

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE Mouloud MAMMERI de TIZI-OUZOU

**Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des
Sciences de Gestion**



**MEMOIRE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER
EN SCIENCES COMMERCIALES**

Option : FINANCE ET COMMERCE INTERNATIONAL

Thème :

**ASSURANCE DU TRANSPORT MARITIME DANS LE
COMMERCE EXTERIEUR ALGERIEN**

**Présenté par :
BOUSSABA LYNDIA
BAKIRI LYDIA**

**Encadré par
Mr ACHIR Mohammed**

Membres du Jury

Président : Mr OUALIKANE SALIM

Rapporteur : Mr ACHIR MOHAMED , Maitre de conférences (B)

Examineur : Mr ABIDI Mohammed (b)

Promotion 2019/2020

REMERCEMENT

*Nous tenons à adresser nos vifs remerciements à notre encadreur
Monsieur ACHIR MOUHAMED Qui par ses
encouragements renouvelés, ses remarques pertinentes, ses conseils, sa
disponibilité, et son soutien qui ne nous ont jamais fait défaut, nous avons pu
achever notre travail de recherche dans les meilleures conditions ;*

*Nous remercions également les membres du jury qui ont accepté d'évaluer
ce modeste travail ;*

*Nous remercions également, l'ensemble des enseignants qui ont assuré
notre formation tout au long de notre cursus universitaire ;*

*Nous tenons aussi à remercier tous ceux qui ont contribué à ce modeste
travail*

RÉSUMÉ

Le développement du transport a permis l'essor des échanges de l'économie internationale car les opérations de commerce international ont pour objectif essentiel la recherche de bénéfices en stimulant les activités d'importation et d'exportation de biens. Le commerce international implique nécessairement des déplacements des marchandises qui les exposent à des risques de plus en plus importants suivant leur nature, l'emballage, le conditionnement et le mode de transport utilisé.

Le premier et le plus ancien mode de transport est la voie maritime. Toutefois l'existence de risques, le besoin de sécuriser les marchandises pendant toute la durée du transport devient indispensable.

La naissance de l'assurance trouve son origine dans le développement du transport notamment du transport maritime qui a favorisé l'émergence des autres modes avec le développement des axes routiers, ferroviaires et aériens.

Malgré que l'Algérie occupe la troisième place en Afrique avec un chiffre d'affaires de 5,2 milliards de DA en 2012, dont 77% pour le transport maritime et 23% pour l'aviation mais si nous analysons les chiffres d'affaires par rapport à l'activité économique de l'Algérie et son potentiel, force est de reconnaître que nous sommes très loin de réaliser des performances acceptables. Le constat est valable pour le secteur des assurances dans son ensemble.

Liste des figures

Figure 01 : évolution des exportations par groupe d'utilisation hors énergie et lubrifiants de 2000 à 2010.

Figure n°2 : La répartition des importations de l'Algérie par groupe d'utilisation en 2010.

Figure n°3 : La répartition des importations de l'Algérie par région économique en 2008.

Figure N°04 : La répartition des exportations de l'Algérie par région économique en 2009.

Figure05 : Evolution annuelle de la branche assurance en Algérie de 2005 à 2012.

Figure N°06 : Evolution annuelle de la branche assurance transport en l'Algérie de 2005 à 2012.

Figure N°07 : évolution des assurances N°20 du³^{ème} trimestre 2012 .

Figure N° 08 : évolution annuelle de l'assurance transport maritime en Algérie de 2010 à 2012.

Figure N°09 : Evolution du chiffre d'affaire du marché algérien des assurances 2006-2017.

Liste des tableaux

Tableau N° 01	Commerce international par mode de transport de l'union Européenne à 25 (hors commerce intra) et des Etats Unis
Tableau N°02	Trafic maritime international et flotte des navires dans le monde 1970-2007
Tableau N° 03	Avantages et inconvénients des différents modes de transport
Tableau N° 04	Les progrès techniques du transport maritime
Tableau N° 05	Evolution de la balance commerciale de l'Algérie de 2000 à 2010
Tableau N°06	Evolution des exportations par groupe d'utilisation de 2000 à 2010
Tableau N°07	Les dix premiers clients de l'Algérie
Tableau N°08	Les dix premiers pays fournisseurs de l'Algérie
Tableau N° 09	Evolution de l'assurance maritime en Algérie de 2010 au 31 mars 2013

LISTE DES ABREVIATIONS LES PLUS UTILISES

CI: Commerce International

GAAT: General Agreement on Tariffs and Trade

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

FMI : Fond Monétaire International

BM : banque Mondiale

SMI : Système Monétaire International

CFR: Cost, and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CMA : Code, Maritime, Algérien

DAP : Delivred at Place

DAT: Delivred at Terminal

DDP: Delivred Duty Paid

EXW: EX Works

FAS: Free Alongside Ship

FCA: Free Carner

FOB: Free On Board

CAAR : Compagnie Algérienne Assurance et Réassurance

CNA : Conseil National des Assurances

SAA : Société Algérienne des Assurances

SOMMAIRE

Introduction générale

CHAPITRE INTRODUCTIF Evolution du commerce international, du système de change et des assurances

Section 1 Evolution du commerce international	6
Section2 Evolution du système d'assurance et des moyens de transport	12
Section 3 Evolution du système monétaire international	21

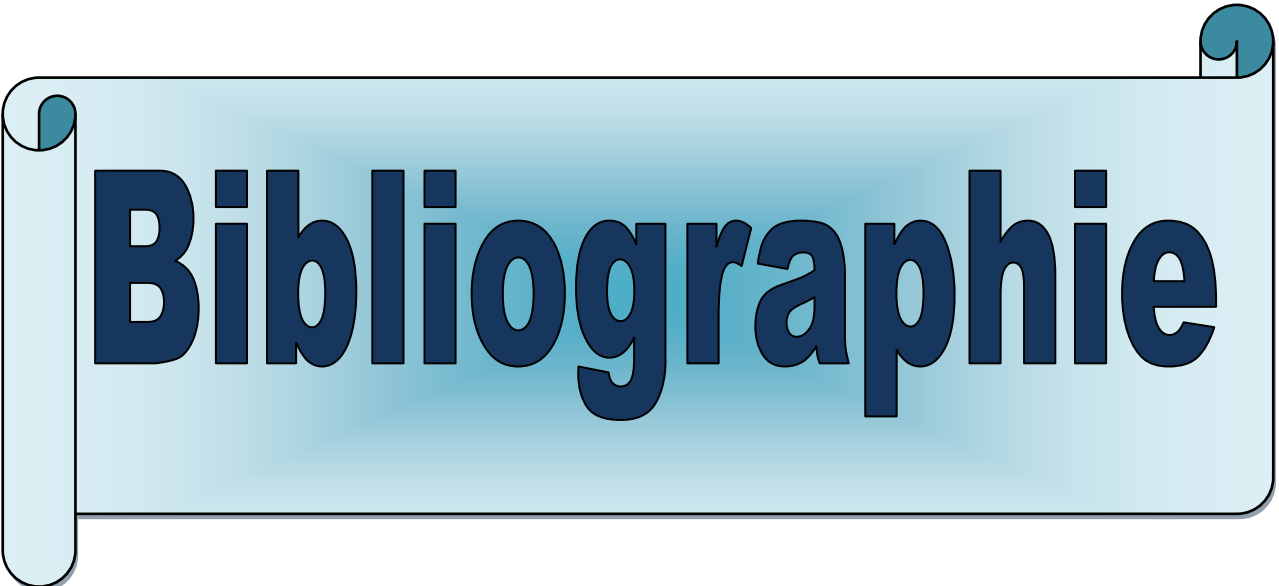
CHAPITRE II Rôle et techniques de l'assurance maritime

Section1 Eléments de définition des assurance s.....	28
Section 2 Transport maritime international	35
Section 3 Assurance maritime	47

CHAPITRE III L'assurance maritime dans le commerce extérieur Algérien

Section 1 Le secteur des assurances Algérien	65
Section 2 La structure du commerce extérieur en Algérie	73
Section 3 Contribution des assurances maritimes en Algérie	80

Conclusion générale



Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages ;

- BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome3, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002.
- LANDEL James, préface de LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition L'ARGUS de L'ASSURANCE, 2005.
- COUILBAULT François ; ELIASHBERG Constant LATRASSE Michel, « Les grands principes de l'assurance », 5ème édition L'ARGUS de L'ASSURANCE, Rue Froi Devaux, 75014 Paris, 2002.
- CRBF. CENTRE DE RECHERCHE SUR LE BUDGET FAMILIAL, « bien utiliser les assurances », les éditions de l'épargne, France, 1990.
- EL KHALIFA Mohamed el Kamel, guide des transports internationaux de marchandises, ed Dahleb, alger, 1995.
- EL KHALIFA Mohamed el Kamel, Le connaissance, les transports maritime, ed Dahleb, alger, 1998.
- HADJ MOHAED Rabah ; HALOUANE Narimane ; SAAD BOUZID Yamina ; L'Algérie en quelques chiffres, Résultat 2007-2009, N°40, Edition 2010.
- HENRIET Dominique ; ROCHET Jean- Charles, microéconomie de l'assurance, ed Economica, 1991, paris.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Précis Droit des assurances », 11ème édition DALLOZ, 2001.
- MARCQ Jean. Patrick, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance (technique dommage), Ed l'argus de l'assurance.
- MASABIE FRANSOIS. M ; POULAIN.E ; Lexique du commerce international, Les 2600mots actuels et pratiques de l'import- export, Ed Bréal, 2002.

- PUTZEYS Jacques, Droit des transports et droit maritime (travaux de la faculté de droit de l'université catholique de Louvain), ed Bruylant Bruxelles, 1993.

Lois

- La loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act).
- Commission des nations unies pour le droit commercial international, convention des nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer 1978, ISBN, nation unis, 2009.
- Convention de Bruxelles du 25 janvier 1924, règles de la Haye, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, éd ISBN, Nation unis, 2009.

L'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances :

VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

Code des assurances.

Le code maritime algérien.

Autres

- CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982.
- Ait Belkacem. M, l'assurance de transport maritime des marchandises, La société AFRICARE de réassurance, Maroc, 1999.
- Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, PLD, France, 2003. – LEZOUL Mohamed, La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives ? Recueil de communication de colloque international, Les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique, Université de Setif, Algérie, 25-26 Avril 2011.
- Revue de l'assurance n°01, Revue éditée par le conseil national des assurances, 1er semestre 2012.

- Cours académique

1. Mm Cherrou. « Le système monétaire international (SMI) de 2^{ème} année, sciences commerciales», section A
2. Mr Guendouzzi. « transport-logistique-internationale de 2^{ème} année master, sciences commerciales».section A

- Mémoires

1. Mansouri Salma, Khaleche Azzedine. « Assurance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie ».Cas : CAAR de Tizi-Ouzou, Université de Tizi-Ouzou, 2018/2019
2. Mme Ait Arab Karima, M^{me} Amari Walida. « Couverture des risques de commerce international et les assurances faculté maritime en Algérie».Cas de la CAAT, université de Tizi-Ouzou, 2016/2017
3. Mr Khial Ahmed, « la chaine logistique en commerce international facilitations, réalités et perspectives».Cas : De l'Algérie, Université d'Oran, 2012/2013
4. Charef Fatiha, « Evolution du marché des assurances en Algérie».Cas : La compagnie Algérienne Des Assurances, Université de Djilali Bounaama, Khemis Miliana, 2015/2016
5. Ait Hatrit Kahina, Bazizi Katia. « Rôle de l'assurance transport maritime à l'international sur facultés».Cas Agence Bejaïa « A » code 3201, Université Abderrahmane Mira De Bejaia, 2016/2017

- Sites internet

www.Lexinter.Net.

www.Mondissimo.com.

www.ffsa.fr.

www.doc-étudiant.fr.

<http://btsassurance.canalblog.com>.

<http://www.index-assurance.fr>.

<http://fr.jimdo.com>.

<http://www.douane.gov.dz>

<http://www.mataf.net>.

www.cagex.dz



Introduction Générale

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les échanges internationaux ont pris une ampleur croissante. Toutes les nations sont devenues interdépendantes, profitant de la mise en place d'un cadre institutionnel favorable aux échanges. Aujourd'hui, même les pays les plus fermés se voient obligés d'ouvrir petit à petit leurs frontières et de prendre part de ce gigantesque marché mondial. Cependant des millions de produits sont commandés, vendus et acheminés par voie aérienne, terrestre ou maritime.

L'internationalisation des économies peut à la fois faire peur et attiser toutes les convoitises. A une époque où les économies locales peinent à sortir d'un contexte de crise, travailler à l'international offre des perspectives professionnelles à condition d'appréhender les codes et les usages de cet univers. On assiste en effet, depuis les années 1970 à la montée en puissance de la finance internationale dans un contexte de globalisation. Par l'ouverture des marchés, la globalisation est devenue un processus inévitable et irréversible.

Toutefois, ce développement s'accompagne d'un accroissement des risques liés non seulement aux conditions de financement du commerce extérieur mais aussi à ceux du transport de marchandises, Il convient d'ailleurs de préciser que ladite marchandise est exposé aux différents risques provoquant la réalisation des sinistres tels que les pertes, les vols, les naufrages etc. ...

Aujourd'hui, l'assurance est devenue un secteur très développé et permet de couvrir des risques extrêmes variés à l'exemple de l'assurance maladie, assurance travail, assurance auto, assurance du transport etc..... Autre les garanties qu'il offre, le secteur de l'assurance fait partie intégrante du secteur financier.

Ainsi, pour les pays développés, un solide secteur d'assurance est une caractéristique essentielle pour un système économique performant. D'ailleurs la littérature économique à démontrer que la croissance économique et le développement de l'assurance étaient interdépendants et qu'une économie sans service d'assurance serait beaucoup moins développée et stable.

Dans les pays en développement, précisément l'Algérie, l'activité des assurances a été introduite par l'administration coloniale français. Cela, a conduit après l'indépendance à l'héritage des lois et des règlements antérieurs. De plus, ce pays a adopté une politique de réformes pour développer davantage cette activité.

Actuellement, l'Algérie est à l'instar des autres pays du monde qui reconnaît que l'assurance est un acteur qui stimule la croissance économique.

Élément de problématique

Pour mener à bien ce travail, nous essayerons d'expliquer et d'apporter des éléments de réponses à la problématique suivante :

« Comment évaluer le potentiel des assurances Algériennes dans la couverture du transport maritime ? »

A partir de cette question de départ, nous retenons les deux sous questions suivantes :

- **Quels sont les indicateurs qui déterminent le poids de l'assurance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie ?**
- **Quels sont les obstacles entravent le développement de l'assurance maritime en Algérie ?**

Choix et intérêt du sujet

1-Le choix du sujet de recherche est justifié par :

- Le sujet est lié au domaine de la finance et du commerce international.
- Le rôle majeur du transport maritime, il est le mode de transport le plus utilisés (80% du commerce mondial en volume transitent par voie maritime).
- L'assurance est un facteur de bien être pour toute économie.
- Faisabilité du sujet : possibilité de capitaliser les connaissances acquises durant le cursus académique.
- Collecte d'informations : l'existence d'une variété de source d'informations concernant le thème.

2- Intérêt personnel

- Le sujet est conforme à nos ambitions et à notre motivation.
- Le sujet offre la possibilité d'obtenir un emploi dans ce domaine.

Méthodologie de recherche

En vue d'apporter des réponses à nos questions, nous avons fait recours aux outils et techniques suivantes :

- **Une méthode analytique :** Cette méthode a été employée dans l'analyse et l'interprétation des données à savoir les tableaux, les graphes ...

3-Technique d'analyse de données

Dans la technique on s'est appuyé sur l'analyse statistique et à une recherche documentaire.

- **L'analyse statistique :** Elle nous a permis d'analyser et de mesurer et d'interpréter les données qui sont présentés sous forme de tableaux, de chiffre, des graphes ...
- **Recherche documentaire :** Nous avons consulté un certain nombre de documents (ouvrages, source électronique ...) qui nous a servie à comprendre les bases théoriques de notre sujet de recherche.

Structures de recherche

Hormis une introduction générale au début et la conclusion générale à la fin du travail ; celui-ci est subdivisé en deux parties :

- **Partie théorique :** est composée en deux chapitres intitulés comme suit :
 - « Evolution du commerce international, du système de change et des assurances »
 - « Rôle et techniques de l'assurance maritime »
- **Partie pratique :** est consacrée pour le 3 ème chapitre intitulé :
 - « Assurance maritime dans le commerce extérieur Algérien »

CHAPITRE I

**Évolution du CI , du système
de change et des assurances**

Introduction

Depuis l'antiquité, les échanges internationaux entre les nations sont à l'origine des progrès de l'humanité. L'évolution de ces échanges a contribué au développement et à l'explosion du commerce extérieur à partir 1945. Cette explosion des échanges est à mettre en parallèle avec la création de plusieurs organisations ou accords internationaux (GATT puis OMC, FMI, Banque mondiale...) Qui ont créé un climat très favorable au développement des échanges.

Section 01 : Evolution du commerce international

1. L'évolution historique des échanges internationaux

Le développement des échanges internationaux s'inscrit dans une perspective historique au sein de laquelle se succèdent des phases de libre-échangeisme et des phases de protectionnisme.¹

1. 1. Emergence du commerce international

C'est à partir de XVIIIe siècle que le commerce international a connu son émergence, période à partir de laquelle l'activité économique se développe.

1.1.1. Avant la Révolution industrielle

Avant la révolution industrielle, les échanges étaient faibles, voire même limités, c'est à partir de XVIIIe siècle que les échanges modernes sont généralisés.

a. Des échanges limités jusqu'au XVIIIe siècle : Durant cette période les échanges étaient faibles, et ce qui démontre cette faiblesse :

- Le commerce lointain est peu développé et ne concerne qu'une part tout à fait minime des économies nationales (vin, sel, grains, épices, étoffes).
- Les voies de communication entre pays sont rares et ne sont pas entretenues.
- Les commerçants doivent s'acquitter de nombreuses taxes et autres droits de péage.
- La situation économique est, par ailleurs, peu favorable. Les économies nationales, à vocation essentiellement agricole, ne parviennent pas toujours à satisfaire les besoins de leur propre population. Elles ne créent donc pas le surplus de production nécessaire au développement du commerce lointain.

¹ <http://www.foad-mooc.auf.org/> consulté le 19/03/2016

b. Naissance du commerce international au XVIIIe siècle : Il faut attendre le XVIIIe siècle pour voir l'échange moderne se généraliser et le commerce extérieur se développer. Les ports de la côte Atlantique, Nantes et Bordeaux principalement, connaissent à cette époque, grâce au commerce colonial et à la traite des esclaves noirs, une grande prospérité.

A l'intérieur du royaume, le commerce s'intensifie grâce à l'amélioration et l'extension du réseau routier. Devant les marchés de plus en plus larges qui s'ouvrent devant eux, les négociants pressent les industriels d'accroître leur production.

1.1.2. Après la Révolution industrielle

A cette période, les échanges internationaux sont passés du protectionnisme au libre-échange.²

a. Le protectionnisme du début du XIXe siècle : La Révolution industrielle est un bouleversement qui touche à la fois l'industrie, l'agriculture, la population, les transports, le commerce. Elle a lieu d'abord à la fin du XVIIIe siècle en Grande-Bretagne et au début du XIXe siècle en France et en Allemagne, dans un climat protectionniste assez marqué.

Ainsi, la Grande-Bretagne avait-elle institué des monopoles commerciaux (les Compagnies à chartes) et de navigation (les Actes de navigation britanniques) et mis en place une législation pour réguler le commerce des grains, protéger les propriétaires fonciers et encourager les exportations de blé par des primes.

En France, se trouve surtout des taxes sur les produits industriels et agricoles. L'Allemagne a fait recours à la protection des industries naissantes dans le cadre d'une union douanière de 39 états (le Zollverein 1834) qui abolissent entre eux toute forme de protection tarifaire et qui érigent un tarif extérieur commun. Les Etats-Unis n'échappent pas à cette tendance et accentuent même cette politique durant tout le XIXe siècle arguant de la protection des industries naissantes et de la nécessité d'imposer des droits qui constituent l'essentiel des recettes publiques.

b. Le libre-échange de la seconde moitié du XIXe siècle : Le commerce international reste donc fortement contrôlé jusqu'au milieu du XIXe siècle. Cependant, les limites qu'implique le protectionnisme vis-à-vis du développement anglais sont nettes. Les droits de douanes, trop importants, handicapent le développement d'une économie dominante. Dans le même temps, les coûts du blé, trop élevés, sont la cause des troubles sociaux et politiques. Peu à peu, la

² Idem

Grande-Bretagne s'écarte des pratiques protectionnistes et les idées libre-échangistes s'étendent.

Le tournant libéral est amorcé lorsque cette grande puissance exportatrice abolit les lois sur le blé (1846) et les lois de navigation (1849) avant de conclure un traité de libre-échange avec la France (1860). La France est alors la deuxième puissance économique et le développement des échanges entre les deux pays est aussi décisif en termes commerciaux qu'en termes psychologiques.

1.2. Développement du commerce international

Deux périodes peuvent être distinguées en matière de politique de développement du commerce international, dont la première est marquée par le repli protectionniste entre (1880-1945), le second est la reprise des échanges à partir 1945.³.

1.2.2. Le repli protectionniste de la période 1880-1945

Cette période est marquée par les deux étapes suivantes :

a. Le retour du protectionnisme à la fin du XIXe siècle : A partir des années 70, l'Europe Occidentale est envahie de produits en provenance des États-Unis, d'Europe Orientale et de Russie (céréales, laines, viande grâce aux premiers bateaux frigorifiques, oléagineux). Les prix s'effondrent et les revenus fonciers et la valeur de la terre diminuent. La croissance mondiale semble moins assurée et chacun se replie sur ses positions.

La loi douanière allemande de 1879 est considérée comme le point de départ d'une nouvelle ère protectionniste. Pour répondre aux pressions des agrariens bavarois, menacés par les céréales russes, et des industriels rhénans qui souhaitent protéger leurs entreprises naissantes.

La France met en place, en 1881, une loi douanière inspirée du modèle allemand qui abolit l'ensemble des traités commerciaux et impose un tarif visant à protéger l'agriculture française. La Russie s'engage elle aussi, dans la voie protectionniste en triplant pratiquement ses tarifs douaniers [Tarif Mendeleïev qui augmente les prélèvements en les portant de 12 % en 1876 à 33% en 1891] au cours du dernier quart de siècle.

b. Généralisation du protectionnisme après la crise de 29 : Après la Première Guerre Mondiale, la Grande-Bretagne, contestée dans son rôle de puissance dominante par les États-Unis, abandonne à son tour le libre-échange.

³ <http://www.foad-mooc.auf.org/> consulté le 19/03/2016

De 1929 à 1932, le commerce international a connu une baisse de (35% en volume)⁴, en raison du protectionnisme et de la crise. Les USA choisissent le protectionnisme et entraînent le reste du monde. En Europe la chute est encore plus prononcée en raison d'un protectionnisme plus fort et de la réorientation des flux vers de nouveaux pays (Argentine, Australie).

La crise des années 20, par sa soudaineté et sa brutalité, contribue à l'aggravation des mesures protectionnistes. Pour protéger des entreprises fragilisées et un marché national récessif, la France rétablit les contingentements, bientôt imitée par l'ensemble des pays. La généralisation du " nationalisme économique " provoque l'effondrement des échanges et entraîne une contraction du volume de la production industrielle qui atteint son minimum en 1932. Celui-ci a baissé d'un tiers en quantité et de deux tiers en valeur par rapport à 1929. ⁵

La fin des années 30 se caractérise par une reprise timide des échanges dans le cadre d'accords bilatéraux adoptant le troc ou le clearing [Règlement par compensation des balances commerciales de deux pays pour réduire les mouvements de devises], ou dans des zones monétaires farouchement protégées comme le bloc sterling, le bloc dollar, le bloc franc.

1.2.3. De 1945 à nos jours (reprise et explosion des échanges)

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le volume des échanges mondiaux est revenu à son niveau d'avant 1914. La croissance du commerce mondial pendant cette période a été quasi nulle et largement inférieure à celle de la production. Les États-Unis, devenus grande puissance exportatrice (22 % du commerce mondial) ⁶ cherchent à réamorcer la pompe des échanges internationaux pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, la signature des accords de Bretton-Woods [Création, en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines.] instituant le dollar comme devise universelle unique, et celle des accords du Gatt [General Agreement on Tariffs and Trade ; accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947] favorisant le multilatéralisme et le libéralisme, visent à donner un cadre institutionnel favorable au commerce international et à restaurer le libre-échange.

La seconde moitié du XXe siècle est marqué par le sursaut des pays vaincus à l'issue de la seconde guerre mondiale : le Japon et l'Allemagne marquent l'après-guerre par le dynamisme

⁴ http://www.hermet.org/pages/textes/le_commerce_international.doc consulté 20/04/2016

⁵ Idem

⁶ <http://www.foad-mooc.auf.org/> consulté le 19/03/2016

de leur croissance soutenue par l'ouverture de leur économie. La France et la grande Bretagne connaissent une diminution de leur poids dans le commerce international.

Le début du XXI^e siècle a d'abord été marqué par un ralentissement, temporaire, du processus de mondialisation (éclatement de la bulle des technologies de l'information et crise boursière de 2001), puis par une hausse assez sensible, en valeur, des échanges de biens et de services, imputable pour une bonne part (2/3 de la hausse) à la variation des prix en dollars. Au cours des 20 dernières années, le commerce international a été influencé par de nombreux facteurs, tels que les progrès des technologies de l'information, les crises financières, les catastrophes naturelles et les tensions géopolitiques.

Le commerce a connu une croissance assez forte de 1995 à 2001, puis une expansion rapide de 2002 à 2008, parallèlement à la hausse des prix des produits de base. Après la crise financière de 2008, le commerce s'est fortement contracté en 2009 avant de reprendre vigoureusement en 2010 et 2011. Depuis lors, la croissance du commerce a été inhabituellement faible.

Les crises de la dette et les tensions géopolitiques se sont intensifiées en 2014, entraînant un fort ralentissement du commerce mondial ces dernières années. En valeur, le commerce mondial des marchandises a enregistré une croissance moyenne de seulement 1% par an entre 2012 et 2014.⁷

1.3. Le cadre institutionnel des échanges internationaux

Le commerce international ne peut se développer que dans un cadre institutionnel approprié à l'intérieur duquel sont garanties la liberté et la sûreté des transactions.

1.3.1. Les accords pour développer les échanges

Plusieurs accords et organismes ont contribué au développement des échanges, parmi ces accords, on cite les suivants :⁸

a. Du GATT à l'OMC : L'Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce (GATT ou General Agreement on tariffs and Trade), créé en 1947, fonctionnait sur deux principes directeurs : libéraliser le commerce afin d'atteindre le libre-échange, et supprimer les discriminations par l'application de la clause de « la nation la plus favorisée », clause suivant laquelle tout avantage accordé à un pays, doit être étendu à tous les signataires de l'accord. Le

⁷ <https://www.wto.org/> consulté le 25/04/2016

⁸ J. PAVEAU, F. DUPHIL, A. BARELIER, J. DUBOIN, F. GERVAIS, G. KUHN, J.-P. LEMAIRE, C. LEVY M.PAVEAU, « Pratique de commerce international », Foucher, Malakoff, Paris, 2013, PP.19-20

GATT est remplacé, en 1995, par l'OMC (organisation mondiale du commerce) à la suite du traité de Marrakech terminant l'Uruguay round, elle a pris la suite du GATT, mais ses tâches se sont élargies compte tenu de l'évolution du commerce. Ainsi, l'objectif est désormais de rendre le commerce, plus libre, plus souple et plus loyal. Sa mission désormais consiste à gérer les traités de commerce, régler les différends commerciaux, examiner les politiques des Etats et aider les pays en développement.

b. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement (CNUCED) :

Créé par la résolution no 1995 du 30 décembre 1964 ; il a pour but 1le réaménagement de la coopération internationale en coordonnant et en harmonisant les échanges tout en intégrant le développement des pays du tiers-monde, la stabilisation du commerce des produits de base, la modulation des aides financières et l'orientation des courants d'échanges.

c. L'Organisation de Coopération et Développement Economique (OCDE) :

L'OCDE, instituée au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale pour faciliter la reconstruction de l'Europe dans le cadre du plan Marshall, est devenue un centre d'études et d'analyse des politiques économiques mises en œuvre par les principaux pays développés (Europe, Amérique du Nord, Japon, Australie, Nouvelle-Zélande, Corée), son rôle est de Maintenir la stabilité financière, aider les autres pays à développer leur économie et contribuer à la croissance du commerce mondial.

1.3.2. Les organismes pour financer les échanges

Les organismes qui financent les échanges sont les suivants :⁹

a. Le Fonds monétaire international (FMI) : Le FMI est une institution financière internationale, créée en 1944 lors des accords de Bretton Woods, après la deuxième guerre mondiale. Son premier rôle est d'aider les pays en crise après la deuxième guerre mondiale et d'éviter la dévaluation compétitive entre les Etats.

Aussi dans un premier temps le FMI avait pour objectif de garantir la stabilité du système monétaire international, mais à partir de 1976 avec la disparition du taux de change fixe, le FMI a assumé d'un nouveau rôle face aux problèmes d'endettement des pays en voie de développement et en certaines crises financières.

b. La Banque Mondiale (BM) : Créée en même temps que le FMI, elle regroupe la BIRD (banque internationale pour la reconstruction et le développement), spécialisée dans le

⁹ J. PAVEAU, F. DUPHIL, A. BARELIER, J. DUBOIN, F. GERVAIS, G. KUHN, J.-P. LEMAIRE, C. LEVY. M.PAVEAU, op-cite, P20

financement de projets d'infrastructure, l'AID (association internationale pour le développement), qui consent des prêts à des conditions privilégiées aux pays en développement, et la SFI (Société Financière Internationale). Son rôle est de reconstruire les pays après la deuxième guerre mondiale, aujourd'hui est de lutter contre la pauvreté dans les pays en voie de développement.

Section 02 : Généralités sur les Assurances Maritimes

L'assurance maritime a poursuivi son évolution suite à l'accroissement des échanges maritimes en terme de volume et de valeur ainsi que l'ensemble des acteurs intervenant dans le but de mener une meilleure sécurité. L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime, malgré la présence de certain cas particulier ralentissant la fourniture de ce service de sécurité.

1. Historique et évolution de l'assurance maritime

Dès l'antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance.¹⁰

Depuis des siècles, l'homme a recours à l'assurance pour protéger ses biens matériels. En effet, on trouve les premières références à l'assurance vers l'an 2000 avant J-C., sous forme de contrats écrits stipulant des modalités de répartition des pertes lors d'activités de transport, notamment par caravanes ou par voie maritime. Il faut dire qu'à cette lointaine époque, les pirates, les bandits et les pilliers faisaient partie du « décor social » tant sur terre que sur mer. Ainsi, à Babylone, le code d'Hammourabi prescrivait qu'en cas de perte ou de vol des marchandises, le transporteur désigné serait relevé de sa responsabilité de livraison, s'il était en mesure de prouver ne pas être complice du méfait. La perte était alors répartie à l'ensemble des marchands participants de la caravane. Si un marchand effectue un prêt pour effectuer un transport, il paye une somme supplémentaire au prêteur. Le prêt n'a pas à être remboursé si la marchandise se fait voler. 1000 ans plus tard, les habitants de Rhodes inventent la mutualisation. Les marchands dont les biens arrivent à destination remboursent ceux dont les biens ont été détruits lors d'une tempête.¹¹ Au début du premier millénaire est

¹⁰ Les assurances (1), fédération française des sociétés d'assurance.

¹¹ Transport maritime, Benoit Noel 56eme promotion-2003.

apparu le prêt à la grosse aventure l'ancêtre réel de l'assurance maritime et de transport. L'assurance de marchandise a pris véritablement naissance au début du second millénaire lors de la révolution économique du moyen âge, plus précisément lorsque les marchands Italiens, anglais ont trouvé un moyen de protéger leur navire contre les pertes. Former en association, ils élaborent les premiers contrats d'assurance, l'Italie, Espagne et la France s'attribuent l'origine de l'assurance maritime.¹²

-En 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait en 1329. Il est mentionné également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes(Italie) à Majorque (Espagne). Et en 1424 fut créé la première société d'assurance maritime.¹³

-En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'ordonnance de Barcelone, premier test législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime.

-En 1552, le jurisconsulte portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime.¹⁴

-En juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à paris « la chambre d'assurance et de grosses aventures de France » qui est avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes (comité d'études et de services des assureurs maritimes et transport de France).

-Au mois d'aout 1681, apparaissait l'ordonnance sur la marine produite par Colbert, elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a règlementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le code de commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes¹⁵.

-Le 31 mars 1686 fut créé en France la première compagnie d'assurance dite : « la compagnie générale des assurances maritimes et des grosses aventures de France », En 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime.

¹²Idem

¹³ LEZOUL Mohamed, la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives ? recueil de communication de colloque international, les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique, université de Sétif, Algérie, 25-26 avril 2011, page4.

¹⁴ Idem.

¹⁵ WWW. Lexinter. Net.

-Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

2. Définition de l'assurance maritime

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise »¹⁶

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant. Les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeure, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime »¹⁷

3. Les formes d'assurance maritime

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

- Assurance corps de navire.
- Assurance faculté.

3.1. Assurance corps de navire

Le navire est défini comme étant : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation »¹⁸, et l'article 161 du code maritime algérien définit la navigation maritime comme « celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis à l'article 13 de la présente ordonnance »

¹⁶ Ecole nationale de la marine marchande de saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 147.

¹⁷ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

¹⁸ L'article 13 du code maritime algérien.

La souscription d'une assurance corps permet :

D'indemniser l'assuré des dégâts et dommages matériels subis par les navires lors de la navigation maritime.

-De couvrir les frais encourus par la compagnie d'armement préservant le navire d'un risque décisif ou à terme les conséquences d'un risque survenu.

-De garantir à la compagnie d'armement les contributions aux avaries communes et les rémunérations d'assistance.

-Egalement la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes et fluviaux.

Il s'agit aussi des assurances des navires eux-mêmes. On distingue les corps de pêche, individuels ou en flottille, les corps de commerce, incluant les navires citernes, supertankers et méthaniers, les corps de navires de passagers et les bateaux de plaisance.

Donc l'assurance corps de navire est une assurance de chose, ou il existe trois catégories d'évènement de mer qui sont généralement garantis par cette assurance :

➤ **Les évènements naturels** : comprennent

-Les naufrages ou le navire s'enfonce dans l'eau et puisse continuer à flotter grâce à un navire d'assistance.

Les tempêtes survenant lors du voyage du navire et endommagent les marchandises.

-Les échouements du navire qui touchent le fond de la mer et cesse de flotter causer d'un évènement fortuit et imprévu.

-La disparition de navire lorsqu'il n'arrive pas au destinataire attendu, ou il va être considéré disparu.

-Les autres risques appelés fortune de mer comme : l'incendie, l'explosion, le vol etc.

3.2. L'assurance sur faculté

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation ...etc. la prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

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, en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime. Dont la durée des risques au lieu de destination ne peut irriter 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord

commun des parties. Outre les risques du voyage, les risques de montages et d'installation des matériels a destinations peuvent aussi être garantis.¹⁹

« L'assurance sur faculté est un acte de commerce rédigé par écrit en double originaux et qui accompagne bien souvent le connaissement et la facture consulaire. Dans la pratique beaucoup de marchandises voyageant par mer ne sont pas assurées pour le transport maritime et ce pour plusieurs raisons » :²⁰

-Soit le chargeur ignore qu'il est préférable de souscrire une assurance, faute de quoi il se verra opposé les montants de limitation de responsabilité, sans oublier la participation aux avaries communes.

-Soit il économise en jouant sur le fait qu'à long terme la perte de marchandise équivaut ou est inférieure aux montants des primes sinon payées à l'assureur (tarifs de 0,2 à 0,4 de la valeur des marchandise). Le cout de l'assurance dépend de la destination des marchandises, de sa nature et de l'identité du transporteur.

-L'assurance des marchandises se fait soit sur police particulière (au voyage) soit en police flottante (police d'abonnement ou à alimenter), dont le propriétaire de marchandise a généralement le choix entre trois options concernant l'étendue de la couverture de l'assurance : garantie « tous risque », garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

4. Evolution des moyens de transport

Au sein de l'économie mondiale, aucune nation n'est autosuffisante. Les pays sont impliqués à différents degré dans des processus d'échanges afin de se pouvoir de produits et services mais aussi pour parfaire la production dans certains secteurs économiques.

La mondialisation des échanges s'accompagne aussi d'une mondialisation de la production. Il existe par ailleurs une logique derrière le commerce international qui s'explique par la structure économique et industrielle des nations impliquées, mais aussi par d'autres facteurs comme la distance, les réseaux politiques, les taux de change et les avantages réciproques que tirent les pays des échanges contractés.

Le commerce international expose la portée du processus de mondialisation à travers une interdépendance croissante entre les diverses composantes du monde. Cette interdépendance

¹⁹ www.ffsa.fr : Fédération Française des sociétés d'assurance. Consulté le : 21 Mars 2013.

²⁰ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 153.

implique des relations par lesquelles circulent du capital, de l'information, du fret et des services par voie d'échange.

La forte demande de services de commerce intérieur, régional et international des pays industrialisés dès la fin de la seconde guerre mondiale a encouragé le progrès technique dans les transports, qui a permis d'augmenter la vitesse et le volume transporté par voyage.

4.1. Progrès technique des transports et développement du trafic

Au cours des dernières décennies, le progrès technique dans les transports internationaux de marchandises a combiné économies de temps et économies d'échelle .La rapidité des transports a été accrue à la fois par l'augmentation de la part du mode maritime et aérien et par une intégration plus étroite de tous les modes de transport –terrestre, maritime et aérien pour aboutir à un service « porte à porte » géré par un transporteur unique répondant dans un délai fixé à des commandes individuelles .On sait le rôle clef joué par l'extension de l'usage du conteneur , grâce auquel les marchandises sont emballées une seule fois et déplacées sur de longues distance par plusieurs modes de transport , avec des transbordements largement automatisés .Les économies d'échelle se font à la fois par l'augmentation de la dimension des équipements de transport et par l'optimisation des itinéraires .

Les deux principaux modes de transport internationaux sont le maritime et l'aérien.

Tableau 1. Commerce international par mode de transport de l'union européenne à 25 (hors commerce intra) et des Etats unis

Parts en %	Maritime et fluvial		Aérien		Routier		Ferré	
	Poids	Valeur	Poids	Valeur	Poids	Valeur	Poids	Valeur
Union européenne à 25 (2004)	85.4	50.6	0.8	27.6	8.0	19.8	5.9	2.0
Etas Unis (2006)	77.1	44.2	0.4	25.3	9.7	18.5	7.6	4.5

Source : Eurostat, statistiques en bref, 2/2006, bureau of transportation Statistiques 2008)

L'intégration économique régionale a entraîné l'essor des transports routiers internationaux , alors que le fret ferroviaire , qui représente des avantages importants , notamment en matière

d'environnement et de sécurité , est peu utilisé .Pourtant ce mode de transport a certainement un potentiel de développement sur longues distances , notamment en Europe , comme le montre l'exemple des transports intérieurs aux Etats Unis , ou en tonne km , le trafic ferroviaire dépasse le trafic routier (bureau of transportation Statistiques, 2008).

4.2. Les différents modes de transport international

Le transport international est un outil stratégique et crucial pour acheminer une marchandise, un bien ou un produit donné. Généralement on distingue plusieurs modes de transport : le transport maritime, aérien, routier, ferroviaire et fluvial.

4.2.1. Transport maritime

On entend par transport maritime tout transport de marchandises ou de biens effectué par mer. Il est le principal mode de transport en commerce international, cependant 75% des échanges commerciaux se font par voie maritime.

Tout au long du siècle dernier, le secteur des transports maritime a vu le volume total des échanges augmenter constamment. Les progrès technologiques ont en outre contribué à rendre les transports maritimes toujours plus efficaces et rapides.

En tonnage, l'essentiel du transport international de marchandises s'effectue par voie maritime. Quelques chiffres provenant d'études de la CNUCED (revue du transport maritime et CNUCED, 2008) suffisent à situer l'importance du transport maritime pour le commerce mondial :

- En 2007, plus de 7 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par voie maritime, ce qui correspond à environ 57000 milliards de tonnes-km ;
- Cela représente environ 77% de la valeur et plus de 90% du commerce international.
- Il y a environ 50000 navires de commerce à travers le monde, transportant tous types de marchandises.

Les navires sont des biens de grande valeur et de haute technicité : la construction des plus grands d'entre eux peut coûter plus de 150 million US\$) et l'exploitation des navires marchands génère un revenu annuel en taux de fret estimé actuellement à plus de 380 milliards US\$), soit environ 4% de la valeur totale des échanges mondiaux de biens.

4.2.2 Trafic et flotte

Au cours des quatre dernières décennies, le chiffre total estimé des échanges par mer a pratiquement quintuplé, passant de moins de 11 milliards de tonnes-km en 1965 à près de 57 milliards de tonnes-km en 2006, ce qui représente un taux de croissance moyen de 4% par an. En dehors de la baisse due au deuxième choc pétrolier et du ralentissement consécutif au 11 septembre 2001, le trafic en tonnes –km progresse d'environ 3% par an depuis 1985 , alors que la distance moyenne parcourue reste stable à environ 7500 km (tableau2) .Le transport maritime comprend trois type de marchandises : les produits pétroliers , les matières premières « sèches » et le reste , qui représente les produits manufacturés , dont une part croissante est transportée par porte –conteneurs .On vérifie bien sur le tableau 2 que la part des produits manufacturés dans le transport a considérablement augmenté , même en poids , au cours des 25 dernières années .Entre 1980 et 2006 , la part des produits manufacturés en fait cessé de croitre à partir de 2003 , enregistrant même une légère baisse au profit des matières premières sèches (minerai de fer , charbon , bauxite-alumine et phosphates).

Tableau 02 : trafic maritime international et flotte des navires dans le monde, 1970-2007

	1970	1980	1990	2000	2005	2006
Marchandises chargées						
Total –million de tonnes	2566	3704	4008	5983	7109	7416
-taux de croissance annuel moyen* en%	-	3,7	0,8	4,1	3,5	4,3
Dont : -pétrole	1442	1871	1755	2163	2422	2674
-cinq principales matières première **	448	796	968	1288	1701	1828
-autres produits	676	1037	1285	2533	2986	2914
Trafic						
Total -milliards de tonnes-km	19731	31071	31708	43879	53882	56830
-taux de croissance annuel moyen* en %	-	4,6	0,2	3,3	4,2	5,5
-pétrole	12014	17418	14484	19011	21759	22504
-cinq principales matières premières **	3795	6764	9740	12294	15955	17300
-autres produits	3923	6889	7484	12575	16168	17029
Distance moyenne parcourue (km)	7689	8388	7911	7334	7579	7663
Flotte de navire au 1 er janvier						
Total (millions de tonnes de port en lourd ***	...	683	659	798	896	960
Dont : -pétroliers	...	339	246	282	336	354
-porte –conteneurs	...	11	26	64	98	111

TPL= tonnage de port en lourd

*** calculé par période 1970-80-90 ,2000-05-06)**

**fer, charbon, bauxite et aluminium, phosphates.

*** le port en lourd est le chargement maximum qu'un navire peut emporter

Source CNUCED, revue du transport maritime, 2007 et différentes années

Tout mode de transport présente des avantages et inconvénients qu'il est nécessaire d'étudier afin d'optimiser sa solution transport

Tableau 3 : avantages et inconvénients des différents modes de transport.

Mode de transport	Caractéristiques et techniques	Avantages	Inconvénients
Transport maritime	-Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires routiers, polyvalents ou spécialisés) -Très forte utilisation du conteneur (gains de temps et de sécurité), réduit le cout de la manutention et des assurances	-Taux de fret intéressant sur certaines destinations -possibilité de stockage dans les zones portuaires -Possibilité de desservir le monde entier -Grande quantité de marchandises à transporter	-Délais de transport assez long -Encombrement portuaire de certaines zones -Certaines lignes ne sont pas conteneurisées -Ruptures de charge et manutention source d'avarie -assurance plus élevée et emballage plus coûteux
Transport aérien	-appareils mixtes et tout cargo -Chargement en ULD (igloos, palettes, conteneurs)	-rapidité, sécurité pour la marchandise -emballage peu cher -frais financiers et stockage moindres	-prix élevé qui limite l'envoi de marchandises denses ou de faibles valeurs. -capacité limitée -Prohibé à certains produits dangereux -Rupture de charge
Transport routier	-possibilité d'utiliser la conteneurisation et possibilité de combiner rail et route	-service en porte à porte Sans rupture de charge -Délais relativement rapides	-sécurité et délais varient selon les pays parcourus et les conditions climatiques. -utilisé beaucoup plus en Europe continentale pour les distances moyennes
Transport ferroviaire	-expédition par wagon isolé entre 5 et 60 tonnes et possibilité de train entiers pour des tonnages supérieurs (automobiles, pondéreux.etc.)	-développement du transport combiné et possibilité de porte à porte -fluidité du trafic et respect des délais -adaptation aux longues distances et aux tonnages importants	-inadapté aux distances courtes -réseau ferroviaire limité -Nécessite un pré et post acheminement en dehors du combiné -rupture de charge

Transport fluvial	-utilisation des voies navigables naturelles et des canaux (Europe du nord, bassin Rhénan, quelques livraisons fluviomaritime	-bonne capacité d'export 300à 2500 tonnes selon les convois -moindre coût	-lenteur et donc immobilisation de la marchandise pendant le transport -cout de pré et post acheminement -rupture de charge
-------------------	---	--	---

Source : LEGRAND.G&MARTINI.L, « management des opérations de commerce international », 6 ème édition –DUNOD, Paris, 2003.PP 11-12

Section 03 : Le Système Monétaire International (SMI)

De la préhistoire à nos jours, les hommes ont progressivement perfectionné les formes et les fonctions de la monnaie. Au début, il y avait le troc c'est-à-dire l'échange de marchandise contre des marchandises. Le développement des échanges a rendu ce système trop couteux et c'est ainsi que les sociétés vont adopter un étalon commun de référence. Cet étalon sera utilisé par tous les acteurs économiques dans leurs échanges et sera qualifié de « monnaie ».

1. Définition de la monnaie

En économie, le mot monnaie désigne tous les moyens de paiement dont les agents économiques disposent. la définition de la monnaie est indissociable à ses fonctions, nous pouvons les présenter comme suite :

-Unité de compte : la monnaie est un moyen de mesurer la valeur d'un bien ou d'un service, qui nous permet aussi de comparer les prix avant d'acheter.

-Moyen de paiement : la monnaie permet d'assurer le règlement d'un achat d'un bien et/ ou service, elle nous permet aussi de régler les dettes (pouvoir libérateur).

-Reserve de valeur : la monnaie peut être conservée sur une longue période sans qu'elle ne subisse détérioration d'un point de vue matériel par contre le pouvoir d'achat ne restera pas le même.

2. Le système monétaire international

Le système monétaire international se définit comme l'ensemble des règles, instruments, moyens d'action et institution selon lesquels s'effectuent les paiements internationaux, il est caractérisé par la manière dont les taux de change sont déterminés, et la nature des réserves internationales.

En d'autres termes, le SMI représente le cadre institutionnel des échanges internationaux. Il est constitué par l'ensemble des mécanismes qui régissent la circulation et l'échange des

monnaies nationales entre les pays et qui gouvernent les multiples interactions entre les diverses monnaies et les différents instruments de crédit des pays.

2.1. Les caractéristiques du système monétaire international

Un bon système monétaire international c'est celui qui maximise le flux des échanges et des investissements au plan international et assure une distribution équitable des gains entre les pays, celui –ci doit remplir les fonctions suivantes :

- Etre une unité de compte permettant de mesurer la valeur des exportations et des importations.
 - Etre un instrument d'échange permettant de financer les transactions commerciales internationales.
 - Etre accepté par les banques centrales comme réserve de change.
 - Utilisé dans le règlement des soldes déficitaires de la balance commerciale.
 - Utilisé pour régulariser le marché de change par l'intervention des banques centrales.
- Il peut être évalué en termes d'ajustement, de liquidité et de confiance.

2.2. Les objectifs du système monétaire international

- L'objectif primordial du SMI est de réguler l'économie mondiale, en organisant et en régulant les échanges monétaires internationaux, dans le cadre du commerce international, autour du régime de change.
- Il est nécessaire aux relations internationales car il permet de définir les modalités de conversion d'une monnaie en une autre.
- Il permet également d'assurer un développement équilibré des échanges internationaux de biens, services et de capitaux et de favoriser par conséquent la croissance économique.

2.3. L'évolution historique du système monétaire international

Depuis sa genèse jusqu'aujourd'hui, le système monétaire international a survécu une série de crises et déséquilibres nécessitant de le réformé.

2.3.1. L'étalon or (gold standard) de 1880 jusqu'à 1914

Ce système reposait sur l'existence d'une référence commune à l'or pour définir la valeur des monnaies des 4 principaux pays engagés à l'époque dans les échanges internationaux (la Grande Bretagne, la France, l'Allemagne et les Etats-Unis). Il était caractérisé par ;

-L'étalon monétaire : l'or : l'unité monétaire de chaque pays était définie par une quantité d'or. (1USD= 0,888 gr d'or, 1FRF = 0,160 gr d'or).

-Le système de change était fixe : c'est le rapport unitaire d'or contenu dans chaque monnaie (1USD= 0,888/0,160 = 5,55FRF).

-la liquidité internationale était l'or .La masse monétaire interne était liée aux réserves d'or détenues par l'institut d'émission d'un pays donnée , qui doit assurer la convertibilité de leur monnaie en or et réciproquement .Ce système n'a pas survécu aux désordres à la période entre les deux guerres mondiales , pour plusieurs raison :l'Allemagne et la France sortent ruinées de la première guerre mondiale , pour financer l'effet de guerre , les pays ont souvent utilisé la planche à billet , ce qui a entraîné par conséquent l'inflation , les gouvernements ont suspendus la convertibilité de leur monnaie en or par l'instauration du cours forcé (contraire du cours légal) et la Grande Bretagne a perdu sa dominance au profit des Etats –Unis .

Le mécanisme d'ajustement des déséquilibres dans le cadre de ce système est le mécanisme prix –espèce, en cas de déficit, l'offre de monnaie baisse (offre basées sur l'or), provoquant une baisse des prix, ce qui encourage les explorations jusqu'à élimination du déficit et inversement pour les pays en excédent.

D'autres stipulent des déséquilibres de paiement étaient largement compensés par les flux internationaux de capitaux plutôt que par les transferts d'or de la théorie. Ex : lorsque le RU avait un déficit de sa balance des paiements, l'offre de monnaie y diminuait de sorte que les taux d'intérêt augmentaient, attirant des capitaux étrangers à court terme qui couvrait le déficit.

2.3.2. La période des deux guerres : 1914-1944

L'éclatement de la guerre a mis fin au système classique de l'étalon or, durant la 1 ère guerre mondiale et au début des années 1920, les taux de change étaient caractérisés par de forte fluctuations (les monnaies fluctuent de façon importante les unes par rapport aux autres). Pendant cette période, les puissances économiques ressentaient la nécessité de définir un nouvel ordre monétaire, ne reposant plus sur l'or.

C'est la conférence de Gênes en 1922, qui met en place un système de **change-or** (gold exchange standard), dont ces principales caractéristiques sont :

-Les monnaies des différents pays sont convertibles, les principales monnaies sont convertibles en or (£ et le \$), tandis que les monnaies faibles ont un lien indirect avec l'or (en passant par les monnaies fortes). En France entre 1926et 1928, le franc est rattaché à l'or par l'intermédiaire de la livre sterling ou du dollar.

Le système de change est fixé dans certains pays (dans les zones monétaires) et il est flexible dans d'autres. Le RU et d'autres pays ont cherché de revenir à l'or, mais cela échoua avec la grande dépression de 1929. En effet, ces fluctuations reflètent les déséquilibres qui s'étaient accumulés pendant la guerre et l'instabilité liée à la période de reconstruction de l'après-guerre. Pendant la grande dépression, les pays cherchèrent à exporter leur chômage par des dévaluations compétitives et imposèrent des restrictions commerciales de sorte que le commerce recula de près de moitié. Ainsi, le dollar a été dévalué la première fois en 1934 passant officiellement de 20,67\$/ once à 35\$/ l'once afin de stimuler leurs exportations, les principales monnaies retrouvent leur convertibilité sur la base de ce nouveau taux à la suite de la grande dépression, mais la seconde guerre mondiale va détruire ce nouvel équilibre.

2.3.3. Le système de Bretton –Woods : 1944-1971

Il est issu des accords de Bretton –Woods (1944) mis en place dans le but d'établir un système monétaire international, en retenant le plan de l'américain H-D. White, prévoyant les principes suivants, il a appelé à la création du FMI afin de :

- Veiller à ce que les pays suivent l'ensemble des règles sur lesquelles ils s'étaient accordés pour les opérations de commerce et de la finance au plan international.
- Fournir des possibilités d'emprunt aux pays confrontés à des difficultés temporaires de paiement.

Le nouveau système est un système de change or de sorte que le dollar est fixé à 35 \$ l'once, il repose sur trois piliers :

- Toutes les monnaies sont convertibles en dollar elles-mêmes convertibles en or.
- La convertibilité ne peut être demandée que par la banque centrale.
- Les taux de change sont fixes mais ils pouvaient fluctuer de $\pm$ de chaque côté de la parité, ces parités ne peuvent être changées qu'en cas de déséquilibres et après approbation du fonds.

Chaque pays disposait d'un quota au FMI, et peut de ce fait, emprunter des monnaies convertibles pour 25% de son quota chaque année contre versement de sa monnaie, en cas de difficulté de sa balance des paiements.

En raison de l'accroissement des membres et de l'augmentation des quotas, les ressources du FMI augmentent et furent encore complétées par les accords généraux d'emprunts négociés par le fonds en 1971, le fonds permet ainsi les emprunts négociés à 50% de leur quota par année, en 1967/69 le FMI créa les DTS pour compléter les réserves internationales.

Durant cette période d'après-guerre, l'Europe est sortie ruinée alors que les USA n'étant pas touchées par la guerre et avant un excédent commercial et un énorme stock d'or. Cependant,

elle s'affaiblit peu à peu avec l'organisation du plan Marshall en 1947 pour l'aide à la reconstruction de l'Europe. A partir de là, la balance commerciale des USA devient de plus en plus déficitaire suite à des sorties massives d'or du pays.

En 1971, le déficit de la balance des paiements des USA a atteint 22 milliards de dollars. Le déficit persistait pendant des années, avec l'impossibilité de dévaluer le dollar pour le corriger, par ce qu'elle est une convertibilité du dollar en or en 1971.

2.3.4. Le système étalon –dollar : 1971-1976

Les monnaies sont définies par rapport à un étalon, et elles sont convertibles en cette devise étalon, cette dernière n'étant cependant pas convertibles en or. C'est un système étalon dollar, de fait du rôle de la monnaie américaine comme (devise centrale) monnaie internationale.

Le système fut marqué par des crises ce qui a conduit à la signature des accords de Washington le 28 décembre 1971. Ces accords instituent une nouvelle grille avec une dévaluation du dollar ($38\$ = 1$ once d'or), et instaurent un nouveau système de change fixes, avec des marges de fluctuation élargies à 2,25% de part et d'autres de la parité par rapport au dollar. Néanmoins au début de l'année 1973, une importante crise spéculative à l'encontre du dollar oblige à nouveau les Etats –Unis à dévaluer leur monnaie le 13 février 1973 ($42\$ = 1$ once d'or). Malgré ce changement de parité (réalisé pour la première fois en DTS et non en or), le cours du dollar se met à baisser rapidement et une nouvelle spéculation contre la devise américaine contraint les autorités monétaires, en mars 1973, à pratiquer un flottement concentré des monnaies européennes vis-à-vis du dollar (le gouvernement français décide même 19 janvier 1974 de laisser flotter le franc par rapport aux monnaies européennes). Désormais, le système monétaire international ne s'appuie plus sur le dollar, étalon de Référence, la devise américaine n'ayant plus de valeur fixe.

2.3.5. Le système monétaire international de Kingston : depuis 1976

Après le système étalon –dollar, le SMI est caractérisé par un flottement libre des monnaies avec intervention des banques centrales pour empêcher de fortes variations de cours des monnaies.

-Les taux de changes sont fixés par l'offre et la demande des devises.

-L'obligation de maintenir les cours de monnaies dans les marges de fluctuations, justifie l'intervention des banques centrales ; flottement impur des changes.

A partir de 1976, instauration du système à l'ensemble des autorités monétaires, notamment celui conclu à Kingston le 07 et le 08 janvier 1976, qui s'appuie sur les piliers suivants :

- Abandon du système de change fixe et adoption du système de change flottant
- Afin d'assurer la stabilité des taux de change, le FMI exerce une surveillance sur les politiques menées par les différents pays.
- Encourager la croissance dans une stabilité raisonnable des prix et éviter une manipulation des taux de change.
- Elimination du rôle de l'or au sein du FMI : le prix officiel de l'or (42,2\$ l'once après la dévaluation du dollar en février 1973) est aboli et désormais peuvent effectuer des transactions sur l'or à un prix dérivé de celui du marché libre.
- Une place importante est accordée au DTS qui devient l'unité de compte officielle du système.

Conclusion

L'étude de l'évolution du commerce international, du système de change et des assurances nous a permis de constater que ces deux dernières décennies, le commerce mondial a connu une évolution remarquable notamment dans le cadre de la notion de mondialisation qui a donné un fort souffle à la libre circulation des facteurs de production entre les pays tels que la main d'œuvre, les capitaux et les nouvelles technologies.

A travers les éléments traités dans ce premier chapitre, on conclut que le commerce international a évolué au fil de temps grâce à un cadre institutionnel composé d'un ensemble des accords et des organisations internationales (GATT, OMC, FMI) favorisant un climat très favorable du développement des échanges internationaux.

Et vu l'importance du C.I, la mise en œuvre de facilitations commerciales est une nécessité vitale sur tout le processus d'une transaction commerciale à l'international, de ce fait l'émergence des procédures d'acheminements de marchandises du lieu d'expédition au lieu de destination en matière de temps et de coûts.

Dans le cadre de ce chapitre nous avons également su que l'univers dans lequel évolue l'économie est marqué par une grande incertitude. Cependant, depuis le moyen âge, la souscription d'un contrat d'assurance été le seul moyen qui permettait de se couvrir contre tout événement aléatoire, incertain.



CHAPITRE II

Role et techniques d'assurance

Introduction

L'assurance fait aujourd'hui totalement partie de notre cadre vie quotidien. Cependant, bien qu'elle soit désormais un concept familier pour un très grand nombre d'individus, bien souvent, peu ont une idée « claire et distincte », dans la mesure où ils ignorent la plupart des mécanismes qui entrent en jeu dans la réalisation d'une opération d'assurance, l'objet de ce chapitre est de fournir les principales notions en matière d'assurance.

Après avoir étudié dans le chapitre précédent : l'évolution du CI, du système de change et des assurances, nous avons choisi de consacrer ce présent chapitre aux rôle et techniques d'assurances qui feront l'objet de trois sections : éléments d'assurances, transport maritime international ainsi que l'assurance maritime.

Section 01 : éléments de définition d'assurance

1. Eléments de Définition

1.1. Définition de l'assurance

Plusieurs définitions de l'assurance peuvent être données :

- L'assurance « est un contrat passé entre une personne et une société d'assurance, qui la garantie contre les risques éventuels »¹ l'assuré peut être une personne physique ou morale , et l'assureur est une personne morale qui accepte la couverture du risque proposé par l'assuré
- J.LANDEL définit l'assurance comme : «une opération par laquelle une entreprise d'assurance organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés aux mêmes risques et répartit ces risques et les compense selon les lois de la statistique, à l'aide d'un fonds alimenté par des primes ou des cotisations qu'il collecte préalablement »²
- Y.LAMBERT – FAIVRE , définit l'assurance comme : «l'assurance est une convention par laquelle , en contrepartie d'une prime , l'assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu au contrat »³

¹ CHEHRIT KAMAL, « dictionnaire des termes financiers, banque, bourse, assurance, impôts, fiscalité » 2^{ème} édition. Grand. Alger livres (G.A. L). Alger .2006 Page 125

² JAMES LANDEL, « lexique des termes d'assurance », 5^{ème} édition. L'argus de l'assurance. P53

³ Y. LAMBERT. FMI..., DROIT DES ASSURANCES ED DALLOZ. 1995.P35

- « L'assurance est une opération par laquelle une partie - l'assuré – se fait promettre, moyennant une rémunération – prime ou cotisation – une prestation par une autre partie – l'assureur – en cas de survenance d'un sinistre. »

1.2. Les acteurs d'une opération d'assurance

- **L'assuré** : est la personne physique ou morale, dont les biens ou les actes sont couverts par un contrat d'assurance, moyennant le versement d'une prime.
- **Le bénéficiaire** : est une personne physique, au profit de laquelle l'assurance a été souscrite qui recevra après un sinistre l'indemnité, le capital ou la rente versé par l'assureur.
- **Le souscripteur** : est une personne qui signe la police d'assurance et s'engage à payer la prime à l'assureur, il peut être différent de l'assuré et de bénéficiaire.
- **L'assureur** : est la personne qui s'engage à payer l'indemnité par un contrat commercial, il est généralement une entité morale, une société commerciale qui gère la mutualité des assurés. L'assureur est une entreprise soumise au contrôle de l'Etat, dont le monde de fonctionnement et le statut juridique sont réglementés.
- **Le tiers** : Nous appelons tiers, toute personne qui, pourtant étrangère au contrat mais peut en revendiquer le bénéfice. C'est l'exemple des bénéficiaires d'une assurance décès.

1.3. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

-Le risque : Le péril en assurance est le risque, il peut être l'accident ou la maladie, la mort ou la destruction qui menace les individus dans leurs biens ou dans leur personne. Le risque est le phénomène qui est la raison d'être de l'assurance.

Un risque doit obéir aux conditions suivantes :

-Le risque doit être futur, il ne doit pas être déjà réalisé.

-le risque doit être aléatoire qui dépend du hasard.

-Sa réalisation doit être indépendante de la volonté de la partie contractante.

-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 .Elle est payable au départ de

l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime. Le coût de l'assurance est donc proportionnel à l'importance du risque pris en charge par l'assureur.⁴

-La prestation de l'assureur : « C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire ».⁵

-La compensation au sein de la mutualité : La mutualité est le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modiques versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'événement »⁶

2. Les branches d'assurance

Pour bien entamer notre étude, il est impératif de connaître et d'exposer les concepts clés qui décrivent le domaine des assurances. Dans cette section, nous allons voir les différentes branches d'assurance ainsi que le rôle sociale et économique de l'assurance.

Suivant leurs objets, les assurances se divisent essentiellement en deux catégories : les assurances de dommages appelée aussi assurance non vie et les assurances de personnes appelé assurance vie.

2.1. Les assurances de dommages

Un dommage est une atteinte subie par quelqu'un, qu'il soit une personne morale ou physique, dans sa personne (dommage corporel), dans ses biens (dommage matériel) ou encore dans ses revenus (dommage immatériel ou incorporel). Un dommage peut survenir à n'importe quel moment. C'est ainsi que les assurances de dommages ont pour but de prémunir l'assuré contre toute atteinte à son patrimoine et à la réparation des préjudices subis.

Les assurances de dommages regroupent deux formes : les assurances de choses et les assurances de responsabilités.

⁴ F. COUILBAULT, C. ELIASHBERG, M. LATRASSE, « les grands principes de l'assurance », 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, paris. P44.

⁵ IDEM. P46

⁶ Y. LAMBERT.FAIVRE, droit des assurances, édition : Précis Dalloz, 1986.p12

2.1.1. Les assurances de choses

« Les assurances de choses garantissent les biens dont l'assuré est propriétaires, qu'ils soient immobiliers, mobiliers ou qu'ils s'agissent de véhicules »

2.1.2. Les assurances de responsabilités

Il s'agit des assurances de responsabilités civiles, elles garantissent les dommages que l'assuré a causés au tiers, ou encore comme le stipule la législation « l'assureur garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré, en raison des dommages causés eu tiers²² ».

-Le principe fondamental des assurances de dommages : Les assurances de dommages reposent sur le principe indemnitaire. Ce principe signifie que le montant de l'indemnité ne doit en aucun cas être supérieur au sinistre. En d'autres termes, le bénéficiaire ne doit pas s'enrichir en percevant des indemnités.

Selon la législation « l'assurance des bien donne à l'assuré, en cas d'évènement prévu par le contrat, le droit à une indemnité selon les conditions du contrat d'assurance. Cette indemnité ne peut dépasser le montant de la valeur de remplacement du bien mobilier assuré ou la valeur de reconstruction du bien immobilier assuré au moment du sinistre²⁴ »

2.2. Les assurances de personnes

Les assurances de personnes couvrent les risques pouvant atteindre la personne même de l'assuré, il est protégé contre les risques qui le menacent. Ces assurances se subdivisent en deux catégories : les assurances sur la vie et les assurances d'atteinte corporelle.

2.2.1. Les assurances sur la vie : en cas de vie, en cas de décès, mixte

L'assurance en cas de vie est un contrat par lequel l'assureur, en échange d'une prime s'engage à verser une somme déterminée à une date fixée, si à cette date l'assuré est encore vivant.

L'assurance en cas de décès est un contrat par lequel l'assureur s'engage moyennant une prime à payer aux bénéficiaires une somme déterminée au décès de l'assuré.

L'assurance mixte est un contrat combiné. Il regroupe l'assurance de cas décès ou en cas de vie. Il est contracté pour une durée limitée et prévoit le versement d'un capital ou d'une rente dans les deux cas : que l'assuré meurt au cours du contrat ou qu'il soit vivant à l'échéance.

2.2.2. Les assurances d'atteinte corporelle

Cette assurance consiste à une formule d'assurance contre n'importe quel accident corporel, elle donne lieu au paiement d'un capital déterminé à l'avance à l'assuré ou au bénéficiaire désigné sur le contrat, en cas d'évènement accidentel entraînant l'invalidité permanente de l'assuré ou son décès. Elle garantit également le paiement d'indemnité en cas d'invalidité totale ou partielle, d'incapacité temporaire de travail et le remboursement de frais médicaux et pharmaceutique. Ces assurances contre les accidents corporels peuvent être souscrites individuellement ou collectivement.

-Le principe fondamental de l'assurance vie : A la différence de l'assurance de dommage qui repose sur le principe indemnitaire, les assurances de personnes reposent sur le principe forfaitaire, selon lequel la prestation de l'assureur en cas de sinistre est préalablement et contractuellement fixée à un montant forfaitaire choisi d'un commun accord entre l'assuré et l'assureur. Rien n'interdit à l'assuré de souscrire à plusieurs assurances à condition de les déclarer à l'assureur.

Cependant, les garanties de frais médicaux, pharmaceutiques ou d'hospitalisation sont soumises au principe indemnitaire pour éviter que les assurés ne soient indemnisés au-delà de leurs préjudices réels.

3. Les facteurs limitatifs de l'opération d'assurance

Il est vrai que l'assurance représente beaucoup de caractéristiques, mais il reste qu'elle connaît des facteurs limitatifs qui constituent des contraintes de l'activité des entreprises d'assurance. Ces facteurs sont : l'assurance ne couvre pas tous les risques, la fraude à l'assurance et la nécessité d'un environnement économique et sociale stable.

➤ L'assurance ne peut pas couvrir tous les risques

L'inassurabilité de certains risques limite, en effet, la portée de l'assurance.

➤ La fraude à l'assurance peut aggraver les risques

La fraude est inséparable du mécanisme de l'assurance comme la sous-estimation volontaire de l'exposition au risque, des fausses déclarations, sinistres volontaires, ou encore le gonflement des factures

➤ L'assurance nécessite un environnement économique et social stable

L'assurance doit évoluer dans un milieu stable, d'un point de vue économique l'inflation est le principal ennemi de l'assurance. Celle-ci ruine les compagnies d'assurance à cause de l'insuffisance des primes encaissées pour la couverture des remboursements et d'un point de vue social, l'assurance ne peut progresser dans un événement instable à titre d'exemple les émeutes délinquantes et les épidémies.

4. Rôle de l'assurance

Nous pouvons illustrer le rôle de l'assurance sur deux plans :

4.1. Assurance, acteur économique essentiel

Sur le plan économique, l'assurance représente un outil de crédit, un dispositif d'épargne qui stimule l'investissement et un moyen de reconstitution du patrimoine.

4.1.1. L'assurance est un dispositif d'épargne

L'accumulation des primes des assurés permettent la constitution de capitaux très important sur tout à long terme comme l'assurance vie. Les assureurs exercent leur rôle de primes en les redistribuant sous forme de prestation au profil de l'assuré en cas ou un sinistre se réalise ou au profit des autres bénéficiaires en cas de décès.

Par ailleurs les assureurs sont considérés comme étant des investisseurs institutionnels car les primes qui ne sont pas encore arrivées à échéance seront épargnées sur des places financières qui génèrent par la suite des masses financières importantes qui seront orienté vers le financement des investissements. En effet l'assurance mobilise l'épargne et contribue au financement de l'économie et constitue un élément clé à la croissance économique.

4.1.2. L'assurance outil de crédit

La souscription d'une assurance vie est très importante .Elle a pour rôle non seulement de protégé la personne mais elle est aussi une source d'encouragement à l'octroi de crédit pour les banques et les organismes financiers en général c'est est un moyen de financement des projets d'investissement pour l'emprunter .En effet , ce dernier à plus de chance d'acquérir un crédit , il est souscrit en assurance vie .Car celle-ci représente une garantie au crédit du fait que si l'assuré ou bien l'emprunteur décèdera , c'est l'assureur qui prendra en charge son crédit .

4.1.3. L'assurance instrument de la protection du patrimoine

La protection du patrimoine est l'un des rôles les plus importants de l'assurance. En effet, cette dernière ne fait pas qu'indemniser les assurés en cas de la réalisation de sinistre, mais elle permet aussi de réparer ou de reconstruire le bien endommagé à travers les prestations versées aux assurés et aux bénéficiaires. Ce type d'assurance est lié à l'assurance de dommage, il constitue bien évidemment une source de bien être pour l'économie.

4.2. Le rôle social de l'assurance :

L'ensemble des organismes qui ont pour but de garantir une protection sociale sont financés par des cotisations obligatoires de la part des individus puisque ces derniers sont soumis à des risques qui sont généralement qualifiés de risque sociaux .Ils sont de caractère aléatoire et ils dépendent d'un événement hasardeux provoquant le sinistre .Ainsi , leur survenance est inévitable et peut toucher non seulement les personnes dans leur intégralité physique mais elle peut aussi toucher leur patrimoine .Par ailleurs l'assurance est là pour apporter la sécurité dont ils ont besoin .

En revanche, le rôle social de l'assurance se trouve dans plusieurs angles dans la société. Cela consiste notamment à offrir aux sinistres les fonds nécessaires pour reconstruire ou racheter des biens à la place de ceux endommagés, à rembourser aux individus l'intégralité des couts liés à leur consommation personnelle en matière de soins médicaux (maladie , maternité etc.) , dans le cadre d'une gestion distincte , l'assurance sociale consiste également à garantir le versement d'un revenu de remplacement (pension de retraite) aux personnes qui cessent de travailler et qui ont l'âge requis pour prétendre à la perception d'une pension de retraite et à gérer les différentes prestations familiales et diverses prestations particulières comme les aides au logements , allocation de rentrée scolaire et les aides aux personnes handicapées

Section 02 : Le transport maritime international

1. Evolution du transport maritime

Comme on a déjà cité, le transport maritime est l'un des modes de transport les plus sûrs et moins coûteux de tous autres modes. Il a connu son évolution surtout après l'apparition des conteneurs et le développement des hydrocarbures.

1.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires. Les corsaires étaient engagés par la loi pour piller les marchandises des bateaux étrangers.

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

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long : la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire des énormes détours, notamment pour passer de l'océan atlantique à l'océan pacifique).

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème. Des solutions pour améliorer et développer le transport maritime plusieurs créations ont été mise en évidence :

1.2. La création des canaux

L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable.

Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de panama relie l'océan pacifique à l'océan atlantique. Permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines. Cela peut s'expliquer de sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de

bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

Malgré cela quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « ouverpanamax » étant obligé de passer par le seul et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le pacifique depuis l'atlantique.

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

Depuis l'année 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, sont en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport.

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine et les remplaceront par la fameuse machine à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre ou elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et le temps du trajet. Celle –ci a également permis l'essor du transport ferroviaire, : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grande villes comme Paris.

1.4. L'invention des conteneurs

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

Actuellement de nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long et notamment dû à l'invention des conteneurs en 1966 .la conteneurisation permis de renforcer la sécurité des marchandises contre les vols. Ainsi il contribue à l'évolution des techniques de manutention dans les ports.

Nous allons voir à travers ce tableau le développement du transport maritime depuis 19820 jusqu'à 1956.

Tableau N°04 : les progrès techniques du transport maritime

Années	1820	1869	1886	1914	1954
Transport maritime	Premier steamer sur l'atlantique nord	Ouverture du canal de suez	Premier navire pétrolier	Ouverture du canal panama	Premier navire porte-conteneur

Source : A. Frémont in L. carroué, 2006 p.195 in Émilie mérenne « géographie des transports ; contraintes et enjeux » édition révisé et actualisé, rennes, 2013 p.22

2. La législation et conventions liées au transport maritime international

Si dans le transport terrestre les règles sont simples, obéissent à des dispositions propres à chaque pays, celles du transport maritime sont à la fois locales et international, spécifiques et complexes.

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.

Dans cette section, il est question d'aborder les différentes conventions internationales liées au transport maritime international ainsi que les incoterms.

2.1. Les différentes conventions relatives au transport maritime international

Parmi les différentes conventions régissant l'ensemble des activités du transport maritime international, nous pouvons citer :

2.1.1. La convention de Bruxelles du 25 aout 1924

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

-La responsabilité : Le transporteur qui représente le propriétaire du navire ou l'affrètement , 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 .Le transporteur doit notamment prendre toute les mesures nécessaires pour garder les marchandises reçues dans les bonnes conditions , par exemple , il ne doit pas mettre les produits toxiques à côté des produits alimentaires , l'importateur doit donner au transporteur un avis sur les marchandises reçues

dans les trois jours qui suivent leur délivrance et ce dernier est présumé responsable du remboursement .

-L'obligation : Le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, armé, équipé et approvisionné, ainsi 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 il est aussi exonéré de la responsabilité des pertes ou des dommages dans les cas suivants : incendie non intentionnelle, accident de mer, de fait de guerre, de grève, d'insuffisance d'emballage, et de toute autre cause ne provenant pas de sa part.

2.1.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Appelée « règles de Wisla », 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 le 23 juin 1977. Les principales nouveautés introduites par ce protocole sont :

-Le cas de responsabilité : Le protocole du 23 février 1968 complétant la convention de Bruxelles a instauré un système de double limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à 666 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kilogramme .C'est ce qu'on appelé la déclaration d'intérêt à la livraison .Comme on peut le constater ces sommes sont insignifiantes .Les règles de Hambourg ont désormais levé cette équivoque à la condition que la palette ou le conteneur soit indiqué au connaissement.

-Cas d'exonération : Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité, de pertes ou des dommages 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.

-Le champ d'application : La réforme de 1968 a eu notamment pour objet de remédier aux insuffisances de l'article 10 dans sa version d'origine. Aux termes de ce nouvel article, pour que la convention s'applique il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux Etats différents. Cette formule indique clairement que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux. Cette première condition est nécessaire mais elle n'est pas insuffisante. Il faut en outre que soit :

-Le connaissement ait été émis dans un Etat signataire (contractant)

-Le connaissement contient une clause Paramount (terme utilisé en droit maritime pour désigner la clause par laquelle les parties soumettent les engagements à une norme

déterminée, que ce soit pour la convention de BRUXELLES, la convention de Bruxelles amendé en 1968 ou pour les règles de Hambourg)

-Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un Etat contractant

-Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée

-Transport maritime de sous plan à sous plan

2.1.3. La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer (intitulé les règles d'Hambourg)

La convention des Nations Unies par le développement du commerce et de l'industrie a mis sur pieds le projet d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises par mer.

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

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

Les pays ratifiés les règles d'Hambourg en 1978 sont :

L'Autriche, Barbade, Burkina-Faso, Botswana, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie et la Zambie. Cette liste a été étendue à 34 pays en 1992.

-Champ d'application : Cette convention a pour but l'harmonisation des textes sur le transport de marchandises par mer, c'est pourquoi 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 de déchargement est situé dans un Etat contractant (signataire)

-le document de transport (connaissance) est émis dans un Etat 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 aussi 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 836 DTS par kilogramme brut en cas de pertes ou d'avaries.
Les règles de Hambourg ne prennent pas un grand nombre de cause d'exonération, notamment la faute nautique, incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.
Dans tous les autres cas, le transporteur ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il a pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

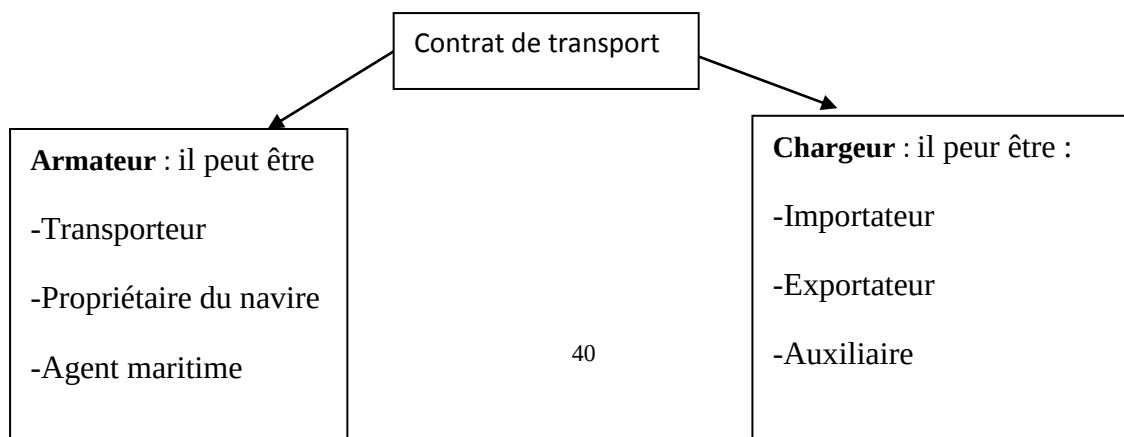
2.2. Les règles de Rotterdam

Signées le 23 septembre 2009, elles visent les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou partiellement 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 pré opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs et les zones portuaires. 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 Etat contractant.
- application à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport.
- application aux marchandises en pontée.

3. Le contrat du transport maritime

Le contrat du transport maritime est un contrat par lequel un chargeur s'engage à payer un prix de transport à un transporteur ce dernier s'engage à son tour à acheminer la marchandise en question vers une destination convenue.



3.1. Les obligations des parties contractantes

3.1.1. Obligation du chargeur

- Déclarer les marchandises à transporter (nature, poids, volume, marque ...).
- Fournir un emballage adéquat.
- Etiqueter et marquer les colis.
- Payer le prix du transport, sous peine de rupture du contrat.
- Présenter la marchandise au lieu d'embarquement à temps

3.1.2. Obligation du transporteur

- Charger / décharger la marchandise avec soi.
- acheminer la marchandise vers la destination dans les délais.
- émettre le document de transport à partir des données fournies par le chargeur.
- Assurer le transbordement en cas d'impossibilité de continuer le voyage avec le Même moyen de transport.
- livrer la marchandise au porteur du connaissement ou à son représentant, le contrat de transport n'est considéré comme achevé que lorsque la marchandise a été acceptée
- Modifier l'arrivée du navire au destinataire de marchandise.

3.2. Le connaissement (bill of lading)

L'élément qui matérialise le contrat de transport maritime est le connaissement.

Le connaissement est un titre négociable, il représente la marchandise dont il porte la description et permet d'en transférer la propriété. Il constitue également la preuve écrite du contrat de transport maritime.

Il est normalement établi dans les vingt-quatre heures après le chargement et signé par le capitaine du navire. Il porte la mention embarquée, il peut être émis immédiatement après la remise de la marchandise. Il porte alors la mention reçue pour embarquement, il est émis en quatre originaux, parfois plus. Seuls, les exemplaires remis au chargeur sont négociables.

Le connaissement est une pièce maitresse dans les procédures de paiements internationaux (la remise documentaire le Credoc) , la date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement , ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans les ouvertures de crédit documentaire .La date

d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ , puisqu'elle est attaché à la réalisation de contrat de vente .

3.2.1. Les différents types de connaissance

-le connaissance à ordre : c'est-à-dire que le destinataire ou réceptionnaire de marchandises n'est pas connu lors de l'émission du document .En effet , plusieurs personnes sont intéressées au connaissance : le chargeur 'the shipper' , le destinataire ou celui qui réceptionne 'the consignee' , la personne à notifier lors de l'arrivée des marchandises est le 'notify' et enfin le transporteur .ce dernier dans la plus part des cas n'est pas mentionné sur le connaissance (sauf lorsqu'il s'agit du connaissance émis directement par le transporteur) .C'est la formule la plus utilisée .

-le connaissance à personne dénommée :il indique le nom de la personne qui pourra se faire remettre la marchandise à destination. Dès l'établissement du connaissance, le transporteur connaît la personne à qui il devra remettre la marchandise et il ne peut exécuter son obligation qu'à l'égard de cette personne.

-le connaissance au porter : le consignataire doit être nommé sur le connaissance pour pouvoir prendre livraison de la marchandise, dans ce cas quiconque détient (est porteur) les connaissances peut prendre livraison .les connaissances sont considérés au porteur lorsque le terme « porteur » est inscrit dans la rubrique « consignataire » au moment de l'établissement du connaissance .Ou encore , le détenteur du titre peut endosser le connaissance en y apposant l'expression « livrer au porteur ».

3.2.2. Le contrat d'affrètement

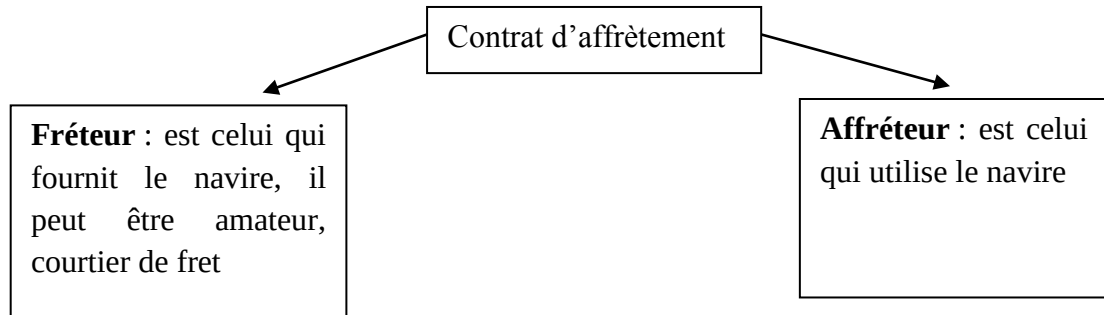
Le contrat d'affrètement se distingue du contrat de transport en ce qu'il porte sur le navire alors que le contrat de transport porte sur la marchandise. Il concerne surtout les produits de base et les matières premières. Il porte donc sur la location d'un navire.

Ce contrat relève de la volonté contractuelle des parties et est donc librement négocié entre les parties. En outre, les contrats d'affrètement ne font l'objet d'aucune convention internationale. Leurs négociations ainsi que leurs conclusions sont librement consenties et négociées entre les parties.

Enfin chaque contrat d'affrètement doit faire l'objet d'une charte-partie qui doit préciser :

« 1° Les éléments d'identification du navire ; 2° Les noms du frèteur et de l'affrèteur ; 3° l'importance et la nature de la cargaison, (selon les contrats) 4° les lieux de chargement et le

déchargement (selon les contrats) 5° les temps prévus pour le chargement et le déchargement ; (selon les contrats) 6° le taux du fret. »



On distingue trois types de contrat d'affrètement :

-L'affrètement à coque nue : Selon l'article L.5423-8 du code des transports :

« Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec équipement et un armement incomplet pour un temps défini ».

C'est un contrat qui est donc à durée déterminée et dans lequel le navire est mis à disposition non armé et non équipé. La durée déterminée du contrat implique que les parties devront scrupuleusement les dates de mise à disposition et de retour convenues. En cas de non – respect, l'une des parties pourra demander la résolution judiciaire du contrat.

-L'affrètement à temps : L'article L.5423-10 du code des transports précise que :

« Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini ».

Ici, le navire est armé et mis à disposition de l'affréteur pour un temps défini. La gestion est donc là aussi conservée par le fréteur tout comme le paiement des répartitions du navire et des salaires des marins, ainsi que le dommage causé aux tiers.

-L'affrètement au voyage : Dans ce type de contrat, le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire pour un ou plusieurs voyages. Il s'agit du contrat le plus contraignant pour le fréteur puisqu'il conserve la gestion commerciale et nautique du navire (article L.5423-19 du code des transports).

A l'instar des autres contrats, le fréteur s'engage à mettre à disposition de l'affréteur le navire convenu dans la charte –partie :

« Le fréteur s'oblige :1° A présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant le voyage le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la ' charte-partie ' ; 2° A faire toutes diligences qui dépendent de lui pour exécuter le ou les voyages prévus à ' la charte –partie ' . »

4. Incoterms

Dans le cadre des contrats commerciaux internationaux, les incoterms désignent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur dans les domaines suivants :chargement , transport , livraison des marchandises ainsi que les formalités et charges (assurances) liées à ces opérations .Ils indiquent plus précisément , le lieu de transfert des risques : en cas d'avarie à un moment donné du transport , qui aura à supporter les charges liées au dommage entre le vendeur et l'acheteur .

Créés en 1936 par la chambre de commerce international (CCI), les incoterms sont révisés tous les 10 ans. La dernière version des incoterms, est entrée en vigueur le 1 er janvier 2020.

4.1. La réforme des incoterms 2010

La nouvelle règle des incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1 er janvier 2011. Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes.

Les termes DAF (delivred At Frontier), DES (Delivred At Ship), DDU (Delivred Duty Unpaid) ont été remplacé par le terme DAP (Delivred At Place) le terme DEQ (delivred Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivred At terminal)

Désormais ces termes commerciaux sont au nombre de onze, répartis en deux familles :

- Les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures
- Les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

4.1.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime

Les incoterms utilisables dans le transport maritime sont les suivants :

➤ FAS ou Free Alongside Ship (franco le long du navire)

Le vendeur règle les frais du transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement : cette livraison marque le transfert de risque et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport

maritime, les couts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

➤ **FOB ou Free On Board (Franco à Bord)**

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risqué a disparu. Désormais, le transfert de risqué a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi, que les frais de chargement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, les droits et taxes à ces formalités.

➤ **CFR ou Cost, Insurance and Freight (cout, assurance et fret)**

Le transfert de risqué s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes.

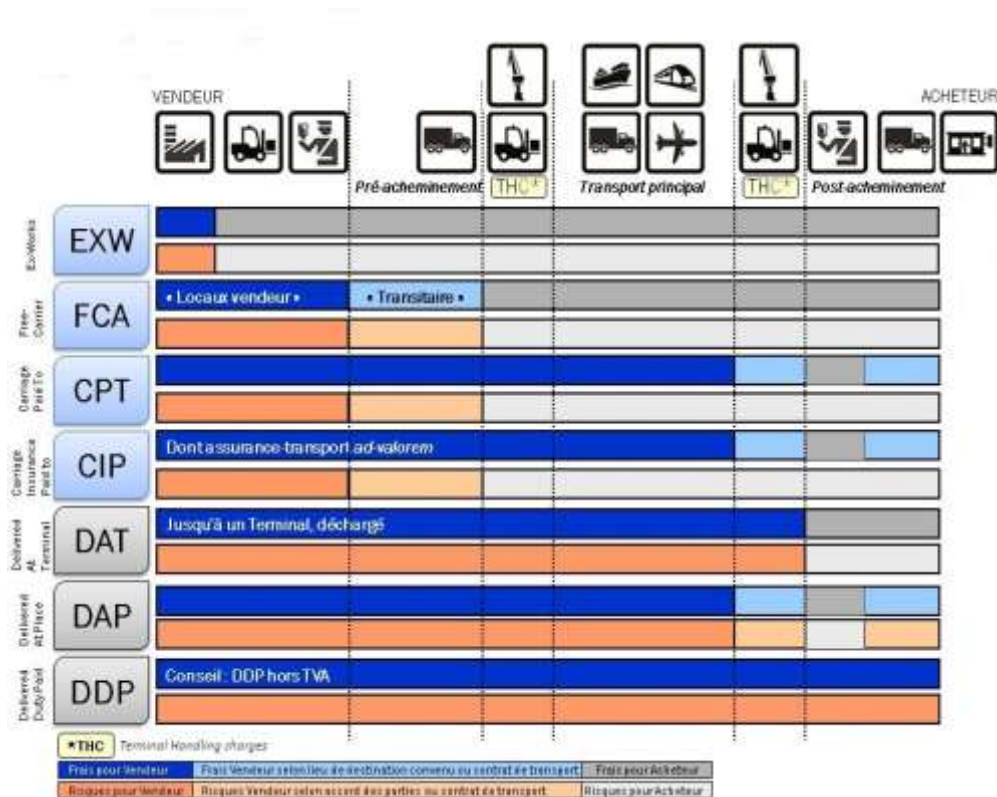
➤ **CIF ou Cost, Insurance and Freight (cout, assurance et fret)**

Le transfert de risqué s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. le vendeur assume de plus les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés.

L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

4.1.2. Les incoterms utilisables pour tous types de transports (multimodaux)

Ces derniers se présentent comme suit :



4.2. Réformes des incoterms 2020

La chambre de commerce internationale (CCI) lançait le 10 septembre 2019 la nouvelle édition des incoterms 2020 qui entrera en vigueur le 1er janvier 2020.

-Le nombre d'incoterms s'élève toujours à 11 avec leur classification entre « tout mode de transport » (multimodal) et « maritime ».

-L'une des évolutions les plus importantes concerne l'incoterm DAT (Delivered at Terminal) qui a changé d'appellation en DPU (Delivered at Place Unloaded). Le lieu de destination peut être n'importe quel lieu et pas uniquement un terminal. Cependant si le lieu n'est pas un terminal, le vendeur doit vérifier que le lieu où il est prévu de livrer la marchandise est un endroit où il est en mesure de décharger les produits.

-La nouvelle version des incoterms 2020 prévoit une évolution pour la règle FCA avec une option connaissance à Bord. Une option du FCA en cas de paiement via une sécurité bancaire : l'acheteur doit donner l'instruction à son transporteur de fournir au vendeur le connaissance comportant la mention de mise à bord après le chargement des marchandises.

.Le vendeur étant ensuite obligé de déposer ce connaissance auprès de son institution financière à l'intention de l'acheteur.

-l'incoterm CIP impose une couverture minimale (garantie FAP SAUF), l'assurance couvre toujours au minimum 110% de la valeur facturée.

-Désormais pour les incoterms FCA, DAP, DPU et DDP, la version 2020 introduit la notion de transport pour compte propre. Le vendeur ou l'acheteur peut utiliser ses propres moyens de transport pour acheminer les marchandises sans forcément faire appeler à un professionnel du transport.

-l'un des objectifs majeurs de cette révision est de rendre les règles plus compréhensives afin de faciliter son utilisation .la CCI veut réduire les incompréhensions afin d'éviter les litiges.

Section 03 : Le contrat d'assurance maritime

Il est nécessaire de définir le contrat d'assurance, de connaître les caractéristiques de ce dernier, comment se fait la formation de ce contrat d'assurance maritime et quelles sont les obligations des parties assurées, ainsi que la tarification et la résiliation du contrat.

1. Définitions et caractéristiques du contrat d'assurance maritime

Avant de citer les caractéristiques du contrat il est nécessaire de donner les différentes définitions de ce dernier.

1.1. Définitions

« Le contrat d'assurance peut être définie comme la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, à couvrir un risque, en fournissant au souscripteur ou à un tiers, une prestation en cas de réalisation de ce risque »

« Le contrat d'assurance est un accord passé entre un assureur et un assuré pour la garantie d'un risque : l'assureur accepte de couvrir le risque, le souscripteur s'engage à payer la prime ou cotisation convenue. »

Le contrat d'assurance est le lien juridique qui oblige l'assureur à garantir le risque, et au souscripteur à en payer la prime.

En d'autre terme, « l'assurance est un contrat par lequel une personne, l'assureur, groupe en mutualité d'autre personne, assurés, afin de les mettre à même de s'indemniser mutuellement d'une perte éventuelle, le sinistre, à laquelle elles sont exposées par suite de la réalisation de

certaines risques, moyennant une somme appelée prime ou cotisation, payée par chaque assuré à l'assureur qui la verse dans la masse commune déduction faite des frais statutaires ».

1.2. Les caractéristiques du contrat d'assurance

Le contrat d'assurance présente un certain nombre de caractères essentiels pour bien comprendre toutes les règles qui régissent la conclusion du contrat et sa validité. Et qui sont les suivants :

1.2.1. Un contrat nommé

« Le contrat d'assurance est un « contrat nommé » dont la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière. C'est une convention passée entre une entreprise l'assurance et une personne physique ou morale pour déterminer l'objet et les conditions d'une assurance, elle présente un certain nombre de caractères permettant de la situer dans les classifications usuelles du droit des contrats ».

1.2.2. Un contrat consensuel

Le contrat d'assurance est à caractère consensuel car il réputé conclu dès le moment où intervient l'accord des parties. Le consentement des deux parties, assureur et souscripteur, est nécessaire et suffisant pour la formation et la validité du contrat d'assurance.

1.2.3. Un contrat synallagmatique

Le contrat d'assurance est synallagmatique car il comporte des engagements réciproques des deux parties. La réciprocité des obligations dans le cadre d'un contrat synallagmatique explique que l'assureur ne doit plus sa garantie si l'assuré a mal rempli ses obligations, soit dans la déclaration des risques, soit dans la déclaration des sinistres, soit en cas de non-paiement des primes. L'engagement de l'assureur est lié à celui du souscripteur, et inversement.

1.2.4. Un contrat aléatoire

Le caractère aléatoire s'applique à l'objet même du contrat d'assurance : le risque garanti ; seul un risque aléatoire peut faire l'objet d'une assurance. Le caractère aléatoire du risque assuré fonde la validité du contrat d'assurance : il en résulte que si le risque est déjà réalisé au moment de la formation du contrat, celui-ci est nul.

L'aléa existe dès lors qu'au moment de la formation du contrat les parties ne peuvent apprécier l'avantage qu'elles en retireront parce que celui-ci dépend d'un événement ou d'un dommage incertain

1.2.5. Un contrat à titre onéreux

Il ne saurait y avoir d'intention libérale entre les parties au contrat d'assurance, et le caractère aléatoire contre que chacun escompte réaliser un profit dans l'opération.

Le souscripteur doit toujours payer le prix de la sécurité vendue par l'assureur, qu'il s'agisse de « prime » dans les entreprises commerciales, ou de « cotisations » dans les entreprises d'assurances à caractère mutuel ; le contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit de la part de l'assureur.

En revanche, il peut exister une intention libérale dans les relations assuré-tiers bénéficiaire, et notamment dans les assurances sur la vie souscrite au profit d'un proche, ou encore dans les assurances souscrites pour le compte d'autrui.

1.2.6. Un contrat successif

Le contrat d'assurance est un contrat qui s'échelonne toujours dans le temps et plus précisément dans un futur inconnu qui conforte le caractère aléatoire. La garantie est prévue pour une durée qui peut être soit très longue, la prime étant généralement payée chaque année, soit brève par exemple pour le temps d'un voyage aérien ; mais cette garantie qui fait l'objet du contrat se prolonge toujours après l'instant de sa conclusion ou de sa prise d'effet.

1.2.7. Un contrat d'adhésion

« Le contrat d'assurance est un contrat d'adhésion dans la mesure où l'assuré ne peut discuter le contenu des clauses du contrat et n'a que la liberté de l'accepter ou de le refuser. En effet, il est vrai que le contrat d'assurance est élaboré, rédigé, imprimé par l'assureur, et l'assuré qui « adhère » à un contrat préétabli dont il n'a pas discuté les conditions générales, se contente souvent de remplir les blancs de l'imprimé ».

1.2.8. Contrat de bonne foi

La bonne foi est fondamentale en assurance. Cela signifie que l'assureur s'en remet entièrement à la loyauté de l'assuré : il se réfère à ses déclarations sans être obligé, d'une manière générale, de vérifier tous les éléments déclarés.

Concrètement, la bonne foi du souscripteur est toujours présumée. Il appartient à l'assureur de prouver le contraire (ce qui est difficile). Dans le doute, l'assuré sera réputé de bonne foi.

2. La formation du contrat d'assurance maritime

La formation d'un contrat d'assurance est décomposée essentiellement de trois éléments :

- La proposition de l'assureur ;
- Le consentement de l'assuré ;
- La signature de la police d'assurance par l'assuré.

L'art 97 de l'ordonnance 95-07 stipule que : « le contrat d'assurance maritime est constaté par une police, avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture ».

La note de couverture c'est une preuve immédiate de la garantie que l'assuré peut demander en attendant l'établissement de la police. Elle reprend les éléments essentiels de la garantie accordée.

Ce contrat qui lie les deux parties oblige l'assuré à payer sa prime et l'assureur à indemniser en cas de sinistre. Il est constitué par une police, toute modification ou addition, doit donner lieu à la rédaction d'un contrat complémentaire dénommé avenant.

Le contrat d'assurance peut comprendre d'autres clauses, telles que la date de prise d'effet du contrat.

2.1. L'information préalable réciproque

Le contrat d'assurance est un contrat consensuel, donc formé dès l'accord des parties sur l'objet de la garantie et son prix. (Le code des assurances est plus contraignant il exige que certain document soient remis...)

Il appartient au futur assuré de faire connaître à l'assureur l'objet et la garantie qu'il demande, en lui fournissant tous les éléments d'appréciation utiles ; C'est l'objet de la proposition d'assurance que l'assureur doit étudier et classer en fonction de ses statistiques dans la catégorie appropriée, afin de déterminer le tarif convenable.

2.2. Information de l'assuré par l'assureur

Une fiche d'information est fournie obligatoirement par l'assureur, comportant diverses informations utiles à l'assuré, concernant le prix et garanties avant la conclusion du contrat. Le souscripteur doit donner à l'assureur des éléments d'appréciation sur l'assurabilité et

l'étendue du risque. Il doit déclarer les personnes ou biens à garantir, leurs caractéristiques, les antécédents de sinistres, ainsi que les moyens de prévention existants contre le risque. L'assureur doit remettre à l'assuré un exemplaire du projet de contrat avec une notice d'information.

2.3. L'information de l'assureur par l'assuré

« La proposition d'assurance est le document par lequel le futur souscripteur demande une garantie d'assurance pour les risques qu'il déclare. En pratique, la proposition est constituée par les réponses à un questionnaire informatique ou imprimé préétabli par l'entreprise d'assurance et transmise au client par l'indemnitaire d'assurance. Ce questionnaire permet à l'assureur de recueillir tous les renseignements que le proposant peut lui fournir, et ces déclarations serviront de base à la souscription du contrat ».

L'assuré doit ; répondre exactement aux questions posées par l'assureur, sur les circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge.

Donc, La proposition d'assurance est donc un imprimé rempli et signé par le futur souscripteur ou assuré (que l'on appelle à cette étape "le proposant") et constitue un acte par lequel il demande à l'assureur de garantir le risque. Ce risque est décrit au moyen d'un questionnaire. La proposition rassemble les éléments fournis par l'assuré et les conditions de l'assureur.

2.3.1. L'échange des consentements et la signature de la police d'assurance

Pour passer à la signature de la police d'assurance, il faut tenir en compte les échanges et consentements ainsi que la prise d'effet des parties du contrat. Qui est la phase la plus importante.

2.3.1.1. L'échange des consentements

- La formation du contrat d'assurance a lieu au moment de l'échange des consentements.
- La prise d'effet du contrat peut être :
 - Immédiate lorsque les conditions d'acceptations sont remplies.
 - Différée par rapport à la date de souscription, lorsque le proposant est tenu par une date de résiliation.
- L'assureur peut aussi demander des précisions complémentaires, et n'accepter le contrat que moyennant certaines mesures de prévention, certaine limitation de garantie ou certaines

conclusions. A la réception de la proposition d'assurance de la part de l'assuré, l'assureur pourra manifester son consentement par l'acceptation de la proposition il établie alors le contrat, « la police » qu'il signe, et envoie pour signature à l'assuré.

2.3.1.2. La signature de la police d'assurance

« La police d'assurance est le document contractuel qui régit les relations entre la compagnie d'assurance et l'assuré ».

a) Les éléments indispensables à l'élaboration d'une police : Sont Les conditions générales des polices qui renouent les dispositions de l'ordonnance réglementant la matière :

- **La nécessité de bonne foi de déclaration**

Qui doit être honnête, où il est nécessaire de déclarer à l'assureur toute information qui lui permet d'apprécier le risque.

- **Le bénéficiaire de la police**

Il peut être désigné au moment de souscription du contrat. En général, le souscripteur est en même temps le bénéficiaire, mais dans la pratique, le contrat est conclu pour le compte de qui il découlera, c'est-à-dire que le bénéficiaire sera connu après le sinistre ;

- **Les éléments d'appréciation des risques**

Les conditions générales de la police obligent l'assuré à avancer toutes les circonstances et doit notamment :

- Indiquer le point de départ et d'arrivée de l'expédition ;
- Les caractéristiques du navire transporteur ;
- La nature de la marchandise à transporter ;
- La somme en risque ou en valeur d'assurance.

b) Les formules de souscription : Les marchandises peuvent être assurées par :

- Une police au voyage valable pour un seul voyage ;
- Une police flottante.

L'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses adaptées à ses besoins, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient :

- **Les polices flottantes**

Cette formule concerne les opérateurs économiques qui ont un besoin fréquent de l'assurance transport, elle offre une garantie automatique pour toutes les marchandises Répondant à la définition élaborée en commun accord lors de la souscription de la police.¹ Cette police est

retenue par les grandes entreprises qui couvrent leurs marchandises par un seul assureur où la cotisation est calculée sur le chiffre d'affaires. Il existe trois sortes de polices flottantes :

- **La police d'abonnement**

Cette police couvre une valeur totale de marchandises indéterminée, pour un nombre total d'expéditions indéterminé, sur une durée déterminée. Elle dispense l'assuré de négocier l'assurance avant chaque voyage, il lui suffit simplement de déclarer à l'assureur, avant les délais (huit jours selon la loi) et ce, à l'aide d'un avis d'aliment, toute expédition de marchandises.

Cette formule est très fonctionnelle, très souple pour ses dispositions et a pour objet de couvrir automatiquement tous les envois, elle est particulièrement adaptée aux besoins des importateurs et exportateurs des marchandises de nature variée par des ports et destinations différentes.

- **La police à alimenter**

« La police à alimenter convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux, comportant les expéditions échelonnées sur une période indéterminée »⁷ 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.

Contrat d'assurance souscrit pour couvrir plusieurs chargements de même nature dont la valeur globale est connue mais dont les dates de départ, les modes de transport, la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminée à l'avance. Ces données sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. Ce type de contrat convient pour l'exécution de marchés d'exportation importants, il est parfois appelé la police à éteindre.

- **La police de tiers chargeur**

Forme de contrat d'assurance souscrit par des compagnies maritimes ou aérienne, par des transporteurs, des transitaires, etc., qui sert à assurer les expéditions confiées par leurs clients lorsque ceux-ci n'ont pas souscrit une assurance.

- **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 les marchandises et un trajet déterminé, ainsi le risque est

⁷ Jean –Patrick Marcq, op –cite, P.162

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.

Le contrat d'assurance ne couvrant qu'un voyage déterminé pour des marchandises et des risques bien définis.

Remarque : Pour ces deux premières polices (la police d'abonnement et la police à alimenter), deux notions doivent être connues par le chargeur :

- Le plein déterminant la valeur maximum que l'on est autorisé à expédier par mode de transport ;
- La franchise permettant d'exclure les sinistres inférieurs à une certaine somme fixée à l'avance et de moduler l'assurance.

L'apposition de la signature de l'assureur sur la police prouve son acceptation.

2.3.2. La clause de la signature de la police par l'assuré

« Le contrat d'assurance est parfait dès sa signature par les parties. La société pourra poursuivre dès ce moment l'exécution. Toutefois, il ne produira ses effets qu'à la date fixée aux conditions particulières ou, à défaut, le lendemain à Zéro heure du paiement de la prime »

Afin d'éviter toute contestation sur la date de l'accord, une clause figure presque toujours dans les polices, aux termes de laquelle l'assurance qui est le rédacteur des polices imprimées-subordonne la perfection du contrat à la signature de la police par l'assuré.

Celui-ci reçoit trois exemplaires à signer, un pour lui-même, un pour l'agent ou le courtier intermédiaire, et le dernier à renvoyer au siège de la compagnie.

2.3.3. Les obligations des parties

Les obligations des parties se distinguent entre les obligations de l'assuré et celle de l'assureur.

2.3.3.1. Obligation de l'assuré

L'obligation de l'assuré, c'est le paiement de la prime, l'obligation de mise en risque, ainsi que Renseignement relatifs en cours de contrat.

- Le paiement de la prime

La première obligation de l'assuré est évidemment celle de payer la prime ou cotisation selon les modalités établies au contrat d'assurance. Cette prime est payable au plus tard dans les quinze jours qui suivent la date d'échéance préalablement fixée.

- Obligation de mise en risque

Déclaration concernant le risque, à la souscription du contrat, l'assuré est tenue de répondre, sous peine des sanctions prévue si après exactement à toutes les questions tant écrites qu'orales de l'assureur concernant l'appréciation du risque. L'article 108 de Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré stipule que : L'assuré est tenu « de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur ».

- Renseignement relatifs en cours de contrat

L'obligation de l'assuré est de renseigner complètement et exactement l'assureur, ne se limite pas au moment de la souscription du contrat, elle se poursuit pendant toute sa durée, il appartient à l'assuré de faire connaître les incidents marquant le voyage, les escales, les déroutements et les transbordements. L'assuré doit : « faire une déclaration au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat ».

-Les obligations en cas de sinistre

En cas de sinistre l'assuré est tenu de suivre ces étapes :

- Déclaration de sinistre

Les polices d'assurances prévoient un délai de sept jours, ce délai ne commence à courir qu'à partir du jour où l'assuré en a eu connaissance du sinistre. De ce fait, il se doit d'aviser l'assureur. Pour que ce dernier prend les mesures conservatoires qui s'imposent et d'arriver à une estimation, en vue de la constitution des réserves.

- L'assuré doit dans le plu bref délai ;

- Indiquer dans la déclaration du sinistre :

- Toutes les explications exactes concernant le sinistre et son étendue, la date, la nature, les circonstances et le lieu du sinistre.

- Les causes connues ou présumées.

- Le montant approximatif des dommages.

- Fournir à l'assureur un état estimatif, certifié sincère et signé par lui des objets assurés détruits et sauvés.

- Fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur, notamment tous les livres de comptes et de commerce, factures, pièces de caisse, etc.

- Constatation des dommages et pertes

Elles doivent être effectuées dans le délai de 30 jours à compter du débarquement des facultés assurées, ce délai est réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur, si le séjour à destination est prorogé, le délai de constatation l'est aussi. Les assurés sont tenus à s'adresser aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, pour la constatation des dommages. L'assureur est en droit de rejeter la réclamation, si cette obligation n'est pas respectée.

Art 144 stipule que : « l'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à l'état aux même temps et lieu. Le taux de dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée ».

En cas de désaccord, il est possible de demander dans les 15 jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire.

Enfin, les frais d'expertise sont remboursés intégralement, si les dommages ou pertes constatés proviennent d'un risque couvert, même si l'assureur était tenu à payer, du fait de ces frais une somme supérieure à la valeur assurée.

- Mesures conservatoires

L'assuré a un devoir, c'est celui de prendre, provoquer ou acquérir toutes les mesures conservatoires, de veiller ou de procéder au sauvetage des objets assurés.

L'obligation de l'assuré résulte du principe général, qu'en toutes circonstances, il doit agir en bon père de famille.

L'alinéa 03 de l'article 16 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances, sanctionne l'inexécution de cette obligation, l'assuré est responsable dans la mesure du préjudice qu'il a causé à l'assureur. La loi donne par contre la possibilité à l'assureur soit de réduire, soit de refuser le paiement de l'indemnité.

- Sauvegarde du recours

Les mesures conservatoires que nous venons de voir, sont générales et consternent surtout les facultés assurées elles-mêmes. Celle-ci par contre concerne le tiers sous la responsabilité desquels se trouve placés au cours du voyage.

L'assuré doit notamment formuler la protestation, conformément à l'article 790 du code maritime Algérien et éventuellement procéder à la saisie du navire transporteur.

La sanction de l'inexécution de cette obligation figure dans l'article 144 alinéas 02 de l'ordonnance. L'assureur se trouve dégagé de ses obligations jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait récupéré de la part de ses adversaires, si l'assuré avait sauvegardé le recours.

2.3.3.2. Obligation de l'assureur

L'obligation de l'assureur, c'est le règlement de l'indemnité. Il existe deux modes de règlement de l'indemnité, le règlement en avarie et le règlement par voie de délaissement.

-Le règlement en avarie

Il s'agit de prendre sommairement le mode de règlement, et de déterminer le montant de l'indemnité à payer en tenant compte des franchises applicables.

Le règlement est établi sur chaque colis pour toutes les facultés autres que celle chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et pour compte.

Cette manière de procéder est indispensable pour permettre à l'assureur l'exercice du recours. En effet, la responsabilité du transporteur est limitée à une valeur déterminée par colis, ce mode favorise l'assuré et la franchise est calculée sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur l'ensemble de la valeur assurée.

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance... ».

L'indemnité due doit être réglée dans les trente jours qui suivent le dépôt du rapport définitif de l'expert.

-Le règlement par quotité

C'est le mode prévu à l'article 21, l'indemnité est déterminée par l'établissement d'une quotité de dépréciation, qui résulte de la comparaison entre la valeur à l'état d'avarie au lieu de destination et la valeur à l'état sain en ce même lieu.

Quel que soit le mode de détermination et pour que les éléments de comparaisons soient les mêmes, les valeurs comparées doivent tenir compte des droits de douanes, s'ils ont été acquittés, de même que ces droits seront exclus s'ils n'ont pas été payés.

-L'application des franchises

Les franchises doivent être distinguées du coulage ordinaire, déchets ou freintes de route qui ne sont jamais couverts.

Elles sont calculées sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur la valeur globale d'assurance. Le taux est uniforme, il est de 5% de franchise et qui n'est pas applicable aux avaries qui résultent d'un des événements énumérés à l'article 2, alinéa 3, aux avaries frais et aux contributions d'avarie communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

-Le règlement par voie de délaissement

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise ».

La formule adoptée par l'ordonnance du 25 janvier 1995 consiste à étendre les champs d'application de la formule de délaissement. Le délaissement est une possibilité offerte à l'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, quel que soit son choix, restera renouvelable de la valeur assurée.

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants :

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelle.
 - Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans un délai de 4 mois, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination.
 - Lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quarts de la valeur assuré.
- L'assuré ne peut faire aucun délaissement des objets garantis, sauf convention contraire aux conditions particulières.

Après l'offre et engagement, le délaissement s'effectuera par un acte extra judiciaire et portera sur l'ensemble des droits de l'assuré sur la chose transférée à l'assureur. Cependant, si le règlement par voie de délaissement est susceptible d'opérer un transfert de propriété, l'assureur peut se désister. « ..., Dans le cas d'acceptation de délaissement, l'assureur acquiert les droits de l'assuré sur les biens assurés, à partir du moment où la notification de délaissement lui en a été faite par l'assuré ».

2.4. Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime

En règle générale, la tarification repose sur des considérations techniques essentielles : le coût du sinistre éventuel et la probabilité de survenance de ce sinistre et pour que les parties du contrat peuvent annuler ce dernier, ils doivent respecter un certain nombre de règles.

2.4.1. Tarifications de l'assurance maritime

Les tarifications de l'assurance maritime contiennent les éléments suivants :

2.4.1.1. La valeur assurée

La valeur assurée constitue le montant maximum de l'indemnisation couvrant la perte patrimoniale directe suivante à la réalisation de sinistre et le gain manqué à la suite de l'événement.

C'est la valeur exposée par l'assuré lors de la souscription du contrat et de la police sur faculté donc elle constitue une déclaration de valeur qui va être en rapport direct avec l'établissement du montant d'indemnité à verser par l'assureur en cas de sinistre.

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement pour les facultés, des frais accessoires et du profit espéré :

- Lorsque la somme assurée s'avère inférieure à la valeur réelle de l'objet au sens du présent article, l'assureur n'est tenu de payer qu'un montant : égal à la valeur assurée, en cas de sinistre total ou déterminé proportionnellement à la valeur assurée par rapport à la valeur réelle, en cas de sinistre partiel.
- Lorsque la somme assurée s'avère supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est tenu de payer qu'à concurrence de cette dernière valeur.

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20%. La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou à défaut par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

2.4.1.2. La déclaration de valeur

« Lorsque la déclaration définitive de la valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base de règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature ».

Lors de l'évaluation de la valeur de marchandise, un certain nombre d'erreurs peut être occasionné donnant lieu à la sur-assurance et l'assurance cumulative ou à la sous-assurance. Le caractère indemnitaire de l'assurance, avance que le souscripteur doit s'assurer pour une valeur supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

L'article 172-6 du code des assurances avance que si l'assureur établit l'existence d'une fraude causée par l'assuré, l'assurance contractée est nulle pour une somme supérieure à la

valeur réelle de la chose assurée, et la prime lui reste acquise. Le même cas si la valeur assurée est une valeur agréée.

L'article 172-7 du code des assurances a précisé que, lorsque la volonté de fraude n'est pas éclairée, La sur-assurance est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées. L'article 172-8 du code des assurances énonce la nullité des assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée s'il y ait une intention de fraude.

En revanche, l'article 172-9 du code des assurances stipule que les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale supérieure à la valeur réelle, leur conformité est imposée par la déclaration de leur existence et la demande de règlement par l'assuré permettant une réduction proportionnelle de l'indemnité.

Le cas de la sous-assurance est indiqué dans l'article 172-10 du code des assurances prévenant que, quand la somme assurée est inférieure à la valeur réelle de l'objet assuré, l'assuré demeure son assureur pour la différence.

2.4.1.3. La fixation de la prime

C'est un élément commercial de la police d'assurance, le montant de la prime étant fixé par ailleurs entre l'assureur, l'assuré et le courtier.

a) La tarification du risque ordinaire

Il s'agit d'une tarification susceptible d'être majorée en fonction des circonstances ou des situations aggravantes. Elle dépend de la combinaison de nombreux facteurs dont les principaux sont :

- Les conditions d'assurance demandées (FAP sauf, tous risques...etc.).
- Du voyage à effectuer : longueur et passages dangereux, voyage direct ou comportant des transbordements.
- Qualité des emballages : containers, caisse en bois ou en cartons, fûts lourds ou légers...etc.
- Qualité des moyens de transport notamment : pavillon des navires.
- Equipements des ports destinataires en engins de manutention adéquats, risques de vols plus ou moins grand.
- La nature et le poids de la marchandise.

b) Aperçu sur les risques exceptionnels

Les risques exceptionnels sont ceux qui ont un caractère politique ou s'attachent à une guerre, l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances. Ont donné une énumération.

Le taux de prime pour cette catégorie de risque varie selon que l'on soit en temps de paix ou de guerre et selon les régions.

La prime est payable au comptant, au lieu de la souscription de l'assurance, en instant de la remise de l'acte dont elle est résulté à l'Assuré.

2.4.1. 4. L'application des surprimes

Les cas de surprimes sont prévus aux conditions générales de la police faculté :

- a. L'article 3 prévoit le cas des pertes de quantités provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer pour les marchandises chargées en pont.
- b. L'article 11 prévoit le cas d'escale autre que celle prévue, le cas de déviation ou de transbordement, aussi le cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré, s'ils sont le résultat d'un risque couvert.
- c. L'article 33 autorise l'application de surprime, en raison de l'âge et du pavillon du navire.

2.4.1.5. Les droits, taxes et impôts

Les taxes, droits et impôts de toute nature nécessaires à la souscription de contrat d'assurance, aussi le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et payables dans les mêmes conditions que la prime.

2.4.2. La résiliation du contrat d'assurance maritime

La résiliation de tout contrat d'assurance doit respecter certaines règles, parfois procédurieres du droit des assurances, qui instaurent l'obligation à l'assureur de rappeler à l'assuré, par l'envoi d'un avis d'échéance, la date à laquelle il peut résilier son contrat, lui précisant les différentes modalités de résiliation des contrats d'assurance.

Le contrat d'assurance maritime résilié pour défaut de paiement d'une prime est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, devenus bénéficiaires de l'assurance avant la notification de la suspension ou de la résiliation.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause précise figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

En cas de liquidation judiciaire de l'assuré, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, l'assureur peut résilier la police en cours, aussi cette résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance avant la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.

Aussi l'Art. 111. De l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances annonce que dans le cas de non-paiement de la prime, l'assureur doit mettre en demeure l'assuré, par lettre recommandée avec accusé de réception, d'avoir à payer la prime dans les huit (8) jours suivants. Passé ce délai et à défaut de paiement, l'assureur arrête la garantie. Dix (10) jours après la suspension de la garantie, l'assureur peut résilier le contrat et dans ce cas, en informer l'assuré par lettre recommandée avec accusé de réception.

Conclusion

A travers les éléments traités dans ce deuxième chapitre, on conclut que L'assurance reste un marché très spécifique qui obéit à des normes très structurées caractérisées par la nécessité de prendre en compte des normes de précautions sur la partie de l'activité, ayant pour fonction la prise en charge des risques assurables, et aussi sur l'activité reliée à la prise de risque sur les marchés financiers dans la partie capitalisation dans les fonds encaissés.

L'essor de l'assurance est étroitement lié à la connaissance des risques qu'elle mutualise par la prise en compte des sinistres encourus dans chaque branche d'assurance sur l'évaluation des primes demandées ainsi que par sa capacité d'accompagnement des différents secteurs économiques contre les risques, l'assurance a pour objet principale de protéger les assurés contre les différents risques, quel que soit la branche à laquelle l'assuré souscrit. Mais l'assurance reste toujours confrontée à des facteurs limitatifs qui empêchent la bonne exécution de ses.



CHAPITRE III

Contribution des assurances maritimes en Algérie

Introduction

L'Algérie s'est lancée depuis la fin des années 30 dans un processus de formes structurelles importantes qui ont touchées divers secteurs d'activités. Ces réformes ont pour objectif principal l'instauration de l'économie du marché. Le secteur des assurances n'est pas resté en marge.

En effet, le caractère stratégique de l'assurance n'est plus à démontrer économiquement, l'assurance permet une protection et une sauvegarde du patrimoine des entreprises et des particuliers. Les assureurs sont considérés à juste titre comme étant d'importants d'ailleurs d'épargne qui sert principalement à financer les investissements.

Les compagnies d'assurances depuis des années évoluent dans un contexte purement concurrentiel voir libéral ce qui a permis l'installation de succursale de compagnies étrangères en Algérie. Ceci contribuera forcément à améliorer les performances du secteur dans l'économie nationale et poussera les compagnies intervenantes sur le marché à renforcer la concurrence afin de parfaire la qualité des services proposés.

L'économie algérienne, est confrontée depuis plusieurs années à d'importants défis dans la modernisation du secteur financier , notamment le secteur d'assurances , ce dernier a connu des profondes mutations , allant de l'instauration du monopole de l'Etat à la spécialisation jusqu'à la promulgation de la première loi des assurances 95-07 le 25 janvier 1995 ce qui a permis l'ouverture des activités d'assurances aux opérateurs privés nationaux et étrangers , ainsi que la réintroduction des intermédiaires et des experts d'assurances indépendants .

Ce mouvement de libéralisation du secteur s'est accéléré par la promulgation de la loi 06-04 du février 2006 modifiant l'ordonnance 95-07, qui opère dans un contexte plus favorable, et qui se base sur la stimulation de l'activité d'assurance, le renforcement de la sécurité financière des entreprises ainsi que la réorganisation de la mission de supervision.

Section 01 : Le secteur des assurances Algérien

1. historique des assurances en Algérie

1.1 La période antérieure à l'indépendance

Les principales caractéristiques du marché algérien des assurances à la veille de l'indépendance se présentent comme suit :

A la veille de l'indépendance, près de 270 entreprises pratiquaient les opérations d'assurance sur le marché. Du statut privé pour la plupart, la majorité était de nationalité française, le reste étant des succursales de sociétés étrangères.

Devant l'absence de tout effort d'industrialisation, les branches d'assurances les plus importantes étaient l'automobile (obligation d'assurance en 1958) et les accidents du travail.

1.2. La période de 1962 à l'institution du monopole

Deux lois furent promulguées le 08 juin 1963 :

- La première institua la réassurance légale et créa la compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR) à laquelle devait profiter la cession légale.
- La seconde fixe les garanties et obligations des compagnies désireuses de poursuivre leur activité en Algérie et organise le contrôle du ministère des finances.
- L'agrément est subordonné au dépôt d'une caution équivalant à 25 % du montant de la moyenne des primes des cinq dernières années et la conversion, en bons du trésor Algérien des provisions techniques constituées entièrement.

Cette situation entraîne la cessation d'activité de la quasi-totalité des sociétés qui ont fuit sans le respect de leurs engagements et de la procédure de liquidation.

Ce départ a mené le renforcement de la CAAR qui par l'arrêté du 26 février 1964 est autorisé à pratiqué les opérations d'assurance directes en plus de la cession légale.

Quatre organisations nouvellement agréés :

- La société Algérienne (SAA) société à capitaux Algéro-Egyptiens.
- La société tunisienne d'assurance et de réassurance (STAR) société anonyme à capitaux tunisiens, français et suisses.
- La mutuelle des assurances des travailleurs de l'éducation et de la culture (MAATEC).
- La caisse centrale de réassurance des mutuelles agricoles (CCRMA).

1.3. Les assurances après l'institution du monopole

Ordonnance 66-127 du 27 mai 1966¹ portant institution du monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances.

Les parts détenues par les Egyptiens dans la SAA furent rachetées, et on assiste à la liquidité des autres sociétés étrangères.

Concernant la réassurance, les autorités ont créé par ordonnance (ord 73-54 du 01/10/1973) la compagnie centrale de réassurance (CCR).

Ainsi les articles 25 et 26 de la loi de finances pour 1974 :

- Instaurent la séparation des assurances sociales et des assurances économiques en confiant à la caisse nationale de sécurité sociale les risques liés aux accidents du travail et aux maladies jusqu'à la pratiquer par la SAA et la CAAR
- Réorganisent la mutualité en décidant que désormais la CCRMA devenue CNMA (caisse nationale de Mutualité Agricole) émettrait des polices pour le compte de la CAAR et de la MAATEC pour le compte de la SAA.

1.4. La spécialisation en 1976

Sur la base d'un partage équitable de chiffre d'affaires généré par le marché, la SAA fut spécialisée dans la pratique des risques simple et de l'automobile, cependant que la CAAR ne souscrit plus que les risques industriels et transports.²

En 1985 les assurances transports ont été confiées à la Compagnie Algérienne des assurances transport (CAAT) créée à cet effet.

A la fin des années 1980, la période de transition vers l'économie de marché a été interprétée par les compagnies d'assurances comme étant la fin de la spécialisation et sont entrées en concurrence sans texte juridique ni agrément préalable pour la pratique de l'ensemble des branches.

¹ Y. LARIBI, « introduction à l'assurance », cours de l'institut supérieur d'assurance et de gestion (INAG), chapitre 2, 2014, p.19

² Idem, page 21

2. Les intervenants dans le marché Algérien des assurances

En dehors des assurés, le marché algérien des assurances se compose des institutions autonomes et des assureurs. Dans ce qui suit nous allons les présenter.

2.1. Les institutions autonomes

Le cadre institutionnel du marché Algérien des assurances est composé de six institutions autonomes :

- Le ministère chargé des finances.
- Le conseil National des assurances (CNA)
- La commission de supervision des assurances (CSA)
- La centrale des risques (CR)
- L'organe de tarification
- Le fonds de garanties des assurés (FGAS)

2.1.1. Le ministère des finances

Les sociétés d'assurance et /ou réassurance ne peuvent exercer leur activité qu'après avoir obtenu l'agrément du ministère des finances. Cette dernière veille à la protection des droits des assurés et des bénéficiaires des contrats d'assurance ainsi qu'à leur capacité à honorer leurs engagements.

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 .Il intervient dans le contrôle des entreprises d'assurances et de réassurance et des professions liées au secteur , dans le suivi de l'activité du secteur et supervise toutes les questions d'ordre juridique et technique se rapportant aux opérations d'assurances et de réassurance , de la préparation des textes aux études touchant au développement et à l'organisation du secteur .

2.1.2. Les institutions autonomes

➤ Le conseil national des assurances (CNA)

Le conseil national des assurances est le cadre de concentration 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 concentration. 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 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. A travers les travaux scientifiques qu'il entreprend et les recommandations qu'il présente aux décideurs, le CNA apparaît comme un instrument de première importance dans la détermination de la politique générale de l'Etat en matière d'assurance.

➤ **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 CSA peut requérir des expertises d'évaluation liées aux engagements réglementés. La commission peut également 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.

➤ **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 succursales d'assurance étrangères agréées.

➤ **Les assureurs**

Ils se divisent en l'assurance directe, les mutuelles et les assurances spécialisés

2.1.3. Les assurances de dommages

➤ **La compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR)**

C'est la plus ancienne compagnie d'assurance de dommages opérante sur le marché, elle a été créée le 8 juin 1963 soit une année après l'indépendance, son capital social est de 12 milliards de dinars et réalise un CA de 15 milliards de dinars en 2012.

➤ **La société Algérienne d'assurance (SAA)**

Elle vient juste après la CAAR, elle a été créée le 12 décembre 1963 elle est classée au premier rang des compagnies d'assurances de dommages en Algérie en 2012, où elle détient 28% de part du marché. Son capital social est de 16 milliards de DA, elle a réalisé un CA de 23 milliards de DA au cours de la même année.

➤ **La compagnie Algérienne des assurances transport (CAAT)**

Spécialisée aussi dans les assurances de dommages. Elle a été créée le 30 avril 1984, elle détient 18% de la part du marché. Son capital social est de 12 milliards de DA, elle a réalisé un CA de 17 milliards en 2012.

➤ **La compagnie d'assurance des hydrocarbures (CASH)**

Elle a été créée le 04 octobre 1999, elle est spécialisée dans les assurances de dommages, ces actionnaires sont : la Sonatrach (64%), NAFTAL (18%), la CAAR (18%) et la CCR (6%), son capital social est de 7.8 milliards DA, elle a réalisé un CA de 8.375.000 milliards de dinars durant l'année 2012.

2.1.4. Les compagnies privées d'assurance

➤ **La compagnie internationale d'assurance et de réassurance (CIAR)**

Créée le 15 février 1997, elle appartient au groupe Algérien Soufi, c'est la première société privée spécialisée dans les assurances de dommages.

➤ **L'Algérienne des assurances (AA)**

Elles appartiennent au groupe Algérien Rahim. Elle a été créée le 06 mai 1997.

➤ **La Trust Algerian assurances et réassurances**

Elle a été créée le 25 janvier 1999 et spécialisée dans les assurances de dommages, ses actionnaires sont Trust Real Bahreïn (95%) et Qatar General Insurance (5%).

➤ **SALAMA assurances**

Elle a été créée le 13 avril 1999 elle est filiale du groupe international d'assurance et de réassurance SALAMA ISLAMIC ARAB INSURANCE COMPAGNY et elle est spécialisée dans les produits « Takaful ».

➤ **La Générale assurance Méditerranéenne(GAM)**

Elle a été créée le 10 septembre 2002 mais devenue la propriété d'un des groupes financiers Africain les plus puissants le fonds d'investissement ECP (Emerging Capital Partners) depuis 2007. Elle est spécialisée dans les assurances de dommages.

➤ **Alliance Assurances**

Spécialisée dans les assurances de dommages, elle appartient au groupe algérien KHELIFATI et a été créée le 30 avril 2005

➤ **AXA assurance de dommages**

Elle a été créée le 03 octobre 2011, elle est spécialisée dans l'assurance de dommages comme son nom l'indique. La stratégie d'AXA est de se positionner en Algérie comme un assureur généraliste, où les activités sont développées aussi bien sur le marché de l'assurance dommages avec un capital social de 2 milliards de dinars ainsi que sur le marché de l'assurance de personnes avec un capital social de 1 milliard de dinars.

2.1.5. Les compagnies d'assurances spécialisées

Les compagnies d'assurances spécialisées sont au nombre de deux : la CAGEX et la SGCI. Elles ne représentent que 0.5% du chiffre d'affaire de l'assurance, essentiellement dus à l'assurance –crédit à l'exportation :

➤ **La compagnie Algérienne d'assurance et de garantie des exportations (CAGEX)**

Elle a été créée le 10 janvier 1996, elle est spécialisée dans l'assurance des crédits à l'exportation

➤ **La société de garantie du crédit immobilier (SGCI)**

Elle a été créée le 05 novembre 1997, elle est spécialisée dans l'assurance des crédits à l'immobilier.

➤ **Les compagnies de réassurances**

Il n'existe qu'une seule compagnie dédiée exclusivement à la réassurance : **la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR)** , elle a été créée le 01 octobre 1973 et elle propose la réassurance dans les branches marine , non marine et transport .la CCR assure également pour le compte de l'Etat , la gestion du programme national des catastrophes naturelles (CAT-

NAT) qui a été mise en place après la séisme du 21 mai 2003. Son capital social est de 13 milliards de dinars et son CA s'élève à 13 milliards de DA aussi .

3. 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.

La période 2008 à 2010 a été marquée par la concrétisation de plusieurs accords de bancassurance :

- La SAA a noué des partenariats avec deux banques publiques : la banque du développement local (BDL) et la banque de l'agriculture et du développement rural (BADR).
- la CAAT et la CAAR ont loué un partenariat avec la banque extérieure d'Algérie (BEA) en mai.

4. Les agents généraux

Plus de 560 agents généraux d'assurances interviennent en dehors du réseau direct des compagnies pour une distribution de proximité. Ils représentaient en 2012 plus de 20% de la production des compagnies d'assurances .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'affaire est réalisé par les agents généraux.

5. Les courtiers

Les courtiers sont au nombre de 30, exclusivement nationaux car la loi interdit aux courtiers internationaux d'exercer directement leurs activités .Les courtiers représentent en 2012, 6% de la production des compagnies, contre 2% en 2002 .Le chiffre d'affaire moyen

généralisé par les courtiers a été de 82 millions de DA en 2006, très supérieur à la moyenne des points de vente.

Ceci s'explique par le fait que les courtiers interviennent davantage dans les entreprises où les primes moyennes des contrats sont plus élevées.

Le marché algérien des assurances accélère sa mue, les différentes modifications apportées à l'ordonnance 95-07 qui ont étendu la libéralisation du secteur, visent à offrir de nouvelles perspectives de développement.

6. Les métiers auxiliaires

Pour le bon fonctionnement des compagnies d'assurances, ces dernières font appel à d'autres professions libérales tel que les médecins, les formateurs et les auditeurs d'assurance. Mais la profession la plus sollicitée dans le domaine reste la profession d'expert, où la plupart des entreprises sous-traitent une partie de la gestion des sinistres à ces derniers, qui sont chargés d'évaluer le montant des dommages, ainsi que la recherche des causes des sinistres dans les branches les plus techniques.

Le métier d'expert en assurance reste souvent exercé à titre individuel sous forme de profession libérale, comme il peut être exercé par un groupement de professionnels dans des entreprises spécialisées.

On compte un nombre de 510 experts sur le territoire national avec une nette prédominance dans les régions du nord du pays avec plus de 200 experts sur le centre

-la SEA EXACT, filiale de la SAA et possédant 25 centres d'expertises dans le pays.

-EXAL, qui est une filiale de la CAAR et de la CAAT.

Quelques données chiffrées

Le marché compte 24 sociétés dont 13 pratiquent les assurances de dommages et 8 les assurances de personnes, une société de réassurance et deux sociétés spécialisées en assurance-crédit. Ces sociétés sont de diverses natures :

-Assurance de dommages : 4 sociétés publiques, 6 sociétés privées et 2 mutuelles et 1 société mixte.

-Assurance de personne : 2 sociétés publiques, 2 sociétés privées, 1 mutuelle et 3 sociétés mixtes.

-Assurance crédits : 2 sociétés publiques.

-Réassurance : 1 société publique.

Section 02 : la structure du commerce extérieur en Algérie

L'économie algérienne comme toute autre économie des pays du Tiers Monde, est largement orientée vers l'extérieur tant pour s'approvisionner en biens d'équipement et de consommations que pour écouler les produits primaires et au moment où le transport maritime de marchandise est le mode de transport le plus pratiqué, l'assurance maritime répond au besoin de protection et de sécurité.

La répartition du commerce extérieur Algérien est répartie à une transformation par année, par groupe d'utilisation, et par zone géographique et l'assurance maritime en Algérie à travers son historique et son évolution, finirons par mettre l'accent sur le rôle de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie.

Nous particularisons l'essor qu'a connu le commerce extérieur en Algérie, en examinant l'évolution des importations et des exportations par années, par groupe d'utilisation et en les cataloguant selon les groupes de produits et en les répartissant par zones géographique

1. L'évolution annuelle du commerce extérieur en Algérie

Tableau N°05 : Evolution de la balance commerciale de l'Algérie de 2000 à 2010

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Import.(caf)	9173	9940	12009	13534	18308	20357	21456	27631	39479	39294	40473
Export. (fob)	22031	19132	18825	24612	32083	46001	54613	60163	79298	45194	57053
Balance commerciale	12858	9192	6816	11078	13775	25644	33157	32532	39819	5900	16580
(%)	240	192	157	182	175	226	255	218	201	115	141

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Durant les années 2000 à 2010, les importations de l'Algérie ont enregistré un fort accroissement passant de 9173 millions US Dollars en 2000 à 40453 millions US Dollars en 2010.

Les exportations de l'Algérie, pendant la même période ont noté reviennent à la variation des prix des hydrocarbures, constituant la part capitale.

2. L'évolution par groupe d'utilisation

2-1- Pour les exportations

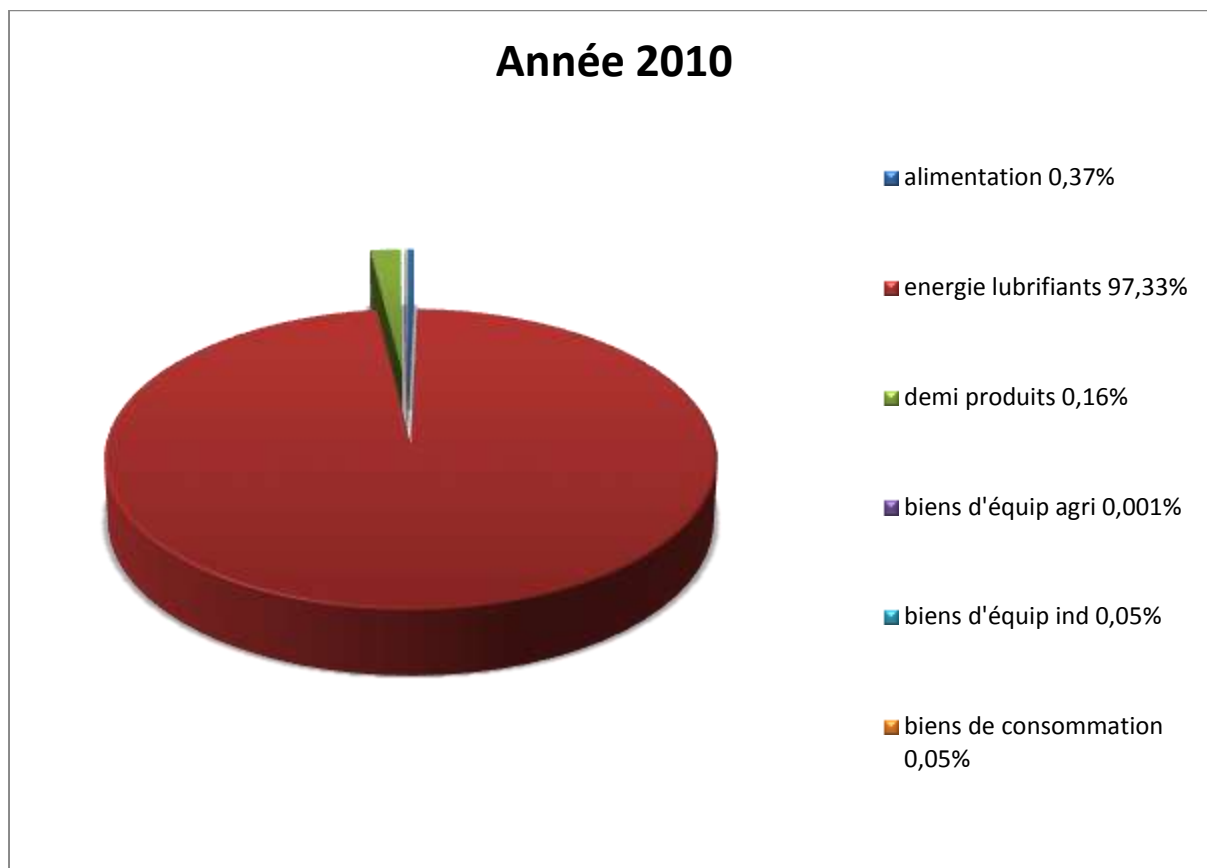
Tableau N°06 : Evolution des exportations par groupe d'utilisation de 2000 à 2010

Libellés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alimentation	32	28	35	48	59	67	73	88	119	113	115
Energie et lubrifiants	21419	18484	18091	23939	31302	45094	53429	58831	77361	44128	55527
Produits bruts	44	37	51	50	90	134	195	169	334	170	94
Demi-produits	465	504	551	509	571	651	828	993	1384	692	1056
Biens d'équip. Agri.	11	22	20	01	-	-	01	01	01	-	01
Biens d'équip. Indu.	47	45	50	30	47	36	44	46	67	42	30
Biens de consommation	13	12	27	35	14	19	43	35	32	49	30
Total	22031	19132	18825	24612	32083	460021	54613	60163	79298	45194	57053

- Alimentation, boissons et tabac ont augmenté pendant la période comprise entre 2000 et 2010 ont enregistré un énorme accroissement passant de 32 Millions US Dollars à 315 Millions US Dollars ;
- Les produits bruts et demi-produits ont réalisé un essor de 44 Millions US Dollars à 94 Millions US Dollars pour les produits bruts et de 465 Millions US Dollars à 1056 Millions US Dollars pour les demi-produits ;
- Les biens d'équipements agricoles et les équipements industriels ont transcrit un fort déclin de 11 Millions US Dollars à 1 Millions US Dollars et de 47 Millions US Dollars à 30 Millions US Dollars pour les équipements industriels, toujours pendant la même période ;
- Matériel de transport et accessoires ont enregistré une soustraction de 1 894,2 millions de DA à 1 547,6 millions de DA entre 2007 et 2009 ;
- Les biens de consommation ont connu une forte élévation de 13 Millions US Dollars à 30 Millions US Dollars.

Les exportations hors hydrocarbure constituant seulement 3% du total, ou les principaux produits sont les demi-produits.

Figure 01 : évolution des exportations par groupe d'utilisation hors énergie et lubrifiants de 2000 à 2010 :

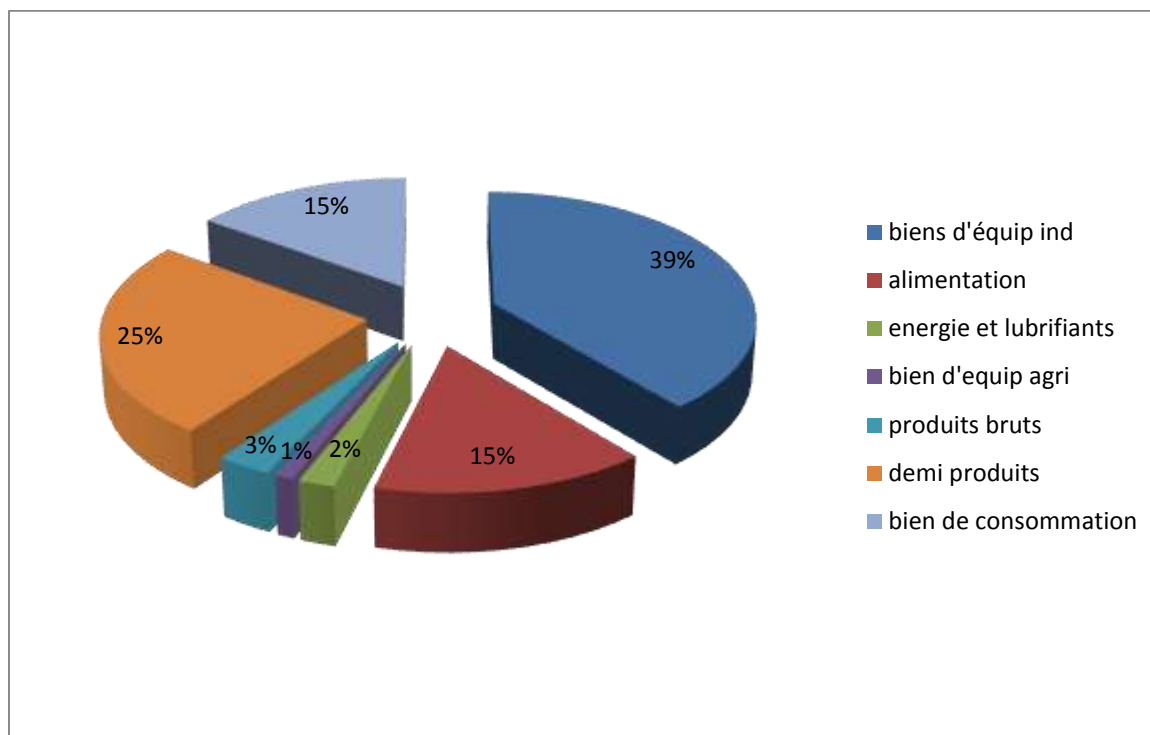


Source : réalisé par nous-mêmes à partir des données du tableau N°06

Les lubrifiants et le secteur de l'énergie sont encore les "poids lourds", car de 2000 à 2010 ils passent de 21419 millions US Dollars à 55527 millions US Dollars (soit 97,33% de total des exportations en 2010) ; Hors hydrocarbures, les demi-produits (Produit, partiellement élaboré à partir de la matière première, qui sera reconditionné ultérieurement) occupent la première place en termes d'exportations de l'Algérie. Suivis par l'alimentation, boissons et tabac en deuxième lieu.

2-2- Pour les importations

Figure n°2 : La répartition des importations de l'Algérie par groupe d'utilisation en 2010 : (%)



Source : réalisé par nous-mêmes à partir des données du tableau N°06

Parmi les différents groupes d'utilisation des produits importés : (tableau annexe n°3)

- Les biens d'équipement qui occupaient la première place, passant de 3068 Millions US Dollars à 15776 Millions US Dollars durant la période comprise entre 2000 et 2010 (soit 39% du montant global des importations en 2010) .
- Les produits alimentaires ont représenté 15 % de l'ensemble des importations en 2010 où ils ont réalisé un chiffre de 6058 Millions US Dollars ;
- Les fuels et les lubrifiants ont enregistré au cours de l'année 2000 un montant d'importation de 129 Millions US Dollars,
- Passant à 955 Millions US Dollars en 2010 (soit 2% du montant des importations);
- Les matériels de transport et accessoires compris: autos pour le transport de personnes, autres matériel de transport et paries et pièces détachées ont allongé de 315 412,7 millions de DA en 2007 à 413 538,6 millions de Da en 2008 et à 483 912,3 millions de DA ;
- Les biens d'équipement d'agriculture et de consommation ont enregistré un accroissement de 85 Millions US Dollars à 341 Millions US Dollars entre 2000 à 2010 et soit 1% du

total pour les biens d'équipement d'agriculture et de 1393 Millions US Dollars à 5836 Millions US Dollars (soit 15% de total des importations) pour les biens de consommation;

- Les produits bruts et Demi-produits ont connu un fort essor durant la période de 2000 à 2010 où les produits bruts ont passé de 428 Millions US Dollars à 1409 Millions US Dollars (soit 3% du total) et les demi-produits ont augmenté aussi de 1655 Millions US Dollars à 10098 Millions US Dollars (soit 25% du total des importations).

3. L'évolution des exportations et des importations par zone géographique

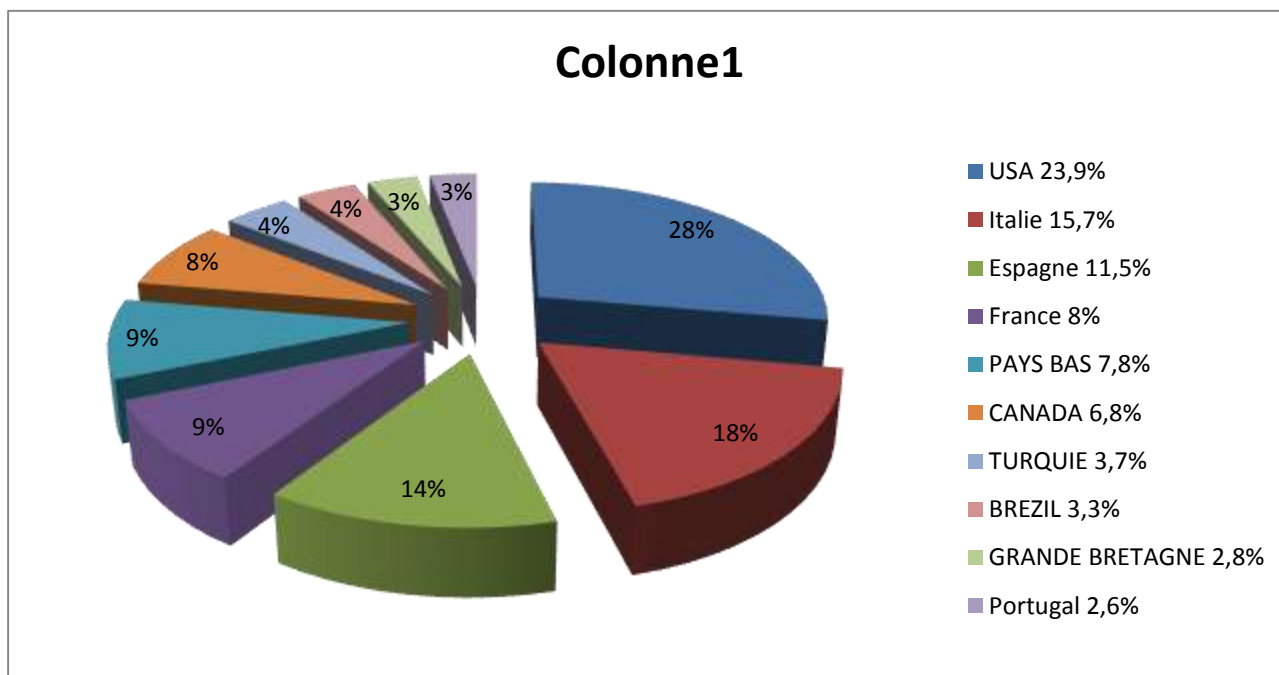
3.1 Les exportation

Tableau N°07 : Les dix premiers pays clients de l'Algérie

Pays	2007	%	pays	2008	%
USA	1267169,0	30,1	USA	1215557,6	23,9
Italie	558063,7	13,2	ITALIE	798537,2	15,7
Espagne	373927,9	8,9	ESPAGNE	585005,9	11,5
CANADA	326845,3	7,8	FRANCE	409046,6	8,0
PAYS BAS	317144,3	7,5	PAYS BAS	395547,4	7,8
France	287166,6	6,8	CANADA	345607,2	6,8
TURQUIE	143117,6	3,4	TURQUIE	189375,6	3,7
BREZIL	127781,7	3,0	BREZIL	166564,3	3,3
GRANDE BRETAGNE	110447,1	2,6	GRANDE BRETAGNE	141755,3	2,8
INDE	108605,5	2,6	PORTUGAL	131741,2	2,6

Unité : En million de DA

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Figure n°3 : La répartition des importations de l'Algérie par région économique en 2008

Source :réalisé par nous-mêmes à partir des données du tableau N°07

Les principaux clients de l'Algérie sont :

- Les Etats-Unis : Le premier client de l'Algérie, soit : 30 ,1% en 2007, 23,9% en 2008 du total de ses clients ;
- l'Italie : Le deuxième client durant l'année 2008 avec 15,7%.
- L'Espagne, le troisième client et de l'Algérie avec 11.5% en 2008.

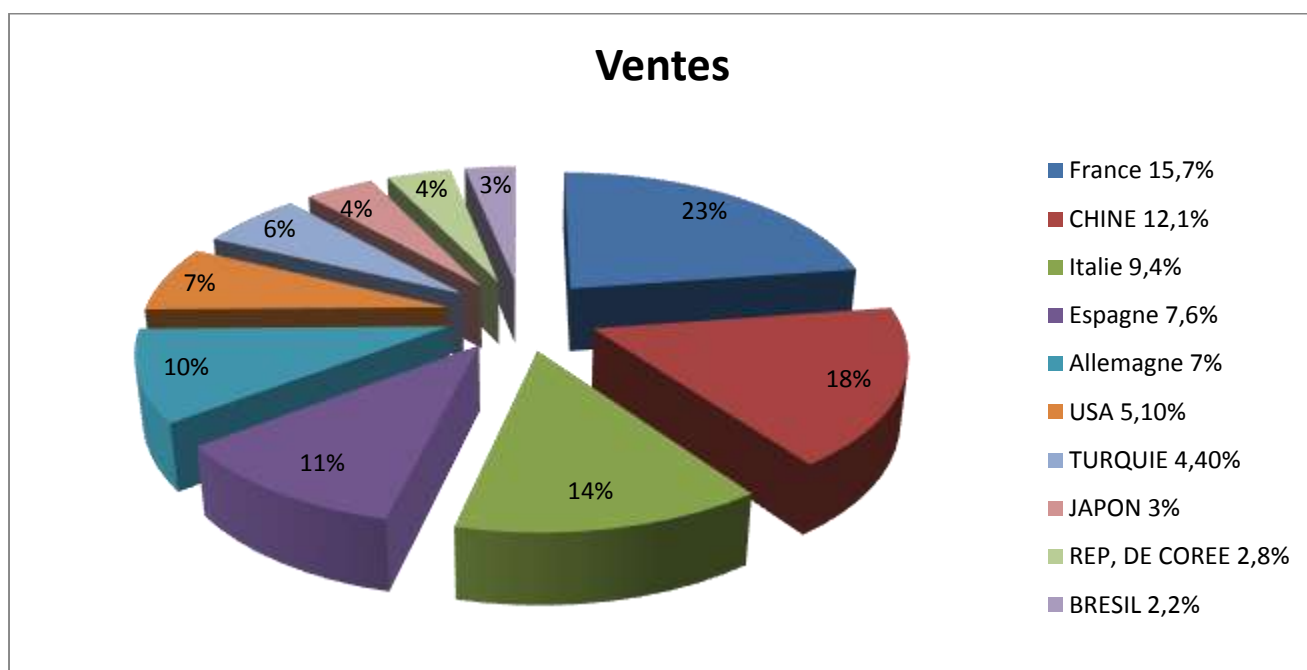
Tableau N°08 : Les dix premiers pays fournisseurs de l'Algérie

Unité : En million DA

Pays	2007	%	pays	2008	%	Pays	2009	%
France	20054,6	16,7	France	422772,7	16,4	France	447536,6	15,7
Italie	166969,5	8,7	Italie	280177,6	10,9	Chine	345145,1	12,1
Chine	165757,3	8,6	chine	265461,3	10,3	Italie	268448,2	9,4
USA	146770,2	7,7	Espagne	189816,4	7,4	Espagne	215888,7	7,6
Allemagne	124049,0	6,5	Allemagne	157818,7	6,1	Allemagne	200915,0	7,0
Espagne	110157,2	5,7	USA	143233,8	5,6	USA	145699,7	5,1
Japon	73853,0	3,9	JAPON	91965,4	3,6	Turquie	126877,6	4,4
Argentine	63986,1	3,3	Turquie	87723,7	3,4	Japon	86730,2	3,0
Turquie	63916,4	3,3	argentine	81577,7	3,2	Rep.de.cor	81351,2	2,8
Rep.de.coree	56164,9	2,9	canada	63403,6	2,5	Brésil	64203,4	2,2

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Figure N°04 : La répartition des exportations de l'Algérie par région économique en 2009 : (%)



Source : réalisé par nous-mêmes à partir des données du tableau N°08

- La France, le premier fournisseur de l'Algérie de 2007 à 2009 avec 15,7% du total de ses fournisseurs ;
- La Chine : Le troisième fournisseur de l'Algérie avec 8,6% et 10,3% en 2007 et 2008 et le deuxième en 2009 avec 12,1% ;
- L'Italie : le troisième fournisseur avec 9,4% toujours en 2009 ;
- L'Espagne, le quatrième fournisseur avec 7,6% durant l'année 2009 ;
- Etats-Unis : sixième fournisseur avec 5,1% en 2009 ;

Parmi les 10 premiers clients et fournisseurs de l'Algérie aucun pays africain ou arabe n'y figure

Section 03 : L'assurance maritime en Algérie

Dès l'indépendance, le législateur algérien a mis en œuvre les réglementations nécessaires réunis dans des textes d'application et le code maritime dans le but d'évaluer et d'harmoniser cette branche d'assurance.

1. Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie

Dès les premiers temps de l'indépendance, le législateur Algérien a reconduit tous les textes de l'assurance française en vigueur par la loi 62-157 du 31 décembre 1962. Permettant à l'Algérie de bénéficier d'une réglementation relative aux assurances dans l'attente d'établir une législation équitable aux réalités Algériennes. Alors que les autorités publiques sont intervenues afin de purifier ce secteur pour conserver les intérêts nationaux par les deux lois du 8 juin 1963 :

*La première loi 63-197, instituera les réassurances légale et obligatoire, ou l'Etat obligera toutes les sociétés d'assurances étrangères à céder au profit de la CAAR, organisme créée à cet effet par la même loi, un pourcentage fixé à 10% de leurs portefeuilles. Donc la CAAR était le premier établissement public créée pour sauvegarder les intérêts nationaux du pays.

*La seconde loi 63-201 est relative aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance exerçant une activité en Algérie, instituant le contrôle et la surveillance par l'Etat. Ce contrôle s'acquittait pour plusieurs raisons :

-**Sur le plan financier** : les primes payées à l'avance constituent d'énormes capitaux augmentant d'année en année peuvent détourner facilement.

-Sur le plan économique : l'accumulation peut constituer une puissance financière capable d'influencer l'économie nationale.

-Sur le plan social : la fuite de capitaux peut rendre l'assureur insolvable. De ce fait, le moment de sinistre, l'assureur ne pourra indemniser l'assuré ou le bénéficiaire du contrat, du préjudice subi.

Dans ce cadre, la loi 63-201 a imposé aux entreprises d'assurances la constitution des réserves techniques afin de pouvoir disposer de valeurs suffisantes pour le remboursement des créances des assurés.

Le 12 février 1964, le gouvernement renforça le champ d'activité de la CAAR qui en plus de la réassurance légale et conventionnelle, devait pratiquer toutes les opérations d'assurance directe.

Cependant, cette intervention de l'Etat n'était pas très efficace dans la mesure où toutes les sociétés étaient étrangères et que le gouvernement ne pouvait maîtriser ce secteur d'activité qui est l'un des instruments essentiels de l'Etat pour la direction et le contrôle de l'économie et pour la mise en œuvre de sa politique dans tous les domaines de l'activité nationale.

Dès 1966, l'Etat décida de récupérer les ressources financières collectées par l'assurance en édifiant le monopole de l'Etat dans ce secteur. De ce fait, toutes les sociétés furent liquidées à l'exception de la SAA, société Algérienne-Egyptienne qui fut nationalisée le 27 mai 1966 par l'ordonnance 66-129.

Le secteur des assurances était alors composé de deux établissements publics, la CAAR et la SAA, couvrant à eux seuls tous les risques en Algérie. Or, avec un développement rapide du pays, les masses assurables de risque avaient également pris du volume; incitant de nombreux obstacles, et les autorités publiques dans le but de soutenir ce marché, ont décidé de prendre une réorganisation plus efficace où elles ont redéfini les objectifs des deux sociétés nationales. c'est à dire, assigner à chacune d'elles une activité bien distincte. La CAAR s'est vue attribuer les gros risques nécessitant une technique approfondie, car elle dispose plus d'expérience; les risques industriels et risques divers industriels et agricoles, les transports. Tandis que la SAA a été spécialisée dans les risques domestiques décrits comme étant des risques simples tels que: l'automobile, la prévoyance sociale et les biens immobiliers.

Enfin, dans le cadre de la libéralisation de l'économie et dans le but de procurer un développement dans le marché des assurances, l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 a rapporté l'ouverture du domaine des assurances au secteur privé a permis ainsi d'établir une

concurrence tarifaire sévère , au grand bonheur des opérateurs commerciaux et autres importateurs de marchandises et a exterminé le système obligatoire prévu par la législation antérieure de 1980 , et le libre exercice de ce métier rendant ainsi au terme « faculté » toute sa raison d'être.

Au mois de novembre 2012, fut l'application de la filialisation séparant les assurances de personnes des assurances de dommages.

2-Evolution de l'assurance maritime

Tableau N°09 : l'évolution de l'assurance maritime en Algérie du 2010 au 31 mars 2013.

Unité : milliers de dinars

	2010				2011				2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Ass. Trans	1551677	1048941	905293	2482591	1126103	1026622	1047126	2472330	942767	953307	1221625	2058033	971381
Ass.marit	1241342	891600	760446	1886769	889621	837724	837700	1038379	476024	714980	1001732	1152492	670253
(%)	80%	85%	84%	76%	79%	81.6%	80%	42%	57%	57%	82%	56%	69%

Pendant les années 2010, 2011,2012 et le premier trimestre de 2013, l'assurance de la branche transport a enregistré des fluctuations ; une régression en 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} trimestre et en 4^{ème} trimestre elle s'apprécie.

Durant la même période, l'assurance maritime aussi a noté des fluctuations relatives à celles de toute la branche transport ; une assignation que cette dernière flotte en fonction du changement au niveau de l'assurance maritime.

Jusqu'au 31 décembre 2010, l'assurance maritime a connu une baisse du chiffre d'affaire qui s'expliquait en partie par l'impact du ralentissement des grands projets d'investissement sur l'importation des équipements et marchandises en rapport avec ces grands chantiers.

Au 31 décembre 2012, l'assurance maritime représente 63.7% de la branche et connaît une baisse de 5.6%, résultat de la baisse enregistrée par l'assurance faculté (7.7%) et qui détient 68.4% de l'assurance maritime.

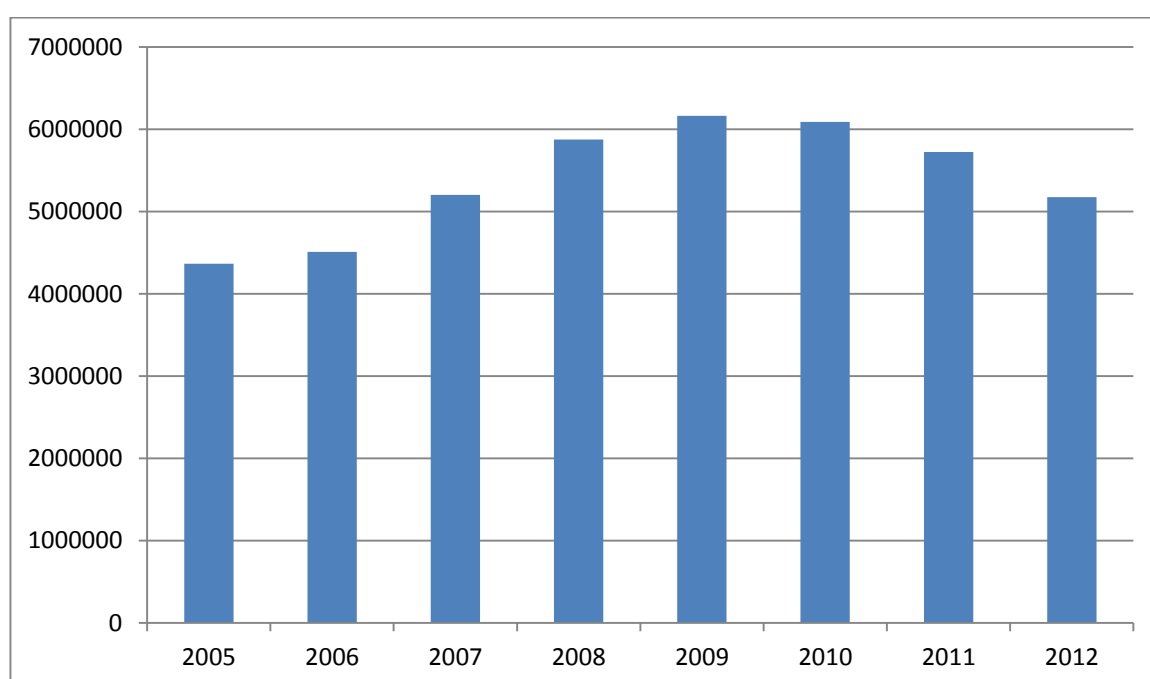
En 1^{er} trimestre 2013, l'assurance maritime, détient 2% du marché d'assurance. La production de l'assurance maritime pendant ce trimestre englobe 642045 milliers de dinars pour les entreprises publiques, 162360 milliers de dinars pour les entreprises privées et 45848 milliers de dinars pour les entreprises mixtes, la part du marché des sociétés à capitaux privés

a enregistré 24% et la part de l'assurance maritime par rapport au total de la branche était de 51%.

L'assurance maritime occupe la part la plus importante en termes de production de la branche assurance transport.

L'assurance maritime n'occupe qu'une partie minime dans le secteur des assurances et qui en diminution.

Figure N°06 : Evolution annuelle de la branche assurance transport en l'Algérie de 2005 à 2012 :



Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du rapport du CNA, Bulletin des assurances du 3^{ème} trimestre 2012

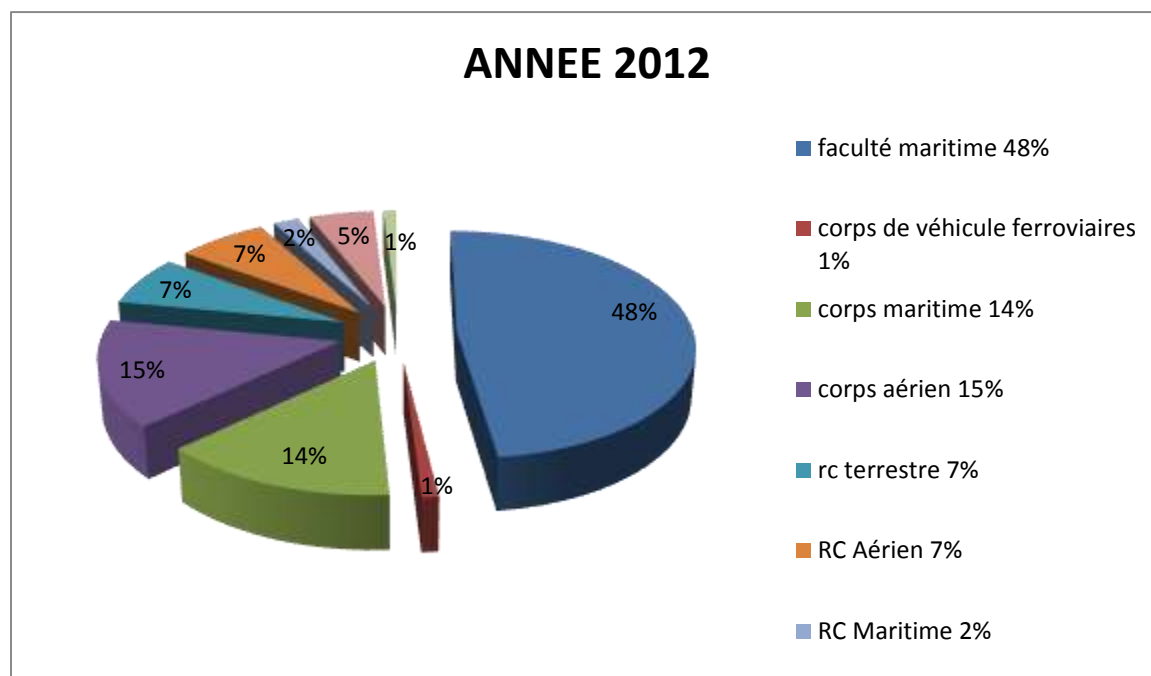
La branche transport, a enregistré des modifications durant la période étudiée de 2005 à 2012, où il a marqué un accroissement de 2005 à 2009, dont la production a passé de 4366329 milliers de dinars à 61661521 milliers de dinars. Soit 7%, qui proviennent essentiellement de la progression du chiffre d'affaire de l'assurance « faculté maritime » en hausse de plus de 17% en 2009. De 2009 à 2012 cette branche a noté des régressions passant de 61611521 milliers de dinars à 5175732 milliers de dinars, soit 1%, 5.7% et 6.6% respectivement en 2010, 2011 et 2012 tiré par la baisse du corps aéronefs occasionnée principalement par l'inscription d'un important contrat corps aéronefs relatif à la couverture

du satellite Algérien ALSAT 2A en 2010 et par la baisse de la production des facultés maritimes en 2011 et 2012 (CNA , bulletin des assurances N°20 du 3^{ème} trimestre 2012 .)

Tableau N°10 : CNA, bulletin des assurances N°20 du 3^{ème} trimestre 2012 .

Type d'assurance	%
Faculté maritime	48
Corps de véhicules ferroviaires	1
Corps maritime	14
Corp. aérien	15
RC terrestre	7
RC aérien	7
Rc maritime	2
Faculté teresstre	5
Faculté aérienne	1

Figure N°07 : évolution des assurances N°20 du 3^{ème} trimestre 2012 .

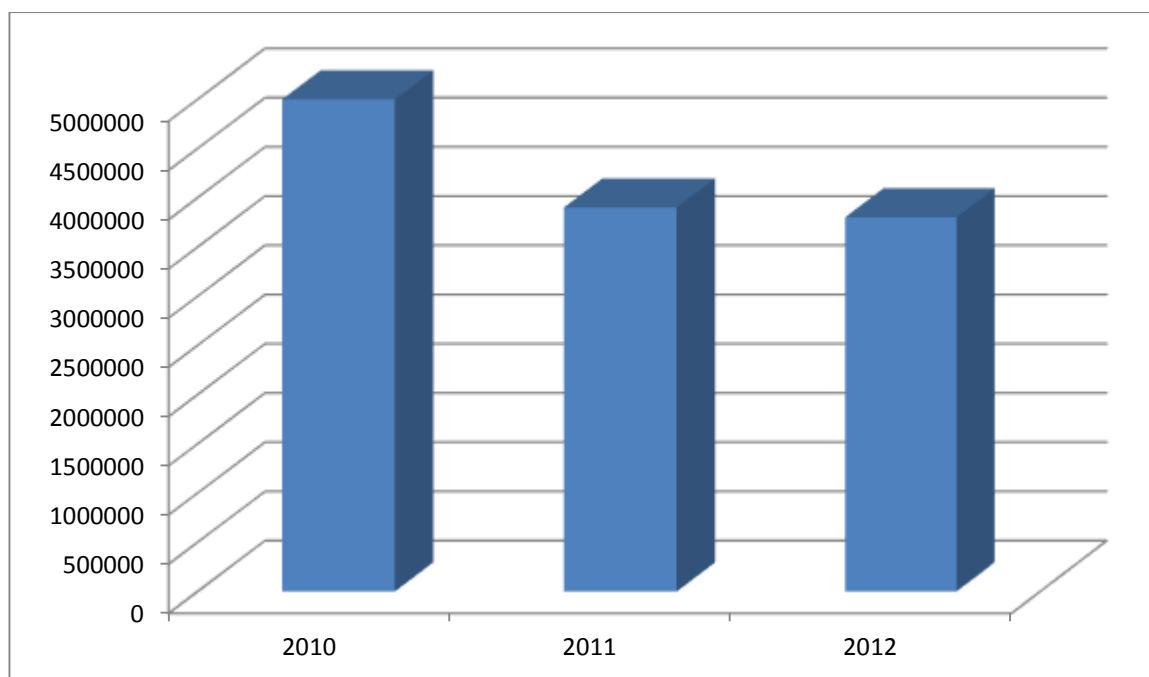


Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du tableau N°10.

Pendant l'année 2011 , l'assurance maritime occupe la 1^{ère} place de la branche transport avec 64% du total de la branche .La faculté maritime (marchandise) a représenté la part la plus importante soit 48% , suivie par le corps maritime avec 14%, vient après la responsabilité

maritime avec 02%(la faiblesse des assurances corps et RC s'explique par le fait que les navires et les fonctionnaires sont généralement assurés dans leurs pays d'origine) .La part importante de l'assurance maritime s'explique par l'importance de l'utilisation du transport maritime dans les transactions internationales .

Figure N°08 : évolution annuelle de l'assurance transport maritime en Algérie de 2010 à 2012 :



Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du tableau N°08

Durant les années 2010, 2011, 2012 l'assurance maritime a enregistré une régression causée par la baisse notée par la garantie des facultés maritimes et qui revient au caractère facultatif de cette dernière.

3. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur Algérien

L'Algérie au lendemain de son indépendance a effectué un effort financier important dans l'importation en masse de marchandises et des biens d'équipement pour son développement économique.

Optant pour une économie socialiste avec une multitude de sociétés nationales et d'offices publics d'importateurs ; l'Algérie a tenu à engagé une double mesure protectionniste :

- La première est celle de la loi 78-02 de 1978 portant sur le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

- La seconde relève de l'obligation d'assurer toute marchandise importée et ce suivant la loi 80-07 du 9 août 1980.

Cependant, une nouvelle économie a été instaurée à partir des années quatre vingt en Algérie. Pour un marché plus ouvert dont le modèle socialiste fut écarté de l'ensemble des infrastructures nationales.

La loi de 1988 redéfinissant l'économie de marché fut le point de départ de ces permutations. La nouvelle stratégie Algérienne allait dans la perspective d'une adaptation à l'organisation mondiale du commerce(OMC). Qui se concrétisera par la promulgation de la loi 80-07 du 9 août 1980 et de la remplacer par l'ordonnance n°95 du 25 janvier 1995 modifiée par la loi n°06-04 de 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.

Après la loi de 1995, le marché d'assurance est dynamisé à travers l'augmentation du nombre des compagnies d'assurance.

En Algérie l'assurance maritime a une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 63.7% en 2012, mais elle ne représente qu'une partie minime par rapport à tous le secteur d'assurance, soit 3.34% en 2012 et une contribution insignifiante au commerce extérieur. Mais les réformes entreprises par l'Etat Algérien en matière d'assurance n'ont pas atteint les résultats escomptés et la contribution de cette forme d'assurance au commerce extérieur est insignifiante, d'où la nécessité de chercher et d'approfondir dans les causes de ce retard.

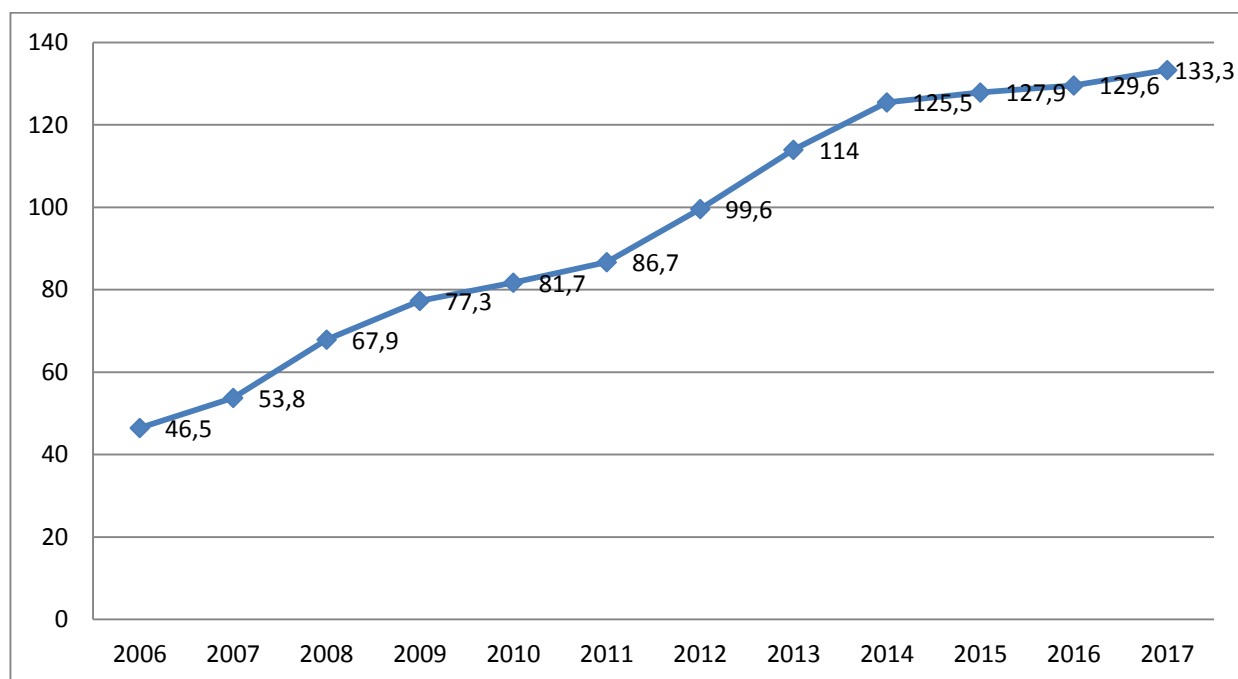
Nous précisons également, que l'aspect marginal de l'assurance facultés est justifié par le caractère international du transport et du commerce mondial, et qui est recommandé par une élasticité dans les échanges mondiaux.

4. Evolution du chiffre d'affaire du secteur des assurances en Algérie

Au cours des dix dernières années , le chiffre d'affaire du marché est passée de 46 milliards de DA en 2006% à 133.3 milliards de DA en 2017 , ce qui représente une croissance moyenne annuelle de 11 % .Un ralentissement est certes constaté en 2015 et 2016 en raison de l'impact de la baisse des prix du pétrole sur l'économie d'une manière générale et par conséquent sur le secteur des assurances .Mais une certaine reprise s'est amorcée en 2017 avec un taux de progression de la production de 3% contre 1.3%en 2016 par rapport à 2015.

A la fin du 1^{er} trimestre 2018, la production a augmenté de 8.6% comparativement à la même période de 2017. Ce qui est une bonne tendance et augure des perspectives de croissance plus élevées que celles des trois dernières années.

Figure N°09 : Evolution du chiffre d'affaire du marché algérien des assurances 2006-2017



Source : Réalisé par nous-mêmes à partir du tableau N°10.

5. Les obstacles liés au sous-développement du secteur des assurances en Algérie

Il existe des facteurs explicatifs des difficultés que rencontrent les jeunes nations dans le développement du secteur des assurances. Nous détectons les facteurs explicatifs spécifiques à l'économie Algérienne et d'autres directement au secteur des assurances.

Dans ce cas, il faudra distinguer ceux qui concernent le secteur dans son ensemble et ceux spécifiques à la branche assurance.

5.1. Les causes liées au retard des pays en développement

Le passé d'un pays a une incidence sur la situation économique actuelle de celui-ci. Pour ce qui est du cas d'Algérie, sa colonisation pendant plus d'un siècle, a marqué le pays et le comportement de la population. L'assurance ne fait pas partie ni de la culture ni des habitudes

des algériens , car c'est l'esprit familiale et communautaire qui prédomine cette population .De ce fait les algériens ne ressentent pas le besoin de s'assurer contre certains risques .D'ailleurs selon l'Eco n°36(2012), c'est la culture d'assurance qui serait en cause du retard enregistré par le secteur .

Toutefois, une telle explication est insuffisante, car le même passé est partagé par plusieurs pays et que ces derniers n'enregistrent pas le même retard que celui de l'Algérie .En effet, les pays maghrébins ont été aussi colonisés par la France, mais ils n'affichent pas le même degré de retard Nous savons que le Maroc est toujours mieux classé que l'Algérie.

5.2 Les causes liées à l'économie Algérienne

Les caractéristiques de l'économie algérienne nous donnent quelques éléments de réponses, ainsi l'économie de rente pourrait expliquer , en partie , le retard du secteur des assurances et des autres secteurs d'ailleurs .Benabdallah Y .(2009) écrit : « la fonction financière, soit de rentière des hydrocarbures a gardé le dessus durant quatre décennies durant lesquelles les différentes politiques économiques se sont avérées impuissantes à générer durablement la croissance économique dans le reste de l'économie »et il ajoute « la structure sectorielle de l'économie algérienne est aujourd'hui symptomatique du syndrome hollandais ».

5.3. Les causes liées au secteur assurantiel algérien

Le secteur d'assurance en Algérie présente des spécificités .Ils existe donc des facteurs explicatifs propres à ce secteur en Algérie. Parmi ces facteurs , nous retiendrons : la privatisation tardive mais ensuite précipitée avec une spécialisation incomprise , l'absence d'un marché financier pour placer les primes, la mauvaise qualité du service offert par les compagnies , absence d'un cadre réglementaire , absence d'un personnel qualifié , le facteur religieux .

5.3.1 La spécialisation des compagnies d'assurance

La spécialisation des sociétés d'assurances a engendré une situation difficile pour le secteur, l'essentiel du chiffre d'affaires est composé uniquement des assurances obligatoires .L'étude réalisée par la CNA en 1998 a révélé que les assurés (73,3% des répondants) sont très mal informés par leur agence d'assurance et que 65,5% des enquêtés se sont assurés par obligation.

5.3.2 Faiblesse du marché financier

L'absence d'un marché financier à proprement parlé, et l'inexistence d'instruments financiers nécessaires à l'activité de l'assurance en Algérie, constituent sans nul doute un vrai obstacle pour le secteur.

5.3.3. La mauvaise qualité du service

Monsieur Djoudi .(2012) ,ministre des finances , déclare « le recours à l'assurance est largement tributaire de la qualité des services offerte aux assurés» Effectivement , on évalue le taux de règlement des sinistres à seulement 30% , et cela dure depuis 1995³.

Le directeur général de Salama Assurance Algérie , monsieur Ahmed Hadj Mohammed (2012) déclare « l'assurance , c'est d'abord le règlement rapide des sinistres » .Ce taux joue un rôle certain dans l'image du secteur tout entier .ce point pourrait être associé avec un autre , à savoir les lenteurs administratives liées à la gestion des sinistres notamment les sinistres corporels . le règlement de ces derniers doit passer impérativement par la justice .

5.3.4. Absence d'un cadre réglementaire

D'après le deuxième forum des assurances (CNA 2000), la législation et la réglementation sont encore inadaptées aux assurances de personnes, car celles-ci sont soumises à la même réglementation régissant les autres branches .En effet, il n'existe pas un cadre réglementaire spécialement conçu pour les assurances de personnes .la loi 06/04 essaye de combler ce vide juridique , mais sa mise en application tarde à se mettre en place .

5.3.5 Absence d'un personnel qualifié

Selon M.Douakh (2001), directeur de la branche « assurances de personnes » à la SAA, le retard enregistré au sein de la branche assurance de personnes est lié à la non maîtrise des produits d'assurance-vie par la plupart des intermédiaires classiques qui constituent le réseau .M.Messaoudi , secrétaire permanent du CNA , ajoute « c'est le manque flagrant de professionnels et de formations en la matière qui a engendré cette situation . » (CNA 2000)

³ Le manque de données concernant les années antérieures à 1995 , nous contraint d'analyser que la période allant de 1995 à nos jours .

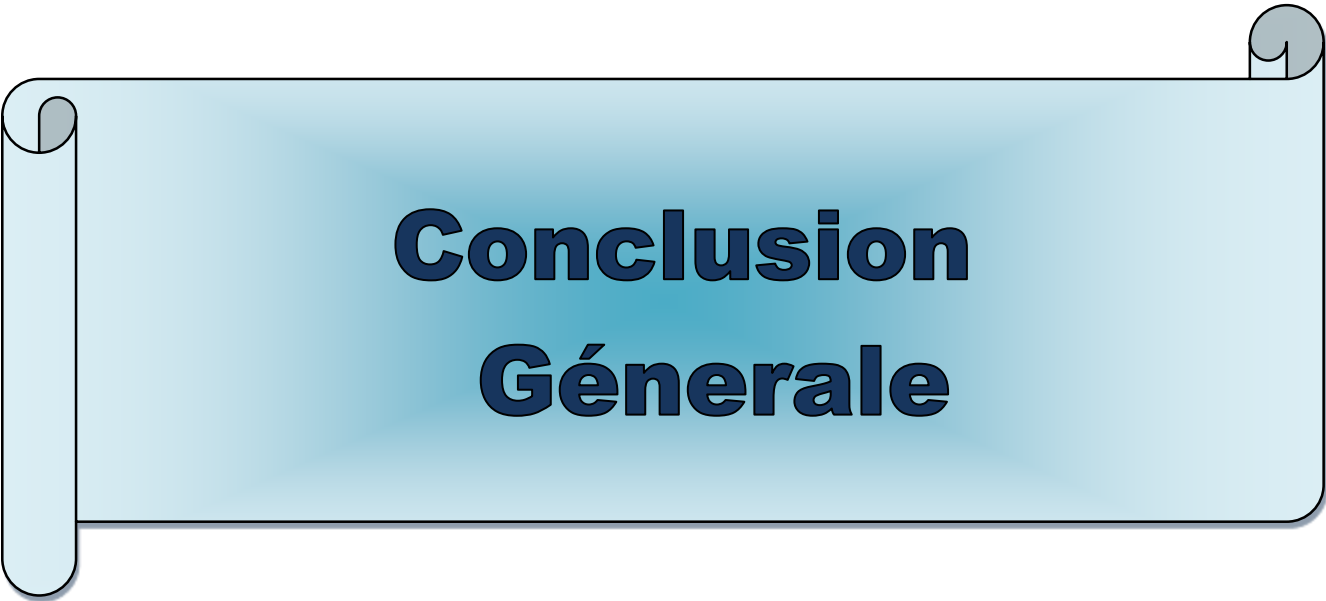
5.3.6. Le facteur religieux

Les différentes études internationales , en matière d'assurance , ont détecté l'existence d'une corrélation entre la religion et le degré d'assurance d'une population , celle-ci est négative .Browne et kim (1993) , Outreville(1996) , WEBB et al.(2002) ,Ward et Zurbrugg (2002) , Bec et Webb(2003) , etc., ont démontré que la demande d'assurance est faible dans les pays à forte connotation religieuse musulmane .

Conclusion

Pour conclure, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit des marchandises. Sachant que plus de 90% du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie et le moyen le moins couteux.

L'assurance maritime occupe une place primordiale dans l'assurance transport, pour une double raison que les marchandises exportées et importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume du commerce extérieur, et dans un but de simplification, les organisations spécialisées à l'échelle international, ont décidé d'élaboré des règles et principes régissant ce mode de transport et de créer une énumération internationale de référence pour la codification des assurances transport .



Conclusion Générale

L'Algérie est un pays qui dépend fortement du commerce extérieur, ce qui fait que ses opérateurs empenent souvent la voie maritime pour acheminer les produits. Les quantités énormes de marchandises transportées par voie maritime en provenance ou à destination de l'Algérie nécessitent une flotte considérable et des équipements portuaires performants, capables d'absorber l'ensemble des flux commerciaux.

Le transport maritime est incontestablement un important moteur de croissance commerciale, qui prend à l'heure actuelle une telle ampleur quand on parle de la mondialisation, c'est donc un instrument privilégié des échanges internationaux et qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

Avec la multiplicité des risques qui menacent les navires assurés et les marchandises transportées par voie maritime, les dommages touchant ces dernières et le besoin quotidien des opérateurs maritimes de sécurité lors des trajets préliminaires ou complémentaires du transport par mer, l'assurance maritime répond à cette nécessité. A travers cette étude pouvons examinés d'un côté tous les aspects liés aux risques menaçant les marchandises lors de leur transport par voie maritime, et d'un autre les modalités des assurances maritimes pour la couverture des dits 'risques'.

L'assurance maritime, comme tout autre type d'assurance, donne lieu à un contrat où il sera mentionné dans ce dernier, les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tous risque qui bien sur dépend de la volonté du client.

L'assurance maritime occupe une place primordiale dans l'assurance transport, pour une double raison que les marchandises exportées et importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce extérieur, et dans un but de simplification des organisations spécialisées à l'échelle mondiale.

L'assurance maritime a toujours une importance majeure à la fois pour les assurés sur le plan de la sécurité qui leur rapporte et de l'accroissement des couts de l'administration de navire ou des couts de transport qu'il entraîne et pour les pays notamment les pays en développement par son incidence sur la balance des paiements.

Il reste à ajouter que l'assurance maritime influe d'une façon active dans la branche transport et n'occupait qu'un écart marginal par rapport aux autres branches du secteur d'assurance.

En somme, l'assurance maritime ne contribue pas réellement au développement du commerce extérieur en Algérie. Cette contribution est évaluée à environ 5%.

Tables des matières

Remerciements

Liste des abréviations

Introduction générale

CHAPITRE I Evolution du CI, du système de change et des Assurances

Introduction.....	6
Section 01 : : Evolution du commerce international.....	6
1. L'évolution historique des échanges internationaux.....	6
1. 1. Emergence du commerce international.....	6
1.1.1. Avant la Révolution industrielle.....	6
1.1.2. Après la Révolution industrielle.....	7
1-2-Développement du commerce international.....	8
1.2.2. Le repli protectionniste de la période 1880-1945.....	8
1.2.3. De 1945 à nos jours (reprise et explosion des échanges)	9
1.3. Le cadre institutionnel des échanges internationaux.....	10
1.3.1. Les accords pour développer les échanges.....	10
1.3.2. Les organismes pour financer les échanges.....	11
Section 02 : Généralités sur les Assurances Maritimes.....	12
1. Historique et évolution de l'assurance maritime	12
2. Définition de l'assurance maritime	14
3. Les formes d'assurance maritime	14
3.1. Assurance corps de navire.....	14
3.2. L'assurance sur faculté	15
4. Evolution des moyens de transport	16
4.1. Progrès technique des transports et développement du trafic	17

Tables des matières

4.2. Les différents modes de transport international.....	18
4.2.1. Transport maritime	18
4.2.2 Trafic et flotte	19
Section 03 : Le Système Monétaire International (SMI).....	21
1. Définition de la monnaie	21
2. Le système monétaire international	21
2.1. Les caractéristiques du système monétaire international	22
2.2. Les objectifs du système monétaire international	22
2.3. L'évolution historique du système monétaire international	22
2.3.1. L'étalon or (gold standard) de 1880 jusqu'à 1914	22
2.3.2. La période des deux guerres : 1914-1944.....	23
2.3.3. Le système de Bretton –Woods : 1944-1971	24
2.3.4. Le système étalon –dollar : 1971-1976	25
2.3.5. Le système monétaire international de Kingston : depuis 1976	25
Conclusion	26
CHAPITRE II Rôle et techniques d'assurance	
Introduction	28
Section 01 : éléments de définition d'assurance.....	28
1.Éléments de Définition de l'assurance	28
1.1. Définition de l'assurance.....	28
1.2. Les acteurs d'une opération d'assurance.....	29
1. 3. Les éléments d'une opération d'assurance	29
2.Les branches d'assurance	30
2.1. Les assurances de dommages.....	30
2.1.1. Les assurances de choses.....	31

Tables des matières

2.1.2. Les assurances de responsabilités	31
2.2. Les assurances de personnes.....	31
2.2.1. Les assurances sur la vie : en cas de vie, en cas de décès, mixte.....	31
2.2.2. Les assurances d'atteinte corporelle.....	32
3. Les facteurs limitatifs de l'opération d'assurance.....	32
4. Rôle de l'assurance	33
4.1. Assurance acteur économique essentiel.....	33
4.1.1. L'assurance est un dispositif d'épargne.....	33
4.1.2. L'assurance outil de crédit	33
4.1.3. L'assurance instrument de la protection du patrimoine.....	34
4.2. Le rôle social de l'assurance.....	34
Section 02 : le transport maritime international.....	35
1. Evolution du transport maritime	35
1.1. Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux	35
1.2. La création des canaux	35
1.3. L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux	36
1.4. L'invention des conteneurs	36
2. La législation et conventions liées au transport maritime international.....	37
2.1. Les différentes conventions relatives au transport maritime international.....	37
2.1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924	37
2.1.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968.....	38
2.1.3. La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer (intitulé les règles d'Hambourg).....	39
2.1.4. Les règles de Rotterdam	40

Tables des matières

2.3. Le contrat du transport maritime.....	40
2.3.1. Les obligations des parties contractantes	41
2.3.1.1. Obligation du chargeur	41
2.3.1.2. Obligation du transporteur	41
2.3.2. Le connaissance (bill of lading)	41
2.3.2.1. Les différents types de connaissance	42
3.2.2.. Le contrat d'affrètement	42
2.4. Incoterms	44
2.4.1. La réforme des incoterms 2010	44
2.4.1.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime	44
2.4.1.2. Les incoterms utilisables pour tous types de transports (multimodaux).....	46
2.4.2. Réformes des incoterms 2020.....	46
Section 03 : généralités sur le contrat d'assurance.....	47
1. Définitions et caractéristiques du contrat d'assurance maritime.....	47
1.1. Définitions.....	47
1.2. Les caractéristiques du contrat d'assurance.....	48
1.2.1. Un contrat nommé.....	48
1.2.2. Un contrat consensuel.....	48
1.2.3. Un contrat synallagmatique.....	48
1.2.4. Un contrat aléatoire.....	48
1.2.5. Un contrat à titre onéreux	49
1.2.6. Un contrat successif.....	49
1.2.7. Un contrat d'adhésion.....	49
1.2.8. Contrat de bonne foi.....	49

Tables des matières

2. La formation du contrat d'assurance maritime.....	50
2.1. L'information préalable réciproque.....	50
2.2. Information de l'assuré par l'assureur	50
2.3. L'information de l'assureur par l'assuré.....	51
2.3.1. L'échange des consentements et la signature de la police d'assurance.....	51
2.3.1.1. L'échange des consentements.....	51
2.3.1.2. La signature de la police d'assurance.....	52
2.3.2. La clause de la signature de la police par l'assuré	54
2.3.3. Les obligations des parties.....	54
2.3.3.1. Obligation de l'assuré.....	54
2.3.3.2. Obligation de l'assureur.....	57
2.4. Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime.....	58
2.4.1. Tarifications de l'assurance maritime	58
2.4.1.1. La valeur assurée.....	59
2.4.1.2. La déclaration de valeur.....	59
2.4.1.3. La fixation de la prime.....	60
2.4.1.4. L'application des surprimes.....	61
2.4.1.5. Les droits, taxes et impôts.....	61
2.4.2. La résiliation du contrat d'assurance maritime.....	61
Conclusion.....	62

CHAPITRE III Contribution des assurances maritimes en Algérie

Introduction.....	64
Section 01 : le secteur des assurances algérien.....	65
1. Historique des assurances en Algérie.....	65

Tables des matières

1.1. La période antérieure à l'indépendance	65
1.2. La période de 1962 à l'institution du monopole	65
1. 3. Les assurances après l'institution du monopole	66
1.4. La spécialisation en 1976.....	66
2. Les intervenants dans le marché Algérien des assurances	67
2.1. Les institutions autonomes	67
2.1.1. Le ministère des finances	67
2.1.2.. Les institutions autonomes	67
2.1.3. Les assurances de dommages	69
2.1.4. les compagnies privées d'assurance.....	69
2.1.5. Les compagnies d'assurances spécialisées.....	70
3.Les banques.....	71
4. Les agents généraux	71
5. Les courtiers.....	71
6.les métiers auxiliaires	72
Section 02 : la structure du commerce extérieur en Algérie.....	73
1.L'évolution annuelle du commerce extérieur en Algérie.....	73
2.L'évolution par groupe d'utilisation	74
2-1- Pour les exportations.....	74
2-2- Pour les importations.....	76
3.L'évolution des exportations et des importations par zone géographique.....	77
3.1 Les exportation.....	77
Section 03 : l'assurance maritime en Algérie.....	80
1.Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie	80

Tables des matières

2. Evolution de l'assurance maritime.....	82
3. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur Algérien.....	85
4. Evolution du chiffre d'affaire du secteur des assurances en Algérie.....	86
5. les obstacles liés au sous-développement du secteur des assurances en Algérie.. ..	87
5.1. Les causes liées au retard des pays en développement	87
5.2. Les causes liées à l'économie Algérienne	88
5.3. Les causes liées au secteur assurantiel algérien.....	88
5.3.1 La spécialisation des compagnies d'assurance	88
5.3.2 Faiblesse du marché financier	89
5.3.3 La mauvaise qualité du service	89
5.3.4. Absence d'un cadre réglementaire	89
5.3.5 Absence d'un personnel qualifié.....	89
5.3.6 le facteur religieux.....	90
Conclusion.....	90
Conclusion générale	