble qui se manifeste dans un pays. Cela peut se produire de manière très inattendue en raison d'évènement de violences politiques, des émeutes ou bien des conditions de guerres. Le plus souvent, à cause d'une mauvaise situation de sécurité ou d'un blocus, l'exportateur ne peut plus fournir les marchandises conformément au contrat. Pour l'importateur, ce genre de crise peut engendrer une incapacité de paiement.

### **2.12. Les grèves**

Lorsque des groupements de professionnels arrêtent de travailler, cela va inévitablement retarder la livraison ou la mise en service des marchandises. Ce cas peut arriver si les employés des sociétés de transport ou de fourniture de services locaux se mettent en grève affectant ainsi la livraison. Les acheteurs risquent également de ne pas avoir la possibilité de payer quand un tel cas se présente dans leur pays.

### **2.13. Le boycottage ou embargo**

Le boycott dans le commerce extérieur peut être une mesure volontaire du secteur privé ou de l'Etat. Cela survient quand le pays importateur est soumis à un embargo international couvrant certains produits d'une entreprise. Par conséquent, elle ne sera pas autorisée à fournir les biens, même s'il n'y a eu aucune faute de sa part. Par ailleurs, à la suite d'événements politiques, le gouvernement d'un pays pourrait imposer un boycott des importations en provenance d'un autre pays et cela empêche la livraison.

Le boycott dans le commerce extérieur peut être une mesure volontaire du secteur privé ou de l'Etat. Cela survient quand le pays importateur est soumis à un embargo international couvrant certains produits d'une entreprise. Par conséquent, elle ne sera pas autorisée à fournir les biens, même s'il n'y a eu aucune faute de sa part. Par ailleurs, à la suite d'événements politiques, le gouvernement d'un pays pourrait imposer un boycott des importations en provenance d'un autre pays et cela empêche la livraison.

### **2.14. Saisie, dommage ou destruction justifiés par des décisions politiques**

Les marchandises risquent d'être saisies, endommagées ou détruites à l'issue d'une décision ou d'une influence politique. Un tel cas résulte généralement d'une crise diplomatique ou de représailles entre les États. Cela peut subvenir également quand les agences gouvernementales ne protègent pas convenablement leurs marchandises et considèrent leurs dommages comme un acte politique venant des manifestants.

Même les importateurs doivent s'attendre à ces risques dans le commerce international, car à cause de la situation politique dans le pays de l'exportateur, le contrat ne peut pas être honoré, or, les marchandises sont confisqués ou ne peuvent plus être exportés. L'importateur perdra sûrement les acomptes versés. D'ailleurs, cela signifie une perte de temps, puisqu'il faudra trouver de nouveaux fournisseurs.

### **2.15. Le risque lié au transfert**

C'est un risque difficile à cerner, car il détermine l'impossibilité de l'importateur à effectuer des opérations de paiement internationales. Cette restriction survient suite à des mesures gouvernementales ou législatives qui limitent ou interdisent l'exportation de devises étrangères, ce qui empêche le transfert d'argent à l'étranger.

Parmi les risques de transfère, il y a l'interdiction de paiement imposée par la loi à l'issue d'une décision souveraine d'un État sur un débiteur particulier d'effectuer des paiements. Elle n'est pas limitée dans le temps et si cette restriction s'applique à l'acheteur, alors le vendeur ne recevra pas

d'argent de sa part.

Ensuite, il y a le Moratoire de paiement dans lequel, le pays de l'importateur suspend temporairement le paiement de ses engagements à l'étranger ou bien, il le remet à un certain temps. Dans ce cas, c'est un non-paiement temporaire qui pourrait être imposé comme lors des négociations d'un accord de dette par exemple.

Enfin, il y a l'interdiction de convention, par lequel les autorités publiques interdisent la conversion de la monnaie nationale dans la monnaie de l'exportateur. Ainsi, l'importateur ne pourra pas payer même s'il a les fonds nécessaires. Bien que le contrat soit bien rempli, le vendeur ne reçoit pas de paiement, et cela, malgré la capacité de l'acheteur à payer. Pour l'importateur, peut être touché aussi par ces risques dans le pays de l'exportateur si le paiement au titre des garanties n'est pas possible ou si les paiements anticipés ne peuvent pas être remboursés.

## **2.16. Le risque de change**

Le risque de change concerne les risques qui dérivent de la fluctuation des devises. Dans le cas où les deux parties n'utilisent pas la même devise, elles doivent établir une devise de contrat qui s'agit toujours d'une monnaie étrangère, du moins pour l'importateur ou l'exportateur. De ce fait, l'un ou l'autre sera soumis aux risques liés à la variation du taux de change. Au cas où la monnaie du contrat correspond à la devise du pays exportateur, l'importateur doit payer un montant plus élevé en cas de dévaluation de sa propre monnaie.

C'est un risque important auquel sont confrontées toutes les entreprises qui participent au commerce international notamment en Algérie où le dinar algérien ne cesse de perdre de sa valeur, toutes les sociétés qui ont des filiales de groupes multinationaux. Ce type de risque est lié à la variation du cours d'une devise, par rapport à la monnaie de référence utilisée par une entreprise ou un établissement bancaire, entre la date de l'engagement et la date du règlement financier, autrement dit, ce risque est lié à la volatilité des devises sur le marché des changes. Le risque de change résulte d'activités économiques donnant lieu à facturations en devise. Il s'agit par exemple d'opérations commerciales ou des prestations de services à l'exportation ou à l'importation. Ce risque peut se produire en raison de divers facteurs et sur de brèves périodes. Lorsqu'une transaction est fondée sur une devise étrangère, une telle fluctuation peut représenter un risque important (ou une chance, si la fluctuation du change dans le cours des transactions est favorable), qui doit être bien compris et bien géré. On peut dire que La notion de risque de change est intimement liée à la notion de position. Les entreprises sont confrontées au risque de change dès qu'elles effectuent des opérations commerciales en devises. De nos jours Le risque de change a complètement disparu entre la plupart des pays européens qui ont adopté l'euro comme monnaie d'échange. Néanmoins, il reste bien présent en ce qui

concerne les échanges avec les autres pays. Pour une entreprise, le risque de change peut naître bien avant la conclusion d'un contrat. A titre d'exemple, une société d'export qui facture en devise, le risque de change apparaît dès la parution du catalogue. Banque et entreprises doivent donc mettre en place un système d'information performant et définir une politique de change afin de préciser, par exemple, le montant à partir duquel elle se couvrira ou la perte qu'elle sera prête à assumer ou encore l'absence de couverture sur certaines devises.

### **2.17. Risques liés à la propriété intellectuelle.**

Les risques liés à la propriété intellectuelle peuvent être observés par une utilisation non permise par une tierce partie d'information stratégique unique à l'entreprise (études, résultats de recherche, ententes et contrats, liste de clients, secrets commerciaux, etc.), mais aussi par l'emploi d'éléments ayant une valeur directe ou indirecte en lien avec les produits ou services de l'entreprise (brevets, dessins, marques, savoir-faire, etc.). À l'international, ces risques sont évidemment décuplés à cause de la difficulté à défendre à distance la propriété de l'entreprise sur les différents aspects précédemment cités.

S'il est recommandé à l'entreprise de déposer sa raison sociale et ses marques avant de signer, par exemple, tout contrat de distribution dans un pays donné, il paraît complexe et dispendieux de déposer et de chercher à défendre un brevet dans certaines régions du monde peu enclines à respecter la propriété intellectuelle. Il conviendra alors pour l'entreprise de continuellement modifier ou améliorer son offre pour rester compétitive et en avance sur ses concurrents et pour limiter l'impact de la contrefaçon ou de la copie potentielle.

### **2.18. Risques liés à l'éthique**

Maintenir un haut niveau d'éthique et se comporter en bon citoyen, peu importe où les activités commerciales ont lieu, est parfois complexe. L'entreprise menant des activités à l'international peut se trouver confrontée à des situations qui remettent en cause ses valeurs. Elle doit redoubler de vigilance, car les us et coutumes et les réalités humaines ne sont pas les mêmes dans tous les pays. Il est donc important de s'assurer que les partenaires et les fournisseurs étrangers suivent les règles éthiques et les valeurs morales de l'entreprise et se comportent comme tel dans leurs différentes zones d'activité.

## **2.19. Risques liés au transport**

### **2.19.1. Les avaries**

Selon le mode de transport international, les avaries peuvent survenir : Au cours du transport international proprement dit et résulter :

- Soit d'événement dits majeurs, frappant à la fois le moyen de *transport international* et son chargement (naufrage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou crash d'avion... ;
- Soit d'accident affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultat de l'humidité des cales, vols etc.
- Au cours des manutentions (chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement , etc.) ,principalement à l'occasion du passe de la marchandise d'un véhicule de transport international à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou entrepôt(casse ou coulage, mouillure par eau de , pluie , vol , incendie ,etc.).

#### **2.19.1.1. Les avaries particulière**

On appelle avarie particulière, tout dommage et pertes matérielle, (y compris les pertes de poids ou de la quantité), subis par la marchandise en cours de transport, de manutention, ou encore lors de son séjours à quai etc. Contrairement aux avaries communes qui ne concernent que le transport maritime, les avaries particulières concernent tous les modes de transport international.

#### **➤ Avaries transport aérien**

- Les risques des forces issues des accélérations et des décélérations.
- Les risques des inclinaisons de l'appareil au cours des atterrissages, décollages, chargements de cape qui sont parfois fatals pour les marchandises.
  
- Les risques de changements des pressions atmosphériques et de température
  
- Les risques de turbulences et trous d'air
  
- Les risques d'incendie, la collision, l'écrasement de l'appareil
  
- Les risques de la multiplicité des manutentions

➤ **Avarie transport routier**

- Les risques des: freinages, accélérations, décélérations répétés sont autant d'à-coups qui mènent la vie dure aux marchandises, particulièrement lorsqu'ils sont brutaux.
- Les risques des opérations d'attelage et de dételages, sources des chocs parfois violents
- Les risques des chocs et vibrations sont aussi importants car ils peuvent détruire la marchandise
- Les risques avaries particulières: elles peuvent être fatales tant pour l'expédition et la marchandise transportée
- Les risques de manutentions des marchandises

➤ **Avarie transport ferroviaire**

- Les risques d'impacts ou chocs liés aux opérations d'assemblage des wagons d'un train (coups de tampons, chocs extrêmement violents)
- Les risques de heurts dus aux accélérations, décélérations et freinages
- Les risques de balancement dû à la force centrifuge dans les courbes ou lors du passage des aiguillages.
- Les risques de vibrations et secousses pendant le déplacement du train
- Les risques de déraillements

➤ **Avarie transport maritime**

- Les risques d'impact des vagues: par gros temps les marchandises en pontée sont exposées au reflux des vagues contre la proue et la coque
- Les risques de manutentions des conteneurs: ils peuvent parfois exposer les marchandises à des endommagements graves
- Les risques des encombrements portuaires: ils exposent les marchandises à des stockages prolongés soumis aux intempéries.
- Les frais d'avaries communes ; armateur et chargeur supportent une contribution proportionnelle aux dommages causés, au navire et à la cargaison ainsi qu'aux dépenses extraordinaires, lorsqu'ils ont été faits ou encourus intentionnellement et raisonnablement pour éviter un danger et dans l'intérêt commun.
- Les risques de chargement des navires réalisé par un personnel non qualifié (mauvais saisissage des marchandises, non anticipation du mauvais temps).

-Les risques de navigation tels que le naufrage, l'échouement ,les collisions. Les températures extrêmes ou les variations de température qui se traduisent par des dégâts dus à la surchauffe, au gel ou à la buée de cale.

-Les risques liés au chargement des navires tels que: mauvais saisissage des marchandises

#### **2.19.1.2. L'avarie commune**

« Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune ».

Telle est la définition immuable donnée par la Règle A des Règles d'York et d'Anvers, propre au droit maritime et qui, bien que remontant à l'antiquité, n'en reste pas moins d'actualité. En effet, malgré les progrès techniques, la navigation en mer reste une aventure périlleuse. De même, l'article 24 de la loi du 7 juillet 1967 dispose que « *sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime* ».

Quand on parle d'avaries communes, n'oublions pas que cette institution est très ancienne. Elle était connue aussi bien dans le droit romain. Elle a pour principe ou plutôt se justifie par une idée de sécurité ou de solidarité qui domine d'ailleurs le droit maritime, la première tentative de réglementation remonte au congrès de Glasgow en 1860. Mais les premières véritables Règles ont été adoptées à York en 1864 et à Anvers en 1877, à l'occasion d'un congrès de l'International Law Association qui s'est tenu à Anvers. Elles ont pris le nom des Règles d'York et d'Anvers.

#### **2.19.1.3. Les avaries frais**

A côté des pertes et dommages matériels, les avarie peuvent entraîner des dépenses en vue de préserver la marchandise d'un dommage ou d'en limiter l'étendue ; ces dépenses appelées avaries frais consistent, par exemple, dans des frais des réexpéditions pour remises en état d'une machine avaries lors du transport et les frais de retour

## **Section 2 : La gestion du risque**

### **1. Introduction**

D'une manière générale, la gestion du risque sert à éviter "un danger éventuel, plus ou moins prévisible, inhérent à une situation ou à une activité".

La gestion du risque relève de la direction de l'entreprise et contribue à l'amélioration des performances et de l'efficacité d'une organisation. Elle permet de mettre en œuvre les exigences de sécurité et de garantir la réalisation des objectifs des organisations et des systèmes. Le risque comprend les opportunités et le potentiel de dommages. Le scénario est évalué selon sa probabilité et ses conséquences. Le risque ne comprend pas seulement des menaçants soudains, mais également les dysfonctionnements insidieux inattendus.

En matière de management, c'est la norme ISO31000 qui régit la gestion du risque, elle vise à repérer, analyser et évaluer les risques éventuels liés à l'activité d'une entreprise, et à les traiter pour les annihiler ou en réduire l'impact.

### **2. But de la gestion des risques**

- Amélioration de la marge de manœuvre de l'entreprise quelle qu'elle soit.
- Identification et gestion des risques et des opportunités à l'échelle de toute l'entreprise.
- Détection précoce (système d'alarme précoce), minimisation et maîtrise des dangers et des risques.
- Prévention des impondérables en entreprise et minimisation des pertes.
- Assurer l'avenir à long terme.
- Survie de l'organisation.
- Optimiser la mise de capital et assurer la capacité de rendement à long terme.
- Identifier et saisir les opportunités pour l'entreprise.
- Contrôle du risque pour mieux profiter des opportunités.
- Améliorer la communication ainsi que la gestion des risques et des opportunités.

### **3. Mise en place d'un processus de gestion des risques**

La figure ci-dessous résume les différents processus de gestion de risque en général dans une entreprise.



**Fig1** : Système dynamique de gestion des risques

### 3.1. Identification des risques

L'identification des risques vise à repérer les problèmes potentiels avant qu'ils ne se transforment en problèmes réels et à inclure cette information dans le processus de gestion de projet. La phase d'identification permet de formuler les énoncés de risques et d'identifier leur information contextuelle. L'énoncé de risque et l'information contextuelle à ce risque peuvent être précisés en répondant aux trois questions suivantes :

- Quelles sont les conditions ou les symptômes qui font qu'un risque est ce qu'il est, c'est-à-dire un problème en attente de circonstances qui lui permettront de se matérialiser ?
- Pourquoi est-ce un risque, autrement dit quel impact aura ce risque s'il survient ?
- D'où vient le risque, autrement dit quelles sont les causes des conditions ou des symptômes observés ?

Une gestion efficace des risques implique un processus continu d'identification. En effet, de nouveaux risques sont susceptibles de survenir au cours de la réalisation du projet. Une communication libre est également requise pour l'identification des risques et ce, afin d'encourager tous les intervenants du projet à communiquer les problèmes potentiels qu'ils entrevoient, à partir d'une vision orientée vers l'avenir du produit ou du service faisant l'objet du projet. Bien qu'une contribution individuelle joue un rôle dans cette identification, les échanges favorisés par un travail

d'équipe permettent une meilleure compréhension du projet et une identification plus précise et plus exhaustive des risques auxquels il est exposé.

### **3.2. Analyse des risques**

La phase d'analyse vise à convertir les informations et données sur le risque recueillies au cours de la phase d'identification. Une fois cette analyse complétée, il sera alors possible, sur la base des résultats obtenus, d'identifier une stratégie de mitigation et de contingence pour chaque risque et de définir les mesures appropriées. Pour y arriver, la phase d'analyse doit inclure les trois activités suivantes :

- Une évaluation des attributs de chaque risque notamment sa probabilité (ou sa fréquence), son impact s'il survenait et le délai disponible avant de devoir faire quelque chose;
- Une classification des risques identifiés afin de définir un ensemble de mesures cohérentes pour les gérer;
- Un ordonnancement des risques en fonction de leur priorité afin d'être en mesure de déterminer quels risques seront abordés en premier.

La phase d'analyse des risques constitue un processus continu d'examen des conditions et contraintes qui affectent le projet, des nouveaux risques qui surviennent au cours de son déroulement et des priorités qui évoluent. Une communication libre permet d'assurer que l'analyse soit effectuée en tenant compte de toute l'information disponible et contribue ainsi à établir un appui solide pour la planification de mesures de mitigation et de contingence. Une vision orientée vers l'avenir contribue à faire en sorte que l'analyse soit effectuée en portant une attention particulière à l'impact à long terme des risques. Finalement, une vision commune jointe à une perspective globale permettent d'analyser les risques dans un contexte élargi à la clientèle visée par le produit ou le service faisant l'objet du projet, aux besoins exprimés par la clientèle et aux objectifs de l'organisation.

### **3.3. Planification des risques**

La phase de la planification vise à planifier les mesures de mitigation et, au besoin les mesures de contingence, qui permettront de diminuer les risques identifiés au cours de la phase d'identification. Ultiment, les mesures de mitigation et les mesures de contingence viseront à réduire la probabilité (ou la fréquence) et l'impact de chaque risque, deux des attributs que la phase d'analyse aura permis de déterminer. La phase de planification doit permettre à chaque intervenant du projet de répondre aux questions suivantes :

- Ce risque me concerne-t-il ?
- Que puis-je y faire ?
- Jusqu'où dois-je aller et comment ?

Il est important de planifier efficacement et intelligemment. La planification des mesures de mitigation et de contingence devrait comporter autant de détails qu'il est nécessaire afin de pouvoir en retirer des bénéfices. À cet égard, la surplanification peut s'avérer aussi préjudiciable qu'un manque de planification, car elle est susceptible de devenir une excuse pour ne rien faire. Une planification efficace des risques constitue un processus continu de mise au point des mesures de mitigation et de contingence au fur et à mesure que de nouveaux risques se manifestent au cours de la réalisation du projet. Une communication libre et un travail d'équipe favorisent un échange de points de vue qui contribue à améliorer la qualité du contenu des plans de mitigation; ceux-ci seront alors plus à même d'être mis en œuvre de façon concluante.

Cette planification fait appel à un processus de gestion intégrée, en ce sens qu'elle doit s'harmoniser avec les objectifs visés par le projet. Une vision commune du produit ou du service faisant l'objet du projet jointe à une perspective globale prenant en considération les besoins de la clientèle et les objectifs de l'organisation dans laquelle le projet s'inscrit, permettent de concevoir des mesures de mitigation et de contingence qui tiennent compte des intérêts de la clientèle, du projet lui-même et de l'organisation. Finalement, une vision orientée vers l'avenir prenant en considération les conséquences associées aux risques contribue à faire en sorte que ceux-ci ne dégèrent pas en problèmes.

### **3.4. Suivi des risques**

La phase de suivi vise à recueillir l'information pertinente permettant de mettre à jour les fiches de risque et de présenter cette information de façon claire et intelligible aux personnes et aux groupes à qui elle est destinée. L'objectif ultime de l'information résultant de la phase de suivi est de pouvoir prendre une décision à l'égard de chaque risque faisant l'objet d'un suivi. La phase de suivi doit inclure les activités suivantes :

- La collecte de l'information requise afin de mettre à jour les fiches de risque;
- La compilation de cette information;
- La communication du résultat de cette compilation par l'entremise des fiches de risque mises à jour et de tout autre véhicule approprié

La phase de suivi constitue un processus continu dans le sens que l'état des risques fait l'objet d'un examen périodique et est communiqué à intervalles réguliers aux intervenants concernés. Une communication libre assure que l'état réel des risques est présenté, sans tenter de dissimuler les conséquences possibles de situations qui se sont détériorées, de mesures de mitigation des risques qui ne se sont pas avérées efficaces ou de mesures de contingence qui ont été déclenchées. La phase de suivi fait appel à un processus de gestion intégrée, en ce sens qu'elle doit s'harmoniser avec l'approche de suivi et de supervision du projet. Une perspective globale jointe à une vision orientée vers l'avenir permettant aux intervenants qui passent en revue les informations relatives au suivi de les interpréter dans le contexte approprié au produit ou au service faisant l'objet du projet, dans le but de dégager les tendances auxquelles celui-ci est soumis et d'identifier les nouveaux risques auxquels il est exposé.

### **3.5. Contrôle des risques**

La phase de contrôle consiste en une prise de décision éclairée, opportune et efficace concernant les risques et les plans de mitigation et de contingence. Chaque risque est examiné et l'information recueillie au cours de la phase de suivi est passée en revue dans le but de pouvoir déterminer les actions à prendre à son égard. Ainsi, la continuation des activités de suivi ou la clôture du risque constituent deux décisions possibles en rapport avec un risque donné. La phase de contrôle inclut les activités suivantes :

- L'analyse du résultat des activités de suivi et des rapports qui en découlent pour chacun des risques visés;
- Le choix d'un mode d'action par rapport à ces risques;
- La mise en œuvre des décisions qui ont été prises à l'égard de chacun des risques.

La phase de contrôle des risques fait appel au principe de communication libre car il est particulièrement important que la prise de décision se fasse en connaissance de cause, en prenant compte de toute l'information disponible à leur égard. Comme pour la phase de suivi, la phase de contrôle repose sur un processus de gestion intégrée à la gestion de projet et s'appuie largement sur les mécanismes qui y sont mis en œuvre. Une perspective globale, qui tient compte de l'application faisant l'objet du projet en tant que composante d'un système, jointe à une vision orientée vers l'avenir, contribuent à une prise de décisions dont l'objectif est le succès du projet et de l'organisation dans laquelle il s'inscrit.

### **3.6. La phase de communication**

La phase de communication constitue le pivot du processus de gestion des risques. Elle vise notamment à ce que les risques associés au projet et les options disponibles en vue d'en réduire les conséquences soient bien comprises, permettant ainsi de faire des choix éclairés qui tiennent compte des exigences auxquelles le projet doit répondre. La mise en œuvre d'une communication efficace est simple en apparence mais difficile en pratique. La détermination des informations essentielles à transmettre n'est pas toujours évidente au cours du déroulement d'un projet. Dans un contexte de gestion des risques, la phase de communication est rendue plus difficile en ce sens qu'elle traite de conséquences négatives qui ne font pas toujours l'objet d'un accueil favorable auprès des intervenants à qui l'information est destinée. Sous l'influence de certains paramètres tels que le climat caractérisant le projet, l'organisation dans laquelle il s'inscrit, le niveau de confiance entre les membres de l'équipe de projet, l'historique des conflits interpersonnels, le respect qu'ont les membres de l'équipe de projet entre eux, le rapport établi entre les gestionnaires et les spécialistes de domaine et l'état des relations clients fournisseurs, l'information relative aux risques sera communiquée de diverses façons. Elle pourra être dissimulée, transmise par des intermédiaires, propagée sous forme de rumeurs provenant de sources non identifiées ou enfin, et heureusement, partagée de façon à être prise en compte rapidement et efficacement. Par ailleurs, la recherche d'une phase de communication efficace ne doit pas non plus compromettre la structure organisationnelle et les voies

hiérarchiques existantes ou dégénérer en un exercice de démotivation systématique.

Pour que cette phase de communication soit efficace, doit faire appel au principe de communication libre, c'est-à-dire un échange d'information libre de contraintes entre intervenants de même niveau hiérarchique et de niveaux hiérarchiques différents. Elle doit également valoriser les opinions individuelles tout en stimulant le travail d'équipe qui favorise l'échange de points de vue et contribue ainsi à améliorer la qualité et la pertinence des informations.

## **Section3 : Prévention des risques dans une opération de commerce international**

### **1. Introduction**

Certes, les risques liés à l'exportation, comme à ceux des importations sont assez pesants pour les entreprises opérant dans ce domaine. Toutefois, en prenant les mesures adéquates, elles peuvent couvrir ou au moins diminuer ces risques. Il existe aujourd'hui des produits bancaires et d'assurances qui débutent à différents points afin de couvrir les risques individuels. Seule une lettre de crédit confirmée dans la devise de son pays pourrait garantir les exportateurs de tous ces risques.

Les risques d'importation peuvent également être réduits à un niveau plus gérable avec l'appui des assurances transport, des lettres de crédit, des opérations de change à terme et d'autres produits bancaires. L'assurance contre le risque de crédit est d'une grande aide pour les exportateurs et les importateurs ainsi que pour les banques qui les financent.

Les risques commerciaux peuvent être réduits en utilisant diverses méthodes de prévision et en surveillant de très près l'évolution des conditions et des règles commerciales dans le pays concerné, en particulier, tout en maintenant une trace des changements dans l'économie mondiale. La plupart des marchandises sont transportées par voie maritime, alors pour minimiser les risques liés au fret tout en économisant de l'argent, chaque exportateur devrait avoir une connaissance pratique de l'assurance maritime afin de savoir s'ils peuvent obtenir les protections nécessaires contre les dangers au moindre coût.

Les risques juridiques peuvent être évités dans une large mesure en incorporant la disposition relative à la nomination d'un arbitre, en cas de litige sur les conditions contractuelles. Pour les risques politiques, certaines compagnies d'assurances peuvent accepter de couvrir certains de ces risques en collectant des primes supplémentaires.

## **2. Prévention du risque par l'entreprise opératrice**

- Maitriser le choix des instruments et des techniques de paiement
- Maitriser les incoterms
- Souscription d'une assurance (même une assurance-crédit dans le cas du risque de non-paiement)
- Recours aux sociétés d'affacturage
- Recours aux banques ex Retenir, comme technique de paiement, le crédit documentaire en raison du degré de sécurité qu'il présente pour les deux parties au contrat.
- Eviter les pays à risque
- Intégrer une équipe de professionnel dédié à l'aide des importateurs et exportateurs  
*ex :(waystocap)*

*Waystocap a été Créée en 2015, c'est une équipe de professionnels dédiés à aider les importateurs, exportateurs, grossistes et détaillants à répondre à leurs besoins en matière de chaîne d'approvisionnement en les assistant durant tout le processus d'importation ou d'exportation. Il permet de faciliter la gestion des achats, des commandes, des paiements, des assurances et des livraisons.*

*Waystocap a pour mission de pallier aux lacunes et entraves du commerce en Afrique et de le*

*promouvoir en instaurant un climat de confiance une plate-forme a été créée, dans le but de permettre aux petites entreprises de s'outiller de l'assistance et du savoir-faire nécessaire afin d'échanger des marchandises sur le marché local et international, à destination ou/et en provenance de l'Afrique.*

L'importateur et/ou l'exportateur sera en relation directe avec des vendeurs et des acheteurs de confiance avec lesquels ils pourront collaborer de près afin de connaître les contraintes et les risques dans leurs pays respectifs et sur le marché ciblé. Ayant une longue expérience du marché de l'import-export en Afrique, cette plateforme leur indiquera également comment contacter les fournisseurs et les experts dans le domaine de la vente et du commerce extérieur dans cette région. Par ailleurs, il permet de commercialiser directement leurs produits en toute sécurité et de connaître des différentes précautions et assurances à considérer, car le groupe est composé de plusieurs personnes.

### **3. Prévention du risque par l'assurance**

La base de l'assurance est l'aversion au risque. Les agents économiques sont rétifs à prendre des risques, ce qui entrave l'innovation et freine l'activité. Les compagnies d'assurance proposent de couvrir ces risques (couvrir la valeur financière de ces risques) en les mutualisant

L'assureur évalue le coût potentiel des dommages, ainsi que la probabilité de leur occurrence. De ces deux données, il déduit non seulement le montant de la prime qui lui sera versée par l'assuré, mais aussi la somme totale que lui-même doit provisionner pour pouvoir rembourser le sinistre s'il se produit. L'expertise d'une compagnie d'assurance s'étend donc à deux domaines : la gestion du risque et la gestion financière.

Vu que la CAGEX est à l'image d'une assurance-banque en Algérie nous citerons dans cette section les risques assurés par cette compagnie.

#### **3.1. Les risques assurés par la CAGEX**

La CAGEX a pour mission d'encourager et de promouvoir les exportations Algériennes en dehors des hydrocarbures et de garantir les ventes à crédit au profit des opérateurs économiques activant sur le marché national l'assurance des crédits à l'exportation, les risques commerciaux, les risques politiques, les risques de non transfert.

##### **L'assurance-crédit à l'exploitation**

- **La police globale** : est destinée aux exportateurs de biens et de services, entretenant des contrats d'affaires ou ventes répétitives à l'étranger assortis ou non durées de crédit. Cette police garantie globalement les ventes réalisées à l'exportation. De ce fait l'assuré confie à la

CAGEX l'ensemble de son chiffre d'affaires à l'exportation. Cette assurance couvre le risque de crédit, soit le non-paiement de la créance résultant de:

- ✓ L'insolvabilité ou carence d'un acheteur privé au titre du risque commercial.
  - ✓ la survenance d'un risque politique, catastrophe naturelle, et non transfert ou de la carence d'un acheteur public, au titre du risque politique.
- **La police individuelle :** La police individuelle couvre les opérations ponctuelles d'exportation de biens et services, assortie ou non d'une durée de crédit. Elle garantit les exportateurs contre le risque de non-paiement des créances détenues sur l'acheteur étranger et résultant d'événements tels que:
    - ✓ Insolvabilité ou carence d'un acheteur privé au titre du risque commercial.
    - ✓ La survenance d'un risque politique, catastrophe naturelle, de non transfert ou de la carence d'un acheteur public, au titre du risque politique.

### **Vente d'informations économiques**

Elaborer et mettre à la disposition de la clientèle assurée ou non, l'information économique, financière et commerciale sur tout pays et /ou opérateur, et ce, à l'effet de permettre une maîtrise ou une concrétisation de la relations d'affaires, dans le domaine du commercial international ou national, avec le maximum de visibilité et d'éléments dur risque client et/ou du risque pays

Prévenir les risques de non-paiement en s'assurant, par le biais d'une appréciation crédible de la solvabilité d'un futur client.

- ✓ prévenir le risque de mauvaise ou de non réalisation d'un contrat par un fournisseur en s'informant sur ses capacités, son sérieux et sa notoriété.
- ✓ prévenir le risque de non rapatriement ou de rapatriement tardif de fonds, du a la situation de pays du contractant et de sa réglementation.

### **Prévention des risques de change**

L'entreprise peut se couvrir contre le risque de change, ces assurances ont pour objet de permettre aux entreprises exportatrices d'établir leurs prix de vente et de passer des contrats en devises sans encourir le risque de variation des cours de change.

- ✓ Elles concernent aussi bien des opérations ponctuelles que des courants d'affaires régulier ;
- ✓ Elles peuvent couvrir les variations de change sur un courant d'affaire à l'import ou l'export

pendant la période de facturation jusqu'au paiement.

Ces assurances comprennent parfois des clauses permettant de bénéficier de l'évolution favorable de la devise, le cours garanti pouvant être modifié pendant la période de facturation.

### **Prévention risque de fraude**

L'assurance fraude est une assurance qui protège les entreprises contre le risque de fraude externe tel que l'arnaque au président et au fournisseur, ainsi que fraude interne qui est le détournement de fond par un salarié, ou la syberfraude. L'assurance permet une indemnisation en cas de sinistre.

*Pour la compagnie d'assurance algérienne « CAGEX » elle ne couvre pas encore le risque de change et de fraude.*

### **3.1. Les assurances de risques maritime**

L'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (*assurance maritime sur corps du navire*), ou sur ses marchandises (*assurance maritime sur faculté*).

#### **3.1.1. Assurance maritime corps du navire**

Assurance maritime sur corps du navire est le contrat d'assurance qui a pour objet de garantir un navire ou une unité flottante contre les risques maritimes dans une zone déterminées appelée zone de navigation et pour une période déterminée.

Le but principal de l'assurance corps (navire) de tous navires est d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels subis par les navires assurés.

Elle garantit aussi la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires (*voiliers, bateau à moteur, bateau de pêche ou autres navires*) et des transporteurs maritime et fluviaux.

*« Les navires peuvent être assurés pour un seul voyage, plusieurs voyages consécutifs et pour un temps bien déterminé ».*

*« Pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour du délai sont couverts par l'assurance ».*

#### **3.1.2. Assurance faculté maritime**

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées depuis leur sorties des magasins de l'expéditeurs jusqu' à leur entrées dans les magasins de destinataire final : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc.

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie.

### **Cas réel :**

#### **d'indemnisation d'un sinistre en assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA**

### **1. Introduction**

Les pertes et dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police, toutefois, l'assureur ne prend pas en charge les pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré.

Tout au long de cette section

### **2. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres**

Cette gestion implique trois phases :

#### **2.1. La phase d'ouverture du dossier**

Cette phase comporte

##### **2.1.1. Déclaration de sinistre par l'assuré**

Après la réalisation d'un risque, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans les délais prescrits par les conditions générales. Le délai de déclaration du sinistre en matière maritime revêt une grande importance et constitue une des mesures conservatoires à observer que la réalisation d'un tel risque impliquait.

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

- Le numéro de police ou l'avis d'aliment ;
- Effet et échéance de la police ;
- La date et le lieu de survenance du sinistre ;
- La nature de sinistre ;
- Les caractéristiques de l'engin de transport ;
- L'estimation approximative des dommages.

##### **2.1.2. Constitution de la provision (réserve)**

A l'ouverture d'un dossier sinistre, une provision est automatiquement constituée. Le montant de la provision dépend de l'estimation approximative des dommages augmentés des frais d'expertise tel qu'arrêté par l'assuré. Le cas échéant, le coût moyen de la garantie accordée sera considéré comme une provision initiale, à actualiser en cours de gestion dès réception des pièces justifiant les dommages.

### **2.1.3. Enregistrement du dossier sinistre**

L'enregistrement des dossiers sinistre déclarés doit s'effectuer sur des registres numérotés, paraphés et visés par le directeur régional. Il y a lieu de procéder à la même subdivision que celle réalisée au niveau du registre production.

### **2.1.4. Avis de sinistre**

A la fin de chaque décade, l'agence doit déclarer à la direction régionale tous les sinistres survenus par bordereau de sinistre déclaré dûment, signé par le gestionnaire du sinistre.

### **2.1.5. Phase de détermination de l'indemnisation**

La détermination de l'indemnité se fait après exploitation des documents justifiants la réclamation. Ces documents doivent attester de la matérialité du sinistre  
*(Un rapport d'expertise, procès de ce contrat, attestation de perte ou autres)* et son évaluation exacte  
*(facture, note de débit).*

### **2.1.6. La phase règlement**

Au terme de l'instruction du dossier, il sera procédé à l'établissement des documents de règlement.

#### **2.1.6.1. Dispatch de règlement**

La dispatche doit comporter tous les renseignements relatifs au sinistre considéré ainsi comme un résumé des faits. Elle doit comporter tous les détails concernant le décompte de règlement. Elle doit être établie en quatre exemplaires.

#### **2.1.6.2. Quittance de règlement**

Ce document doit comporter les renseignements identifiant l'évènement objet du règlement ainsi que le montant total à payer au bénéficiaire qui approuvera la proposition de règlement. Il doit être établi en quatre exemplaires trois copies doivent être transmis à l'assuré qui doit les retourner dûment signé.

### **2.1.6.3. Pièce de dépense (ordre de paiement)**

Après réception de la quittance de règlement ou de l'indemnité, il sera procédé à l'établissement d'une pièce de dépense. Ce document doit être lisiblement rédigé et doit comporter les coordonnées exactes du bénéficiaire, l'objet de paiement, le montant de l'indemnité en lettre et en chiffre ainsi que le numéro d'enregistrement.

### **2.1.6.4. Etablissement du chèque**

Dès signature de l'ordre de paiement, le dossier est transmis au service financier pour l'établissement du chèque matérialisant le règlement celui-ci est signé par le responsable de la structure financière de l'agence ainsi que par le chef d'agence

### **2.1.6.5. Exercer un recours contre un tiers**

Dans le cas où le sinistre subi par l'assuré est causé par un tiers, l'assurance exerce un recours contre ce dernier.

### **2.1.6.6. Classement du dossier après règlement**

Dès que le règlement est effectué, le dossier sera classé avec la mention de règlement sur la chemise, sur la fiche sinistre et sur le registre toutefois, le dossier demeure toujours en gestion pour la partie recours.

## **3. Cas réel au sein de la SAA**

Dans ce qui suit nous allons voir des exemples de règlements relatifs aux avaries particulières au sein d'une des agences de la SAA.

### **Souscription d'une assurance par un importateur**

Un client que nous appellerons (par réserve de confidentialité) « BOIS AL » a souscrit une police d'assurance FACULTE MARITIME, « police d'abonnement » la police est conclue aux conditions TOUS RISQUES INCLUS VOL & DISPARITION auprès de la SAA, La valeur assurée 121 581 411.12DA. Une franchise est applicable avec 3% du montant des dommages avec un minimum de 15 000.00DA (les dommages inférieur à 15 000,00DA ne sont pas remboursables »  
(Voir annexe 01)

### **Déclaration du sinistre par l'assuré**

#### **Présentation des éléments relatifs au sinistre**

- Expéditeur (*exportateur*) : BOIS EURO ;
- Importateur (*assuré*) : BOIS AL ;
- Navire transporteur : MARIA M
- Nature de la marchandise transportée : Palettes de panneaux mélaminés ;

- Quantité de la marchandise importée : 1190 palettes soit 4 199.601 m<sup>3</sup>
- Tonnage de la marchandise transportée : 2962.714TM ;
- Port de chargement Port de BOURGAS BULGARIE /EUROPE
- Port de déchargement : MOSTAGHANEM

L'assuré a déclaré un sinistre auprès de son agence d'assurance, Il renseignant la fiche « Déclaration de sinistre ».

Dans la rubrique « description sommaire de l'avarie » il a été écrit ‘ ‘ lors du déchargement de 1190 palette de bois mélaminé, 1053 palettes ont été avariées, 09 palettes déchargé avec des planches cassées et 123 palette avec des panneaux endommagés à différents degrés durant le déchargement ’ ’  
(Voir Annexe 02)

L'assuré a joint à la déclaration dûmes remplie l'ensemble des pièces nécessaire à savoir :

- La facture commerciale (Voir annexe 03)
- Stetement of fact qui est Rapport d'escale adressé par l'agent à l'armateur. C'est le relevé chronologique des opérations de chargement ou de déchargement permettant le calcul des surestaries ou de la dispatch sur le time sheet. (Voir annexe 04)
- Le connaissement ou BL Original (Voir annexe 05)

### 3.1.L'expertise

Une expertise a été établie par un bureau d'expertise « SARL OPEMAR » Opérations et expertises maritimes », avec comme mission de déterminer la nature, la cause et l'évaluation des dommages.

Le rapport d'expertise comprend l'ensemble des informations nécessaires (Voir Annexe 06)

**Les caractéristiques du navire :** (pavillon, port d'attache, année de construction, l'armateur, le manager...)

L'escale du navire les dates et les heures précises d'arrivée en rade, d'accostage du début et de la fin des opérations de déchargement)

**L'identification de la cargaison :** 1 190 palettes de panneaux, le tous pesant 2 962.714TM et d'un volume globale de 4 199.601 m<sup>3</sup>

Déroulement du déchargement

Dans ce rapport, l'expert déclare que :

1 058 palettes ont été débarquée saine

09 palettes disloquées avec des planches cassées durant le déchargement

123 palettes avec des palettes endommagées

Le nombre total des palettes déchargées était conforme au connaissement soit 1 190.

Selon le rapport d'expertise, les avaries constatées sur les palettes se sont produites lors des opérations de déchargement et de chargement sur le camion

### Estimation des dommages

En e basant sur la facture commerciale :

- Montant facture : 888 947,00 € ;
- volume globale de 4 199.601 m<sup>3</sup>
- Nombre total des palettes 1 190U

### Le volume moyen des panneaux ?

$$4\ 199.601\text{M}^3 / 1\ 190\ \text{Fardeaux} = 3\ 529\text{M}^3$$

### Le prix unitaire moyen de 1M<sup>3</sup> ?

$$888\ 947,00 / 4\ 199.601 = 211.67\ \text{€}$$

### Estimation des dommages des 09 palettes avec dépréciation estimée à 30%

$$09 \times 3\ 529 \times 211.67 \times 30\% = 2\ 016.85\text{€}$$

### Estimation des dommages des 123 palettes avec dépréciation estimée à 80%

$$123 \times 3\ 529 \times 211.67 \times 80\% = 73\ 503.17\text{€}$$

### Montant total du préjudice ?

$$2\ 016.85 + 73\ 503.17 = 75\ 520.02\text{€}$$

Conversion de l'Euro au Dinar algérien selon le taux de change courant (1€=136.77DA)

$$75\ 520.02 \times 136.77 = 10\ 328\ 873.13\text{DA}$$

**Le montant du préjudice a été estimé par l'expert à  
10 328 873.13 DA**

## 3.2. Règlement du dossier sinistre

### Détermination du montant de l'indemnité

Le montant de l'indemnité alloué à l'assuré est, comme suit :

Le montant de l'évaluation de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat.

**Montant des dommages :** 10 328 873.13DA

**Montant de la franchise :** 309 866 .19DA

**Honoraires de l'expertise :** 99 068 .20DA

**Indemnité totale :** 10 328 873.13+ 99 068 .20 - 309 866 .19 = **10 118 075.14DA**

Le règlement de l'assuré est subordonné à l'aboutissement du recours qu'exercera la SAA contre le transporteur et/ou l'armateur (*Voir Annexe 7*)

### 3.3. Acte de subrogation

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur d'avoir reçu le montant de l'indemnité d'un sinistre, l'assureur est alors subrogé dans les droits de l'assuré. La compagnie d'assurance peut alors agir à la place de son client et mettre en œuvre toutes les procédures amiables ou judiciaires dans le cadre du recours contre le tiers afin de récupérer la créance commerciale.

#### 3.4. L'exercice du recours contre le tiers (L'enquête de la SAA)

Après exploitation du dossier et enquête sur le navire il s'avère que le responsable du sinistre est le transporteur, par conséquent, la SAA exerce un recours d'abord à l'amiable contre **le transporteur**.

La SAA a adressé une lettre de réclamation au correspondant du transporteur en Algérie avec (Délais de prescription est le 18/07/2019).

Vu que l'accord à l'amiable n'a pas aboutie, la SAA a dut recourir à la justice avant les délais de prescription qui est d'une année pour demander le remboursement de la cargaison endommagée

La décision est rendue par le tribunal de Mostaghanem, *un jugement a été prononcé en la faveur de la SAA date du 28/02/2020*

La décision de justice a été notifiée par le parquet.

La SAA a procédé à la saisie conservatoire Elle doit régler une garantie au profil du tribunal par la voie d'un avocat qui est de 7% du montant des dommages prononcé par le jugement soit 1 011 807.51DA.

« Une saisie conservatoire est ce que l'on appelle une mesure d'exécution forcée. Il s'agit d'une action judiciaire qui permet à un créancier de saisir les biens de son débiteur afin d'exiger le règlement de la dette de ce dernier »

Après le paiement de cette garantie, la SAA par le billait de son avocat informe le transporteur de la saisie de son navire, ce dernier par le billait de son correspondant en Algérie a réglé le sinistre amiablement c'est-à-dire dans les délais qui est de 3jours afin d'éviter la saisie définitive du navire par la SAA.

Le montant réglé par le transporteur est de (avis de crédit) 73 610.00€ soit 9 657 367.00DA.

Le SAA a procédé à la main levée du navire par le billait d'un avocat.

### **Conclusion**

L'assurance faculté maritime est avant tout un réducteur d'incertitude, elle ne supprime pas le risque, mais elle réduit les dommages occasionnés par celui-ci raison pour laquelle toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur faculté auprès d'une compagnie d'assurance.

## ***Conclusion générale***

Au sens strict, le commerce international est l'ensemble des flux de marchandises entre les espaces économiques nationaux. Il comprend toutes les opérations sur le marché mondial. Il est l'organe regroupant les divers pays du monde engagés dans la production des biens destinés aux marchés étrangers, il est Aujourd'hui en constante évolution et est devenu une variable centrale dans l'économie mondiale, Il constitue un moteur à la croissance permettant à tout pays de se développer.

L'augmentation du commerce entraîne systématiquement un développement du transport maritime car bien que les marchandises transitent par plusieurs voies, de transport par voie maritime est de loin le mode le plus rentable est le plus sécurisé. Il confère de nombreux avantages économiques « L'expédition d'une marchandise par bateau est généralement plus économique que l'expédition par voie aérienne ou terrestre. Très souvent, les frais généraux de fonctionnement et d'entretien d'un navire de fret ont un coût beaucoup moins élevé que les autres formes de transport » elle est aussi plus pratique de part la quantité et la diversité des marchandises transportées, de plus il est également avantageux pour l'environnement car il est moins polluant, ce ont favorisé et entraîné un fort développement des compagnies maritimes et des ports.

Ce pendant ce développement a été accompagné et structuré par la mise en place des règles, des conventions et arrêtés internationaux par l'organisation mondiale du commerce, tel que la convention de « Bruxelles, et de Rotterdam » ainsi que l'élaboration de plusieurs Incoterms par la Chambre de Commerce International afin d'encadrer, de règlementer et de faciliter les opérations d'importation et d'exportation.

Malgré toutes les conventions, les règles, les différents incoterms qui régissent le commerce international, cela n'empêche pas que les activités qui lui sont liées d'être exposées à divers risques. Ces risques peuvent toucher l'ensemble des intervenant et peuvent survenir depuis la fabrication du produit, pendant son acheminement tel que la survenue d'une avarie jusqu'à son arrivé à destination, et même lors de la transaction ou transfert d'argent.

L'ampleur et la fréquence de ces risques est d'autant plus élevée que l'activité est vivante, ainsi les entreprise notamment les grandes firmes mettent en place des processus de gestion de risque afin de s'y prémunir. Mais dans ce cas si le sinistre venait à survenir, l'entreprise devrait assumer seule les conséquences et les pertes survenues, et dans ce cas grand nombre d'entre elles ne survivraient pas, ainsi la meilleure solution est de contracter une assurance.

L'assurance, sous ses nombreuses formes, permet le transfert et la répartition des risques, ainsi d'atténuer les effets financiers de nombreux types de sinistres qui, sans cela, devraient être entièrement assumés par les victimes, car la base de l'assurance est de mettre en commun les risques et en mutualisant les primes pour que la bonne fortune du plus grand nombre bénéficie aux quelques-uns qui rencontrent des difficultés, dit principe de la mutualité.

En Algérie, les différents intervenants dans le marché assurantiel (l'assureur, courtier et autres) sont régis par le ministère des finances, le conseil national des assurances, la commission de supervision des assurances et la centrale des risques.

La Société Nationale des Assurances (SAA) qui occupe la première place en Algérie, est un acteur d'une grande importance en assurance, notamment en assurance maritime.

Le cas d'assurance maritime sur faculté qui a été traité dans le dernier chapitre montre l'engagement et les moyens déployés par la SAA dans le traitement des dossiers sinistres.

En conclusion nous pouvons dire que

Toute activité est menacée par la survenue d'un risque, et le meilleur moyen de protection est de souscrire une police d'assurance.

Afin de répondre avec efficacité à la demande de protection des assurés le domaine assurantiel doit maintenir un développement en continu.

## Ouvrages

# Bibliographie

1. ALBERT Jean-Luc, Douane et droit douanier, Ed Bronché, France, 2013.
2. BAUCHET Pierre, L'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998.
3. BELALMICH Sabrina, Bien assuré les siens, Ed. Chiron, Paris, 2005.
4. BELOTTI Jean, Transport international de marchandises, Ed Broché, 5<sup>ème</sup> édition, France 2015.
5. BESSON Jean-luc et PATRAT Christian, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed. Economica, France, 2005.
6. CHEVALIER Denis et DUPHIL François, Transporter à l'international, Ed. Foucher, 4<sup>ème</sup> édition, France, 2009.
7. DAILLY Donald, logistique et transport international de marchandises, Ed Le Harmattan, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, 2014.
8. DAMIEN Marie-Madeleine, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, 2005.
9. HENRIET Dominique et ROCHET Jean-Claude, Microéconomie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1991.
10. LORENZO Jean-Hervé et EWALD François, Encyclopédie de l'assurance, Ed Economica, Paris, 2007.
11. MARCQ Jean-Patrick, Risques et assurance transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, Ed. l'Argus de l'assurance, France, 2003.
12. PARIS Catherine, Le régime de l'assurance protection juridique, Ed. Larcier, Bruxelles, 2004
13. PASCO Corinne, Commerce international, Ed Dunod, 4<sup>ème</sup> édition, Paris, 2002.
14. PUTZEYS Jaque, Droit des transports et droit maritime, Ed. Bruylant, Bruxelles, 1993.
15. ROCHELLE André, livre d'assurance : top pratique, Paris édition : top1999.
16. WERNER August-Raynald, Traité de droit général, Ed. Doz, Genève, 1964.
17. YEATMAN Jérôme, Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, France, 1988.

## Articles de revues

1. Statistique de la (CNUCED) conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
2. WINEBRAKE James, et al « *Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international* », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Edition OCDE, Chapitre 3.

## Thèses et mémoires

1. Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010.
2. Séminaire sur les assurances transport maritime, Société Algérienne d'Assurance, Direction du transport, 18 novembre 2012. Alger.
3. Séminaire sur les bases techniques de l'assurance 2012.
4. Mémoire intitulé l'Assurance maritime établi par SADOU Meziane Ahmed et FELLAG Dalila
5. Mémoire intitulé L'assurance transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie établi par BOUCHEBBAH Ferial et BOUCHIBANE Nabila.
6. Mémoire intitulé impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie établi par KHALDI Seddik.
7. Mémoire intitulé l'assurance, un outil de gestion des risques établi par BEKKA Lounis
8. Mémoire intitulé La place de l'assurance dans la gestion des risques liés aux opérations du commerce extérieur établi par KHOUCHANE Nehla et TOUNES Amina.

## Textes juridiques

1. Code maritime Algérien.
2. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature « Règle de la Haye ».
3. L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
4. L'ordonnance N°95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

## Sites internet

1. <http://www.douane.gouv.fr/article/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance>.
2. <http://www.logistiqueconseil.or/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm>
3. [http://www.cna.dz/content/SearchTexte="+souscripteur](http://www.cna.dz/content/SearchTexte=).
4. <http://www.cours-de-droit.net/le-role-social-et-economique-de-l-assurance>
5. [http://www.caat.dz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=64&Itemid=12](http://www.caat.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=12).
6. <http://www.assurance-et-lmutuelle.com>
7. <http://www.l'antenne.com>
8. <http://www.juridique-droit-des-assurance.com>
9. <http://www.ooreka.fr>
10. <http://www.fédération-française-des-assurances>

## Table des matières

Introduction générale .....	1
<b>Chapitre1 : Généralités sur le commerce international</b>	
<b>Section 1 : les fondements du commerce international</b>	
1. Introduction.....	1
2. Définition du commerce international .....	2
3. Naissance du commerce international .....	3
4. Développement du commerce international .....	4
5. La chambre de commerce International.....	8
6. Les modes de transport international .....	9
6.1. Le Transport Maritime .....	9
6.2. Le Transport Aérien .....	9
6.3. Transport Ferroviaire .....	10
6.4. Le Transport Fluvial .....	11
<b>Section 2 : La politique du commerce international</b>	
1. Introduction .....	11
2. Les incoterms .....	11
2.1. Définition.....	11
2.2. A quoi sert un incoterm ?.....	12
2.3. Quand faut-il définir les incoterms ?.....	12
2.4. Classement des incoterms. ....	13
2.4.1 Incoterm EXW : Ex Work .....	14
2.4.1 Incoterm FAS : Free Alongside Ship .....	15
2.4.1 Incoterm FCA : Free Carrier Along side.....	16
2.4.1 Incoterm FOB : Free On Board.....	17
2.4.1 Incoterm CIP : Carriage and Insurance Paid to.....	18
2.4.1 Incoterm CPT : Carriage Paid To.....	20
2.4.1 Incoterm CIF : Cost Insurance & Freight.....	21
2.4.1 Incoterm CFR : Cost and Freight .....	22
2.4.1 Incoterm DAP : Delivered At Place.....	23
2.4.1 Incoterm DPU : Delivered at Place Unloaded .....	24
2.4.1 Incoterm DDP : Delivery Duty Paid .....	26
3. Les documents usuels du commerce extérieur.....	27
3.1 Les documents de prix .....	27
3.1.1.Facture pro forma.....	28
3.1.2.La facture commerciale (définitive) .....	28
3.1.3.La facture consulaire .....	28
3.2 Les documents de transport (expédition).....	28
3.2.1 Le connaissement maritime (bill of lading) .....	29
3.2.2 La lettre de transport aérien : (air way bill) : LTA .....	30
3.2.3 La lettre de transport routier (truck waybil) : LTR.....	31
3.2.4 Le duplicata de lettre de voiture international : DLVI (rail way bill).....	31
3.2.5 Le récépissé postal (bulletin d'expédition).....	31
3.2.6 Documents de transport combiné.....	31

3.3 Les documents d'assurance.....	32
3.3.1 La police d'assurance .....	32
3.2.2 Le certificat d'assurance.....	32
3.3 Les documents douaniers.....	33
3.4 Les autres documents utilisés.....	33

### Section 3 : Le transport maritime

1. Introductio .....	34
2. Conventions liées au transport maritime international .....	34
2.1. La convention de Bruxelles du 25 aout 1924.....	34
2.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968 .....	35
2.3. La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer,(Intitulée les règles d'Hambourg).....	36
2.4. Les règles de Rotterdam.....	37
3. Les intervenants dans une expédition maritime .....	37
3.1. Le chargeur .....	37
3.2. Le transporteur .....	37
3.3. Propriétaire.....	37
3.4. L'armateur.....	37
3.5. Le transporteur .....	37
3.6. L'agent consignataire.....	38
3.7. Le manutentionnaire .....	39
3.8. L'aconier .....	39
3.9. Le transitaire .....	40
3.10. Les autorités douanières .....	40
3.11. Le banquier .....	41
3.12. L'assureur .....	41
4. Les variétés de marchandises transportées .....	41
4.1. La nature des marchandises transportées .....	41
4.2. Typologies des marchandises transportées .....	42
5. Conclusion.....	44

### Chapitre 2 Généralité sur les assurances

#### Section1 : Généralités sur l'assurance

1. Définition et rôle de l'assurance .....	46
2. Histoire et évolution de l'assurance .....	47
3. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques.....	47
4. Les éléments d'une opération d'assurance .....	48
4.1. Le risque.....	48
4.2. La prime d'assurance ou la cotisation.....	48
4.3. Le contrat d'assurance .....	49
4.4. La note de couverture.....	49
4.5. L'avenant .....	49
4.6. Le sinistre.....	49

4.7.La prestation de l'assureur .....	49
4.8.La franchise.....	50
5. Les parties engagées dans une opération d'assurance .....	50
5.1.L'assuré .....	50
5.2.L'assureur .....	50
5.3.Le souscripteur .....	50
5.4.Le bénéficiaire .....	50
5.5.Le tiers .....	51
5.6.La coassurance .....	51
5.7.La réassurance.....	51
5.8.La rétrocession .....	52

## Section 2 : L'assurance en Algérie

1. Les intervenants dans le marché algérien des assurances .....	52
1.1.Les compagnies d'assurance.....	52
1.2.Le ministère des Finances .....	53
1.3.Les institutions autonomes.....	53
1.4.Les compagnies de réassurance .....	54
1.5.Les banques .....	54
1.6.Les agents généraux .....	55
1.7.Les courtiers.....	55

## Section 3 : L'assurance maritime

1. Introduction .....	55
2. Définition de l'assurance maritime.....	55
3. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime .....	55
3.1.Les compagnies d'assurances .....	56
3.2.Le courtier d'assurance maritime.....	56
3.3.Les agents maritimes d'assurance.....	56
3.4.L'expert maritime .....	57
4. La police d'assurance maritime sur facultés .....	58
4.1.Types de Police d'Assurance .....	58
4.2.La nature de la couverture des risques .....	59
4.3.Les risque exclus en assurance maritime .....	59
4.4.La durée de couverture de risque .....	60
5. Conclusion .....	61

## Chapitre 03 Gestion des risques liés au commerce international

### Section 1 : Types de risque lié au commerce international

1. Définition.....	63
2. Tipe de risques .....	64
2.1.Le risque client.....	64
2.2.Le risque des documents incomplets .....	64
2.3.Le risque d'assurance inadéquate .....	64
2.4.Le risque sur les performances d'un tiers .....	64
2.5.Le risque de retard et de distance.....	64
2.6.Les changements dans les coûts de transport.....	65
2.7.Le risque des systèmes juridiques.....	65
2.8.Le risque de fabrication .....	65
2.9.Les risques des pays étrangers .....	66
<b>2.10</b> Les risques commerciaux.....	66
<b>2.10</b> Le risque politique .....	66
2.10 Les grèves .....	66
<b>2.10</b> Le boycottage ou embargo.....	67
<b>2.10</b> Saisie, dommage ou destruction justifiés par des décisions politiques.....	67
<b>2.10</b> Le risque lié au transfert .....	67
<b>2.10</b> Le risque de change .....	68
<b>2.10</b> Risques liés à la propriété intellectuelle.....	69
<b>2.10</b> Risques liés à l'éthique .....	69
2.10 Risques liés au transport .....	70

## Section 2 : La gestion du risque

1. Introduction.....	73
2. But de la gestion des risques.....	73
3. Mise en place d'un processus de gestion des risques.....	73
3.1 Identification des risques .....	74
3.2 Analyse des risques.....	75
3.3 Planification des risques .....	75
3.4 Suivi des risques .....	76
3.5 Contrôle des risques .....	77
3.6 La phase de communication .....	78

## Section 3 : prévention des risques dans une opération de commerce international

1. Introduction.....	78
2. Prévention du risque par l'entreprise opératrice .....	79
3. Prévention du risque Par l'assurance .....	80
3.1. Les risques assurés par la CAGEX .....	80
3.2.Les assurances de risques maritimes.....	82

cas réel: d'indemnisation d'un sinistre en assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA  
..... 83

Conclusion générale .....

Référence bibliographique

Table des matières

Annexes