

UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, DE GESTION ET DE SCIENCES
COMMERCIALES
DEPARTEMENT DES SCIENCES COMMERCIALES



Mémoire en vue de l'obtention du Diplôme de Master
En sciences commerciales

Spécialité : Commerce et Finance Internationale

Thème

**Analyse des assurances maritimes sur
facultés en commerce international,
Cas CAAR de Tizi-Ouzou**

Présenté par :

YACINE Samia

Encadré :

M^r FIRLAS Mohammed

Devant le jury composé de:

Président: Mr AMIRI Ramdane, M.A.A, U.M.M.T.O

Examineur: Mr NAIT SLIMANI Mohand, M.A.B, U.M.M.T.O

Rapporteur: Mr. FIRLAS Mohammed, M.A.A, U.M.M.T.O

Soutenu le : 26/12/2017

Promotion : 2016/2017

Remerciements

Je remercie en premier lieu le bon dieu de m'avoir donné la santé et le courage d'effectuer et de réussir ce travail.

Je souhaite aussi adresser mes sincères remerciements à :

- *Mon promoteur **Mr FIRLAS Mohammed** pour tout le temps qu'il a consacré, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.*
- *A tous les enseignants et les membres du département Sciences Commerciales de l'université **MOULOUD MAMMERI**.*
- *A tous les membres de la bibliothèque pour leurs soutiens.*
- *A l'ensemble de personnel de la compagnie d'assurance de Tizi-Ouzou (CAAR), en particulier **M^{me} GUENDOUZ Nassima** et **M^m YADDADENE** pour leur aide et la confiance qu'elles ont placée en moi en me parrainant et me permettant d'effectuer cette formation.*
- *A tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail.*

YACINE Samia.

Dédicaces

A ma défunte mère, j'aurai tellement voulu t'avoir à mes cotés en cette période si importante dans ma vie.

Ce présent travail est dédié :

A ma belle-mère qui a joué le rôle de ma mère dans ma vie et à mon père qui m'ont légué la verve de la connaissance à qui je dois toute ma reconnaissance.

A mes frères Djamel, M'hena et Youva, à mes sœurs Nacéra, Salîha et Kenza.

A ma petite nièce Yasmine et son frère Manis.

A mes cousins et cousines, à mes ami(e)s.

A toute ma famille et à tous ceux qui m'ont aidé et encouragé de près ou de loin à réaliser ce travail.

YACINE Samia.

Sommaire

Introduction générale	01
Chapitre I : Commerce et transport international ; historique et évolution	06
Introduction	06
Section 1 : Aperçu historique sur l'émergence et évolution du commerce international	06
Section 2 : Les théories traditionnelles et modernes explicatives du commerce international ...	10
Section 3 : Le transport maritime international : Genèse et évolution	19
Conclusion	30
Chapitre II : La gestion des risques et prévention en assurance maritime	31
Introduction	31
Section 1 : Le contrat d'assurance, notion du risque et prévention	31
Section 2 : Les formes de garanties et avaries en assurance maritime	37
Section 3 : L'indemnité, l'assurance maritime et son rôle dans la gestion du risque	46
Conclusion	49
Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur facultés, au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou	52
Introduction	52
Section 1 : Le commerce international et les assurances en Algérie	52
Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil (CAAR de Tizi-Ouzou 205)	59
Section 3 : La mise en place d'un contrat d'assurance sur facultés dans le commerce international au niveau de la CAAR. T.O	66
Conclusion	73
Conclusion générale	74

Liste des abréviations

CAAR : Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance.

CAAT : Compagnie Algérienne des Assurances Transports.

CAGEX : Compagnie algérienne d'assurance et de garantie des exportations.

CASH : Compagnie d'assurance des hydrocarbures.

CAT-NAT : Catastrophes naturelles.

CCI : Chambre de commerce international.

CCR : Compagnie centrale de réassurance.

CCRMA : La caisse centrale de réassurance des mutuelles agricoles.

CFR : coût et fret.

CIAR : Compagnie internationale d'assurance et de réassurance.

CIF : Coût, assurance et fret.

CIV : Commerce international ou conditions internationales de vente.

CNA : Conseil national des assurances.

CNMA : Caisse Nationale de Mutualité Agricole.

DAF : Rendu frontière (lieu convenu).

DAP : Rendu au lieu de destination (lieu convenu).

DAT : Rendu au terminal (lieu convenu).

DDP : rendu droit acquitté (lieu convenu).

DDU : Rendu droits non acquittés (point convenu).

DEQ : Rendu à quai (port de destination convenu).

DES : Rendu ex ship (port de destination convenu).

ENIEM : Entreprise nationale des industries de l'électroménager.

Liste des abréviations

FAP SAUF : Franc d'avaries particulières sauf.

FAS : Free Allongside Ship (Franco le long du navire).

FOB : Free On Board (Franco à bord).

GAM : Générale assurance méditerranéenne.

GATT : General Agreement on Tariffs and Trade, accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.

GPEC : Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

HOS : Hecksher, Ohlin et Samuelson.

IDE : Investissement Direct Etranger.

IRD : Incendie et risques divers.

MAATEC : Mutuelle des assurances des travailleurs de l'éducation et de la culture.

OMC : Organisation Mondiale du Commerce.

SAA : Société Algérienne d'Assurance.

SPA : Société Par Action.

STAR : Société tunisienne d'assurance et de réassurance.

Introduction

générale

Introduction générale

Contexte de la recherche

L'histoire de la navigation se conjugue souvent avec l'histoire du commerce, la découverte de nouvelles voies maritimes, de nouveaux continents, a été rapidement suivie par les marchands désireux de trouver de nouveaux débouchés, de nouveaux marchés avec qui commercer. Ce désir se heurtait pourtant à l'insécurité régnant alors sur les mers, était le lot d'un bon nombre d'expéditions maritimes.

Comme le commerce mondial a connu une croissance vertigineuse ces dernières années grâce au phénomène de la mondialisation, il a pour corollaire une augmentation des opérations de transport ainsi, les modes de transports sont devenus beaucoup plus avancés et s'avèrent être d'une riche diversité, en perpétuelle évolution et de certaine complexité. Pour cela, l'activité de transport est considérée comme étant le lubrifiant de l'économie et le moyen par lequel sont approvisionnées et expédiées les marchandises d'un lieu à un autre.

Du transport en général, qui constitue un élément stratégique du système économique qui met en valeur non seulement la compétitivité du vendeur, mais surtout, détermine le niveau de croissance des échanges commerciaux sur le plan international.

Toutefois, le transport maritime, initialement a été le moyen de découvrir et d'explorer de nouveaux continents, il a permis plus tard de développer et d'intensifier le commerce. Il a gardé sa prééminence et sa suprématie dans le transport de marchandises.

Il est unanimement admis que, les entreprises exportatrices choisissent leur mode de transport en fonction de certains critères qui leurs sont souvent propres, ils sont en fonction de la disponibilité du mode de transport, du coût de transport, de la capacité et la fiabilité du transport, du délai de livraison et de la sécurité de transport. D'autres critères influencent ce choix, il s'agit de la nature du produit et de la situation géographique du pays de l'acheteur, dans cette compétition, le transport maritime demeure le plus économique et occupe l'avant scène du commerce international, mais il n'y aura pas de développement de transport en général ou le maritime en particulier sans les assurances¹.

Par définition, l'assurance est un processus de garantie du risque sur le plan juridique, et comme une entité organisée en mutualité au plan technique. Cette compréhension passe par la définition juridique où l'assurance qui est une convention par laquelle, en contrepartie

¹ HENRIEFT D et ROCHET J-C « microéconomique de l'assurance », Ed. Economica, Paris 1991. P.18

Introduction générale

d'une prime, l'assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu dans le contrat².

Objet de la recherche

Dans le commerce maritime, les opérations d'échanges de marchandises sont complexes, ce qui nécessite la contribution de l'assurance maritime en vue de faire face aux avaries et risques de pertes.

Dans le cadre de l'assurance sur Facultés qui présente l'élément essentiel dans ce travail, c'est-à-dire assurance de marchandises transportées, qui sont exposées à des risques nombreux et ce, quels que soient leur nature et le soin apporté à leur conditionnement. Le contrat peut prévoir que ces marchandises voyagent aux risques et périls du vendeur ou de l'acheteur et donc les dommages éventuels sont à sa charge.

Cependant, les risques que courent les marchandises se traduisent par des avaries, les assurances distinguent les avaries particulières, qui sont les détériorations, manquant ou pertes subis par la marchandise elle-même. Elles peuvent résulter soit d'un événement majeur, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement, soit d'un accident affectant uniquement la marchandise (casse ou perte de quantité). Ces deux événements peuvent survenir pendant le transport lui-même ou au cours des diverses manutentions (chargement, déchargement, transbordement) ou pendant les séjours divers à quai ou en entrepôt.

Nous allons trouver encore les avaries communes, qui sont des risques particuliers aux transports maritimes, et quelques transports fluviaux. Ici le navire et les marchandises forment une communauté d'intérêts pendant le voyage, si devant le danger menaçant l'ensemble de l'aventure maritime un sacrifice utile est décidé par le capitaine du navire, dans l'intérêt commun, les conséquences de ce sacrifice sont partagées également en commun. Cette réparation prend la forme d'une contribution due par le navire et l'ensemble des marchandises mêmes non avariées, le navire sera déclaré en avarie commune à la suite du sujet volontaire à la mer des marchandises pour alléger le navire échouer et qui risque de se briser, du versement d'une indemnité de sauvetage.

² YVONNE-LAMBERT FAIVRE « Droit des assurances » w 10^{ème} éd, Ed. Dalloz Delta, 1995.P.25

Introduction générale

La problématique de la recherche

Dans le cas de l'Algérie, le transport maritime est le moyen le plus dominant dans les échanges commerciaux avec l'extérieur, cela grâce à sa position géographique privilégiée. Le transport maritime a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges, la plupart des transactions algériennes s'effectuent par voie maritime. (Selon les statistiques du centre national de l'information, qui a analysé les échanges extérieurs algériens pour les dernières années, ils font ressortir un déficit de la balance commerciale³).

L'Algérie a adopté le système d'assurance qui englobe un ensemble d'institutions et organisme dont le rôle est d'offrir à des unités économiques, dites assurées, des prestations d'assurances de type social ou économique.

A travers sa mission de protection des biens et des personnes des activités propres aux agents économiques à priori, sécurisé par des techniques de prise en charge des risques, l'assurance s'avère encore un outil de stimulation de l'activité économique. Son métier de base est l'indemnisation des sinistres grâce à la mutualisation. Les sociétés d'assurance algériennes telles que la SAA, la CAAR, AXA assurance, couvrent un grand nombre de risque moyennant une compensation clairement définie en contrepartie qui est la prime, elles contribuent aussi directement au bon fonctionnement et développement de l'économie.

Aujourd'hui, avec l'ouverture du secteur des assurances l'Algérie est riche en compagnies d'assurances, chacune contribue à la couverture des risques similaires mais avec des méthodes et garanties différentes. Et le mécanisme d'assurance est complexe, pour cela la meilleure compréhension viendra de l'étude des différentes situations d'avaries et garanties réalisées par un organisme d'assurance plus précis.

L'objet de notre présent travail est d'analyser l'assurance maritime tout en appuyant sur l'assurance Facultés, garantie par la compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR), et de comprendre le système de couverture des assurances maritimes en Algérie, dans ce contexte, notre problématique se présente à travers une question centrale qui consiste à savoir : **Comment mieux comprendre la démarche de la mise en place d'un contrat d'assurance sur Facultés dans le commerce international ?**

Pour ce faire, les questions suivantes vont nous renseigner sur le mode de construction de cette problématique et des réponses à apporter :

³ Un déficit de la balance commerciale de 17,84 milliards de dollars US en 2016

Introduction générale

- Quel est le contenu d'un contrat d'assurance sur facultés ?
- Comment s'effectue le traitement des cas d'avaries dans l'assurance sur facultés ?
- Quelle est l'influence des garanties exigées pour la couverture du risque ?

Pour bien comprendre et mieux analyser la gestion des risques et préventions en assurances maritimes, il est bien d'étudier un dossier d'assurance sur facultés. Nous avons pour cela choisi la CAAR comme notre modèle empirique.

Hypothèses de la recherche

L'objectif de ce travail est de tenter de comprendre l'avantage des assurances sur facultés dans le commerce international, dans le contexte de mutation que vit actuellement l'économie Algérienne. Il s'agit de montrer le processus de traitement des cas d'avaries et l'influence des garanties exigées pour la couverture des risques. Pour atteindre cet objectif, nous basons notre travail sur les hypothèses suivantes :

H1 : Le contrat d'assurance sur facultés est une exigence intégrale pour toutes opérations d'import ou d'export, le contrat d'assurance sur facultés doit stipuler tous les détails relatifs aux risques éventuels et les garanties exigées pour la couverture des risques en cas d'avaries.

H2 : En effet, les garanties exigées par l'assureur jouent un rôle très important dans la couverture des dommages et pertes des biens dans le commerce international.

Intérêt de la recherche

Cette étude présente un double intérêt, l'aspect théorique qui permettra de mieux appréhender l'assurance et les mécanismes de l'assurance maritime sur facultés d'après l'expérience soutenue de l'Algérie, tout en s'enrichissant des connaissances sur le transport maritime et ces conditions de fonctionnement.

Sur le plan empirique, comprendre les mécanismes d'assurances maritimes sur facultés, qui satisfait des besoins de garanties en harmonie avec les exigences du commerce moderne, car les assurances maritimes dépendent de la réglementation des transports maritimes auxquels elle s'applique l'ouverture du risque et l'importance des garanties.

Introduction générale

Méthodologie de la recherche

Pour mener à bien cette étude, nous avons procédé à l'étude d'un cas d'un dossier d'assurance maritime sur facultés au sein de la CAAR de Tizi-Ouzou. Notre méthodologie de recherche est de ce fait descriptive et analytique. Etant donné que la finalité de ce travail consiste à analyser un dossier d'assurance maritime au sein de la CAAR, les résultats de cette recherche restent valables uniquement pour le cas étudié. Durant cette étude de cas (septembre 2017- octobre 2017), nous avons consulté des documents et rapports au niveau de la CAAR de T-O afin de comprendre et analyser les assurances maritimes sur facultés.

CHAPITRE I

**Commerce et transport
international ; historique et
évolution**

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

Introduction

La libéralisation progressive des relations économiques internationales et l'intégration des économies nationales au sein de l'économie mondiale est accompagnée d'une augmentation spectaculaire des échanges commerciaux internationaux.

Depuis le début du 19^e siècle, les échanges internationaux, d'abord de marchandises, puis également de services, ont considérablement évolué. En effet, ne concernant à l'origine essentiellement qu'un petit nombre de grandes puissances européennes, le commerce international s'est progressivement développé pour bénéficier actuellement à la quasi-totalité des pays du monde. Après des phases d'accélération ou de contraction, le commerce international contemporain bouscule les positions antérieures.

Le commerce international a beaucoup intéressé les économistes, jusqu'à nos jours ont multiplié les travaux pour tenter d'analyser et de comprendre les multiples facettes de ce phénomène.

Ce chapitre vient pour présenter en première section l'historique et l'émergence du commerce international, puis nous exposerons à la deuxième section qui base sur les théories traditionnelles et modernes explicatives du commerce international, et la troisième section constitue le transport maritime international.

Section 1 : Aperçu historique sur l'émergence et l'évolution du commerce international

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

Dans cette section nous allons présenter l'émergence du commerce international avant de présenter son développement :

1.1. L'émergence du commerce international

Le commerce international renvoie sur plusieurs périodes historiques (avant la révolution industrielle et après la révolution industrielle).

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

1.1. 1. Avant la révolution industrielle

1.1.1.1. Des échanges limités jusqu'au 18ème siècle

Le commerce lointain est peu développé et ne concerne qu'une part tout à fait minime des économies nationales¹ (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 sur plus de production nécessaire au développement du commerce lointain.

1.1.1.2. La naissance du commerce international au 18ème siècle

Il faut attendre le 18ème siècle pour voir l'échange moderne se généraliser et le commerce extérieur se développer. Les échanges internationaux, d'abord de marchandises, puis également de service, ont considérablement évolué. En effet, ne concernant à l'origine essentiellement qu'un petit nombre de grandes puissances européennes, le commerce international s'est progressivement développé pour bénéficier actuellement à la quasi-totalité des pays du monde. Après des phases d'accélération ou de contraction, le commerce international contemporain bouscule les positions antérieures. Devant les marchés de plus en plus larges qui s'ouvrent, les négociants pressent les industriels d'accroître leur production.

1.1. 2. Après la révolution industrielle

1.1.2.1 Le protectionnisme du début du 19ème siècle

La Révolution industrielle est un bouleversement qui touche à la fois l'industrie, l'agriculture, la population, les transports, le commerce. Elle a eu lieu d'abord à la fin du 18ème siècle en Grande-Bretagne et au début du 19ème siècle en France et en Allemagne dans un climat protectionniste. Ainsi, la Grande-Bretagne avait 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.

¹ www.foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/sequence_1-2.pdf, consulté le 01/09/2017 à 10 :33

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

1.1.2.2. Le libre-échange de la seconde moitié du 19^{ème} siècle

Le commerce international reste donc fortement contrôlé jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle. Cependant, les limites qu'implique le protectionnisme vis-à-vis du développement anglais sont nettes. Les droits de douanes, très importants, handicapent le développement d'une économie dominante. Dans le même temps, les coûts du blé, trop élevés, sont cause de troubles sociaux et politiques. Peu à peu, la Grande-Bretagne s'écarte des pratiques protectionnistes et les idées libre-échangistes s'étendent². 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).

1.2. Le développement du commerce international

Le développement du commerce international a connu deux périodes historiques (la période 1880-1945 et la période de 1945 à nos jours).

1.2. 1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945

1.2.1.1. Le retour du protectionnisme à la fin du 19^{ème} siècle

Le commerce international a augmenté au 19^{ème} siècle à un rythme très supérieur à celui de la production mondiale. Les données sont certes fragiles et les indicateurs tous critiquables. On peut toutefois convenir d'un ordre de grandeur acceptable en retenant des données par tête : entre 1800 et 1913, le commerce international par tête est multiplié par 25 alors que, dans le même temps, la production mondiale par tête ne l'est que par 2,2³.

1.2.1.2. Généralisation du protectionnisme après la crise de 1929

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. La crise des années 20, par sa soudaineté et sa brutalité, contribue à l'aggravation des mesures protectionnistes.

La généralisation du " nationalisme économique " provoque l'effondrement des échanges et entraîne une contraction du volume de la production industrielle qui atteint son

² M. RAINELLI. «Le commerce international », éd La Découverte, Paris 2000, p.9

³ A.G.KENWOOD, A.L.LOUGHEED. « The Growth of International Economy », George Allen et Unwin, Londres, 1983, p. 26

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

minimum en 1932. Celui-ci a baissé d'un tiers en quantité et de deux tiers en valeur par rapport à 1929.

1.2.2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges

1.2.2.1. L'internationalisation des échanges

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le commerce international devient une variable décisive dans l'expansion des nations⁴. Le volume des échanges mondiaux est revenu à son niveau d'avant 1914. La croissance du commerce mondial pendant cette période a été inférieure à celle de la production.

Les États-Unis, devenus grande puissance exportatrice (22 % du commerce mondial) cherchent à réamorcer la pompe des échanges internationaux pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, la signature des accords de Bretton-Woods⁵ instituant le dollar comme devise universelle unique, et celle des accords du GATT⁶ favorisant le multilatéralisme et le libéralisme, visent à donner un cadre institutionnel favorable au commerce international.

Le développement des échanges est la conséquence majeure de ces accords. Ainsi, pendant la deuxième moitié du 20ème siècle, le commerce mondial est multiplié par 100 en valeur, et l'excédent des exportations mondiales sur la production de richesses est en moyenne de 4 points. On illustre souvent, de ce point de vue, la tendance à la mondialisation de l'économie par l'excédent de la croissance du commerce (biens et services) sur celle de la production et par une augmentation plus rapide de l'IDE (Investissement Direct Etranger) que de l'investissement en capital fixe au niveau mondial.

1.2.2.2. Les conséquences des évolutions du commerce international

Cette évolution s'accompagne d'une intégration économique croissante des pays industrialisés et d'une internationalisation de la production. A la vision Nord-Sud des relations économiques internationales qui prévalaient avant la seconde guerre mondiale peut se substituer aujourd'hui celle d'une analyse des échanges internationaux dans le cadre d'un

⁴ M.RAINELLI. op. Cité .p.13

⁵ Bretton-Woods (création en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines)

⁶ GATT (*General Agreement Douaniers on Tariffs and Trade*, accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947)

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

monde tripolaire (Triade constituée de trois grandes zones : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud-est)⁷.

Section 2 : Les théories traditionnelles et modernes explicatives du commerce international

L'objectif de cette seconde section est de montrer brièvement les différentes théories du commerce international.

Nous présenterons en premier lieu les théories traditionnelles, en suite nous aborderons les théories modernes.

2.1. Les théories traditionnelles

Les économistes ont tenté, depuis le 16^e siècle, d'expliquer, voire de justifier les échanges internationaux. L'apport des théories du commerce international au développement de ces échanges est indéniable.

Le commerce international semble avoir historiquement un « train de retard » par rapport au reste de la théorie économique. Alors que la théorie économique peut être attribuée en premier lieu à Aristote, il faudra attendre les mercantilistes à partir du 16^e siècle pour voir un système de pensée se pencher sur le problème du commerce international. C'est que, précisément, le commerce international, pour être conçu, a besoin que soit clarifié et formé le concept de nation et d'étranger. Mais même après, il reste toujours plus difficile de concevoir le commerce international que l'économie interne, à moins que le besoin de théoriser le commerce ne surgisse que pendant les différentes périodes de la mondialisation.

Si ces théories naissent au moment des différentes mondialisations, c'est qu'elles répondent à un besoin fondamental d'expliquer la réalité commerciale. Or le commerce semble avoir changé rapidement, il croît plus vite que la production, mais la théorisation de ce phénomène semble ne pas avoir suivi. Il faut attendre les années 1980 pour voir émerger une nouvelle théorie du commerce international.

2.1.1. Les mercantilistes

Selon les tenants de cette doctrine, l'échange international est une occasion de conflit qui ne profite qu'aux plus forts. L'idée qu'arrive à comprendre pourquoi pendant des siècles,

⁷ Les trois grands pôles qui forme la triade du commerce international

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

les penseurs les plus célèbres, et actuellement encore de nombreux politiciens spécialistes du tiers monde, ont pu penser que l'échange était improductif⁸. Mais au lieu de chercher à établir des régimes purement autarciques, les mercantilistes ont tenté d'instaurer des conditions dans lesquelles les échanges internationaux profiteraient à un pays au détriment des autres co-échangistes. Même si l'échange est improductif par lui-même, chaque nation en particulier a la possibilité d'orienter l'échange vers son propre intérêt, au dépend des autres co-échangistes. Comme seul le plus fort peut tirer profit du commerce international, ce sont les avantages absolus d'un pays qui détermine les courants d'échanges.

La théorie mercantiliste a été critiquée par Adam Smith, disant qu'elle fait plus de mal que de bien. En effet, le pays qui limite ses importations est obligé de gaspiller ses ressources dans une production de biens pour laquelle il n'est pas expert. Selon A.Smith, cette inefficacité de production réduit la richesse d'un pays même si ses trésors augmentent⁹. Plusieurs doctrines ont été développées pour justifier cette prise de position.

2.1.1.1. L'approche française

Elle privilégie les industries manufacturières et le rôle prépondérant de l'Etat. L'enrichissement de l'Etat s'obtient par un afflux de devises en provenance d'autres pays.

2.1.1.2. L'approche espagnole

La richesse de la nation s'identifie au stock de métaux précieux. Pour qu'un pays puisse accumuler des métaux précieux, il faut que la balance extérieure soit favorable, dès lors, le principe de la politique commerciale d'un tel pays est clair : il s'agit de freiner autant que possible les importations, en allant jusqu'à les interdire, et de favoriser par tous les moyens les exportations.

2.1.1.3. L'approche anglaise

Cette approche stipule que l'accroissement des richesses résulte du développement du commerce international et plus particulièrement du commerce maritime. Il faut donc limiter les importations et augmenter les exportations pour dégager un excédent commercial.

⁸ M. SAMIR, GUNDER FRANE « science économique et développement endogène », p.72

⁹ N. JAMMAL « Commerce international : théorie, techniques et applications », éd renouveau pédagogique INC, 2005, p.18

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

2.1.2. La théorie classique

Alors que les mercantilistes considèrent le commerce avec l'étranger comme un jeu à somme nulle, les classiques considèrent le libre-échange comme un jeu à somme positive. Les premières tentatives de modélisation de l'échange international sont l'œuvre de deux auteurs britanniques du 18^{ème} siècle et du début 19^{ème} siècle, Adam Smith¹⁰ et David Ricardo¹¹.

2.1.2.1. Smith justifie l'échange par la loi de l'avantage absolu

Selon cette loi, pour échanger, chaque économie a intérêt à se spécialiser dans les activités pour lesquelles elle possède quelques avantages sur ses voisins en termes de productivité et d'acheter à l'extérieur ce que les producteurs étrangers peuvent fabriquer à coût moindre. Smith implique qu'un pays gagne à se spécialiser dans les produits pour lesquels il dispose d'un avantage absolu¹². C'est le principe de la division internationale du travail dont doit résulter un gain mondial. Cette théorie présente cependant l'inconvénient d'exclure les pays qui ne possèdent pas un avantage absolu en termes de productivité.

2.1.2.2. Ricardo justifie l'échange par la loi des avantages relatifs

Ricardo démontre, au début du 19^{ème} siècle, qu'un pays qui ne dispose d'aucun avantage absolu peut trouver un intérêt à participer au commerce international en se spécialisant dans la production pour laquelle son désavantage est le moins grand. C'est la théorie de l'avantage relatif ou comparatif. La spécialisation ne prendra plus en compte le critère de productivité mais la rentabilité dégagée par l'échange monétaire, compte tenu de l'inégalité du coût du travail, d'un prix moins élevé dans les pays de faible productivité.

2.1.3. Les néoclassiques

2.1.3.1. Le théorème de HOS

Cette théorie des coûts relatifs a été approfondie au 20^{ème} siècle par les économistes Hecksher, Ohlin et Samuelson qui ont cherché à comprendre les différences de coûts comparatifs entre les pays et à appliquer, dans leur théorie du commerce international, les principes de l'analyse marginaliste. Ils ne raisonnent plus dans le seul cadre de coûts mesurés

¹⁰ A. SMITH (1723-1790), Economiste écossais auteur de « recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations », publié en 1776

¹¹ D. RICARDO (1772-1823), Economiste anglais auteur de « principes de l'économie politique et de l'impôt », publié en 1817

¹² N. JAMMAL, op. cite, p.18

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

comme précédemment par des écarts de productivité de l'unique facteur travail. Ils expliquent l'échange international par l'abondance ou la rareté relative des divers facteurs de production dont sont dotés les pays. En fonction de la loi économique simple qui consiste à dire que tout ce qui est rare est cher, une économie doit se spécialiser dans les activités qui utilisent le plus intensément le facteur de production dont elle dispose en abondance. Elle a intérêt à exporter ces biens et à importer ceux qui utilisent le facteur de production pour lequel elle est le moins bien dotée.

2.1.3.2. Le paradoxe de Leontief

Wassily Leontief¹³ teste le modèle d'interprétation néoclassique sur les données du commerce extérieur des Etats-Unis et met en évidence la contradiction qui existe entre la dotation factorielle de ce pays, a priori fortement avantagé en capital, et sa spécialisation dans des productions intensives en travail. Dans le modèle, un tel résultat correspond à un pays peu développé possédant un surplus de main d'œuvre. Loin d'invalider le théorème de HOS, les travaux de Leontief permettent de le préciser en prenant notamment en compte, parmi d'autres explications, l'hétérogénéité du facteur travail.

2.1.3.3. Les théories fondées sur les différences internationales de technologie

Dans la recherche des déterminants de l'échange international, l'accent va être mis ici sur la recherche-développement et ses conséquences, le progrès technique et les innovations.

La plus significative des théories apparaît au début des années 60 : il s'agit du cycle de vie du produit exposé par Raymond Vernon¹⁴ en 1966. Par rapport au modèle HOS, l'écart est important.

En effet, il n'y a pas de recours à la formalisation, l'analyse part des situations réelles et non pas d'un modèle abstrait. C'est une approche dynamique¹⁵.

Le cycle de vie du produit est une notion ancienne qui doit permettre de rationaliser la vie économique d'un produit, c'est-à-dire la période qui sépare son lancement de son abandon. Il existerait au cours de cette vie des régularités repérables dans presque tous les cas et définissant des phases dans la diffusion du produit auprès des consommateurs. Ainsi,

¹³ W. LEONTIEF, Economiste d'origine russe émigré aux Etats-Unis, auteur du tableau d'entrées-sorties

¹⁴ R.VERNON (1913-1999), Economiste américain, connu pour sa théorie de cycle de vie du produit et pour son application au commerce international

¹⁵ Analyse de l'évolution d'un phénomène au cours du temps

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

R.Vernon distingue l'introduction du nouveau produit, la croissance, la maturité et enfin, la sénescence. Ces étapes dépendent de l'attitude des consommateurs face au produit mais aussi des conditions de production (deux variables qui structurent le secteur).

2.2. Les théories modernes

Contrairement à d'autres domaines de l'analyse économique où un auteur qui cherche à comprendre l'évolution des idées introduit lui-même une coupure entre des théories anciennes et des théories modernes, le label nouvelle théorie du commerce international est déposé et revendiqué par un groupe important d'auteurs. De surcroît, les chercheurs se réclamant de la nouvelle théorie se sont vigoureusement différenciés des conceptions défendues par les auteurs attachés à l'ancienne dans leurs publications. Ils proclament ainsi que leurs résultats et leurs recommandations en matière de politique commerciale s'éloignent considérablement des propositions de l'ancienne théorie.

2.2.1. Le commerce intra-branche et le rôle de la demande comme facteur explicatif du commerce international

De toute évidence, la similitude des situations nationales n'est pas un obstacle aux échanges, contrairement aux conclusions de la théorie Ricardienne¹⁶. En effet, si nous supposons, dans le cadre d'un modèle HOS, un groupe de pays avec des dotations factorielles semblables, il ne pourra alors y avoir de différence de prix relatif générés du côté de l'offre ; c'est dans un tel cas de figure que se trouvent de nombreux pays développés, reliés par d'importants flux commerciaux et notamment un important flux de commerce intra branche.

2.2.1.1. La nature du commerce intra branche

Le commerce intra branche désigne la partie du commerce international portant sur des échanges de produits appartenant à la même branche au sens de la comptabilité nationale, c'est-à-dire à la même subdivision productive (ensemble des entreprises fabricant le même produit). Ces bien peuvent être différenciés horizontalement (produits similaires de qualité identiques) ou verticalement (produits similaires de qualité différente)¹⁷.

¹⁶ La théorie ricardienne, c'est la théorie de l'avantage comparatif, classique du commerce développé par David Ricardo (1772-1823) dans son ouvrage « des principes de l'économie politique et de l'impôt »

¹⁷ A. FIGLIUZZI « Economie internationale : faits -théories », Marketing S.A, 2006, p.198

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

Les études empiriques menées dans ce domaine montrent que la part du commerce intra branche atteint, dans les années 80, environ 50%¹⁸ du commerce international des pays développés et que ce pourcentage a crû significativement depuis les années 60¹⁹.

2.2.1.2. La théorie de la demande représentative

On doit à B.Linder (1961)²⁰ l'une des premières tentatives pour expliquer les flux du commerce international par le rôle de la demande.

Selon Linder, le modèle HOS n'explique qu'une faible part du commerce international, celui des produits primaires contre produits manufacturés caractéristique du commerce Nord-Sud ; de plus, la tendance à l'égalisation des revenus des facteurs prévue par le théorème de Stolper-Samuelson et découlant du modèle HOS ne se vérifie pas²¹.

A partir de cette critique, Linder fonde l'analyse des flux commerciaux sur l'idée de similitude des conditions : Les différences de ressources productives n'ont que peu d'influence sur le commerce des produits manufacturés entre pays développés (commerce intra branche), qui constitue une part de plus en plus forte du commerce mondial

Linder estime donc que c'est l'importance des débouchés intérieurs préalables à l'exportation qui engendre l'avantage comparé du pays producteur du bien, du fait de l'expérience acquise des entreprises nationales, du perfectionnement des savoir-faire et , surtout, des économies d'échelle qu'une vaste production intérieure initiale permet de développer. L'argument de Linder explique ainsi l'une des grandes caractéristiques du commerce actuel, à savoir la forte densité des échanges au sein du monde industrialisé, puisque, dans son analyse, la similitude des structures et des situations économiques nationales favorise les échanges, tandis que les disparités les entravent.

Bien qu'imparfaitement vérifiée par divers travaux empiriques, l'analyse de Linder a servi de cadre de référence pour les approches du commerce international en termes de demande, notamment l'analyse par la demande de variété.

¹⁸ M. RAINELLI, « La nouvelle théorie du commerce international », éd La Découverte et Syros, Paris, p.21

¹⁹ J.MUCCHIELLI, « Relations économiques internationales », Paris 1991, p .65

²⁰ B. LINDER, économiste née le 13 septembre 1931, Norberg, suède « An Essay on Trade and Transformation » 1961

²¹ A. FIGLIUZZI, op. Cité, p.201

2.2.1.3. La théorie de la demande de différence

A partir de la base théorique apportée par Linder, d'autres auteurs ont développé l'idée que la demande joue un rôle essentiel dans les flux du commerce international. Une voie particulièrement intéressante est celle qui consiste à faire porter le cœur de l'analyse sur la demande de variété des consommateurs, à travers la notion de demande de différence. En effet, l'ouverture au commerce international entraîne trois effets sur les caractéristiques de la demande²² :

- ✓ Elle permet un accroissement du nombre de variété d'un produit accessible au consommateur ;
- ✓ Elle permet de favoriser les économies d'échelles par des séries productives plus longues pour bien différencié, ce qui en réduit le prix ;
- ✓ Ceci se traduit par une augmentation de l'utilité du consommateur.

Il faut définir au préalable la notion de demande de variété appliquée au commerce international. Les travaux de K.Lancaster(1966)²³ ont permis de préciser cet aspect par la notion de variété idéale : les consommateurs se déterminent par rapport aux caractéristiques des produits et par rapport à l'idée qu'ils se font du produit répondant idéalement à leurs attentes. L'ouverture internationale permet d'élargir considérablement les possibilités d'atteindre un niveau d'utilité élevé pour les consommateurs. Le commerce international se justifie donc par la préférence pour la variété exprimée par les consommateurs et explique le fort commerce différencié verticalement.

B.Lassudrie-Duchêne a été, en France, un des principaux défenseurs de cette approche. « *Là où tout est semblable, il est inutile de rien échanger. L'échange ne peut s'expliquer que par une différence quelconque.* »

Or, en pratique, si les échanges croisés portent sur des produits semblables, ceux-ci ne sont distingués, c'est-à-dire par la recherche d'une « différence en soi ».

B.Lassudrie-Duchêne²⁴ conclut alors très logiquement « *qu'un bien exportable provoque une demande d'importation d'un bien différencié. Il est donc nécessaire qu'entre*

²² A. FIGLIUZZI, op. Cité, p.202

²³ K. Lancaster était un économiste américain, il enseignait les sciences économiques à l'université Columbia, il est l'auteur, vers les années 1960, de la nouvelle théorie du consommateur

²⁴ B. LASSURDIE- DUCHÊNE « La demande de différence et l'échange international », juin 1971, p.45

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

deux pays ayant tous des produits exportables les produits similaires se croisent et les différences s'échangent ».

Dès l'instant où les deux pays sont en mesure de s'offrir des combinaisons différentes de qualité adaptées aux préférences des consommateurs des pays partenaires, tous deux peuvent disposer d'avantages comparatifs de non banalisation propre à des variétés d'un même produit.

Les échanges croisés de produits similaires seraient donc le résultat de la rencontre de demandes de différence et d'offres de variétés qualitativement différentes, portant sur des produits semblables.

2.2.2. L'intégration de la technologie dans l'analyse du commerce international

2.2.2.1. Progrès technique et commerce international

Dans les années 1960, le progrès technique devient un thème de recherche important pour l'étude du commerce international : jusque-là, les modèles développés sont essentiellement statiques²⁵. L'idée initiale est que c'est l'écart technologique entre les pays qui explique essentiellement les principaux flux du commerce international ; les pays en avance du point de vue technologique disposent d'un avantage comparatif temporaire qui se traduit par une spécialisation croissante dans les produits issus de l'innovation et de la recherche-développement

2.2.2.2. Les analyses de Posner et Vernon: l'approche néo technologique

Cette approche vise essentiellement à introduire dans l'analyse du commerce international le rôle du progrès technique et de l'innovation²⁶ : Il s'agit par là, de donner un caractère dynamique aux modèles Ricardien et HOS qui raisonnent à technologie donnée et constante, d'où le nom de théorie néo technologique qui leur a été attribué. Ce courant reste donc bien dans la lignée Ricardienne des avantages comparatifs qu'il cherche à compléter et à moderniser.

Le progrès technique à l'origine de l'avantage comparatif se présente sous deux formes :

²⁵ A. FIGLIUZZI, op. Cité, p.203

²⁶ M. RAINELLI, op. Cité, p.13

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

- Des innovations de produit : invention de nouveaux produits ou perfectionnement de produits existants ;
- Des innovations de procédé : comme par exemple l'automatisation des lignes productives.

P.Krugman a formalisé et systématisé en 1979 cette approche du commerce international²⁷. Son modèle considère deux pays, le Nord qui, par hypothèse, est le seul à innover, et le Sud, pays suiveur qui tend à imiter les innovations issues de la recherche technique du Nord. Le modèle prend en compte le transfert de technologies du Nord vers le Sud, mais avec un décalage temporel qui donne à Nord un monopole temporaire dans la production de nouveaux biens issus de l'innovation.

Les travaux de R.Vernon²⁸ (*International Investment and International Trade in Product Cycle*) se rattachent à cette approche néo technologique. S'intéressant au départ aux problèmes de cycle de vie des produits au niveau de l'économie d'entreprise, Vernon a rapidement étendu son analyse au commerce international.

Selon cet auteur, tout produit innovant connaît un cycle de vie qui se décline en quatre phases : lancement du produit, croissance (ou diffusion), saturation et déclin. Ces phases peuvent être couplées avec les modalités de diffusion du bien sur le territoire national et à l'étranger.

Nous pouvons donc dire qu'au cycle de vie du produit se superpose un cycle du commerce international : les produits issus de l'innovation et en début de cycle sont exportés vers les pays technologiquement avancés, où existe une demande solvable pour ce type de biens, puis, en fin de cycle, les exportations se font vers les pays du tiers-monde, où ils finiront par être produits en toute fin de cycle.

2.2.2.3. L'introduction des économies d'échelle et de l'imperfection des marchés

Depuis les travaux datant des années 1960 et 1970, de nouvelles approches ont permis d'éclairer certains aspects du commerce international contemporain et ont permis d'importantes avancées théoriques²⁹.

²⁷ P. KRUGMAN « Increasing Returns Monopolistic Competition and International Trade », *Journal of International Economics*, 1979, p. 44

²⁸ R. VERNON, « International Investment and International Trade in the Product Cycle », éd J.H Dunning, p.306

²⁹ A. FIGLIUZZI, op. cit, p.210

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

Ces nouvelles analyses reposent essentiellement sur deux points importants :

- Le rejet de l'hypothèse des rendements constants et la prise en compte des rendements croissants ;
- La structure oligopolistique des marchés et l'analyse en termes de comportements stratégiques : selon Krugman³⁰.

On ne peut continuer à analyser le commerce international comme un marché de concurrence pure et parfaite, alors que les secteurs industriels concernés sont très nettement oligopolistiques.

Section 3 : Le transport maritime international : Genèse et évolution

Le transport maritime, dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international, demeure malgré sa lenteur de très loin, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits, etc. En effet, 98% des échanges empruntent la voie maritime, représentant un volume annuel supérieur à 5 milliards de tonnes³¹.

Dans cette troisième partie avant d'entamer l'assurance et l'assurance maritime sur facultés il est important de présenter le transport maritime, les conventions maritimes les plus importantes ainsi que les incoterms maritimes.

3.1. L'histoire du transport maritime

Le premier système de transport a été maritime. Il y a quelques milliers d'années, les phéniciens pratiquaient déjà le commerce en méditerranée grâce à leur flotte marchande, au 17^{ème} siècle, les hollandais offrent aux marchands européens un service d'affrètement au voyage pour diverses destinations, ce qui concourt à leur garantir la première place dans le secteur du commerce maritime.

Au 19^{ème} siècle, l'avènement de la machine à vapeur permet de contrer ces forces et rendre le transport maritime plus rapide et plus fiable. En 1830, les ports se développent pour répondre à l'accroissement et aux nouveaux besoins de la navigation. L'ouverture en Egypte du canal de Suez en 1869, dont le rôle économique est capital puisque cette ouverture réduit

³⁰ P. KRUGMAN et M. OBSTFELD, « Economie internationale », 2^e éd, Bruxelles, p.176

³¹ J. BELOTTI, « Transport international des marchandises », 3^e éd Quercy-Cahors, 2004, p.207

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

les trajets maritimes qui séparent l'Europe de l'Asie, les navires peuvent passer directement de la mer rouge à la méditerranée.

En 1904 l'ouverture du canal de Panama, qui relie l'Atlantique et le Pacifique, ce qui évite aux navires d'avoir à contourner l'Amérique du Sud.

3.2. Les avantages et les inconvénients de transport maritime

3.2.1. Les avantages

Les principaux avantages du transport maritime sont les suivants³² :

- En matière de coût, c'est le mode de transport le mieux adapté aux produits lourds ou volumineux (les céréales, les hydrocarbures) ;
- Il existe de nombreuses catégories de navires, le vrac solide, le vrac liquide, les minerais, etc ;
- L'utilisation du conteneur, qui constitue une unité de chargement, permet de réduire le coût de la manutention et le risque de dommage que pourrait causer une rupture de charge ;
- Nous avons la possibilité de stocker la marchandise à même les installations portuaires ;
- De nombreuses destinations ont des installations portuaires.

3.2.2. Les inconvénients

Le transport maritime a aussi des inconvénients qui sont :

- Les délais de livraison sont importants ;
- Certaines lignes maritimes ne font pas le transport par conteneur ;
- Le coût de l'emballage et de l'assurance est généralement plus élevé que celui des autres modes de transport.

3.3. L'organisation internationale du transport maritime

3.3.1. La législation

Les principaux régissant le transport maritime sont les suivants³³ :

³² N.JAMMAL, op. Cité, p.268

³³ D. CHEVALIER, F.DUPHIL « Transporter à l'international », éd Foucher, Vanne 2009, p.138

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

3.3.1.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs

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

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

- **Opérations concernées**

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

3.3.1.2. Les règles de Hambourg

La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992, dite aussi règles de Hambourg, a été ratifiée à ce jour par 31 Etats, dont aucune grande puissance maritime. Elle pourrait cependant concerner à terme de nombreux contrats de transport, du fait de son domaine d'application extensif.

- **Opérations concernées**

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

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

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

3.3.1.3. Les règles de Rotterdam

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

Les principales novations concernent :

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

3.3.1.4. La loi française

La loi française du 18 juin 1966 ainsi que les textes modificatifs ou d'application de celle-ci ne s'appliquent qu'aux opérations de transport non soumises à une convention internationale à laquelle la France est partie. Son champ d'application est donc limité, du moins en ce qui concerne le transport proprement dit. Elle s'applique toutefois aux transports entre deux ports français, ainsi qu'aux opérations à terre sortant du champ de la convention de Bruxelles.

3.4. Le contrat de transport

L'étude du contrat de transport englobe deux types de contrats : le contrat et le connaissement.

3.4.1. Le contrat

Le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats³⁴ :

- Soit un contrat de transport, c'est-à-dire l'accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminé d'un port à un autre.

³⁴ D. CHEVALIER, F.DUPHIL, op. Cité, p.146

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

- Soit un contrat d'affrètement sous charte-partie, par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminés.
- **Les parties au contrat de transport**

Le contrat est passé entre un chargeur et un armateur.

Le chargeur représente la marchandise. Ce peut-être :

- L'expéditeur réel.
- Un mandataire de celui-ci (transitaire).
- Le destinataire de la marchandise ou son représentant.

L'armateur, propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent.

3.4.2. Le connaissance

Le document de transport n'est pas indispensable à la formation du contrat³⁵. Cependant le connaissance 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 du contrat.

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

Le connaissance est une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux (la remise documentaire et le crédit documentaire), 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 documentaires. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente.

³⁵ C. LEGRAND, H. MARTINI « Management des opérations de commerce international », 7^e éd Dunod, Paris 2005, p.29

3.4.3. Les responsabilités

Il s'agit des responsabilités des principaux intervenants que constituent le chargeur, le transporteur, le destinataire³⁶.

IV.3.1/ La responsabilité du chargeur

- **Les obligations**

Le chargeur doit :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise ;
- Emballer la marchandise afin de lui assurer une protection normale ;
- Etiqueter et marquer les colis ;
- Caler et arrimer les marchandises à l'intérieur des conteneurs ;
- Payer le prix du transport, sous peine de rupture du contrat ;
- Présenter les marchandises dans les conditions fixées contractuellement (lieu, jour, conditionnement) sous peine de rupture du contrat ;
- Ne pas enfreindre la réglementation concernant le transport de marchandises inflammables, explosives ou classées dangereuses, sous peine de rupture de contrat.

- **Les droits**

Le chargeur a le droit de demander l'annulation du contrat en cas de faute du transporteur et peut obtenir des dommages et intérêts proportionnels au préjudice subi.

- **Les responsabilités**

Le chargeur est responsable en cas de non-respect de ses propres obligations. Par exemple, il sera tenu pour responsable de tous les dommages résultant de l'embarquement de matières dangereuses non connues du transporteur.

Il est également responsable de la présentation des marchandises aux temps et lieux fixés par la convention. En cas de retard, il aura à payer une indemnité.

³⁶ J. BELOTTI « Transport international de marchandises », 5^e éd Magnard-Vuibert, Janvier 2015, p.283

3.4.3.2. La responsabilité du transporteur

- **Les obligations**

Le transporteur doit³⁷ :

- Maintenir son état de navigabilité commerciale : bon état des cales et systèmes de manutention ;
- Prendre en charge les marchandises et en donner reçu ;
- Effectuer les opérations de manutention avec les précautions nécessaires ;
- Délivrer un connaissement au chargeur ;
- Transporter et assurer la garde de la marchandise dans les meilleures conditions de sécurité ;
- Assurer le transbordement en cas d'impossibilité de continuer le voyage avec le même moyen de transport ;
- Assurer les opérations de déchargement de la marchandise ;
- 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.

- **Les droits**

Le transporteur peut faire exécuter le transport par un autre armateur. Cette substitution doit être prévue dans la convention qui lie les parties. En effet, dans ce cas, le transporteur initial agit en tant que mandataire et non pas en tant que commissionnaire. Sa responsabilité ne porte que sur le choix de l'autre transporteur. Quand au transporteur substitué, il est, lié par le contrat de transport.

- **Les responsabilités**

- **Au sujet des pertes et avaries**

Le transporteur ayant reconnu (par signature du connaissement) avoir pris en charge la marchandise, il existe un principe commun, celui de la présomption de responsabilité.

Ainsi, l'ayant droit à la marchandise peut prétendre à une indemnité comprenant non seulement la perte subie mais également le bénéfice non réalisé.

³⁷ J. BELOTTI. Op. Cité, p.286

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

- Responsabilités pour retard

Au sujet des retards, la notion de délais normaux d'acheminement n'a pas été précisée par la convention de Bruxelles. Il en résulte que la responsabilité du transporteur ne peut être engagée en cas de retard, sauf si cela a été expressément stipulé dans le connaissement, ce qui est rare.

Il faut cependant savoir qu'en cas de délais excessifs les tribunaux considèrent qu'il y a faute du transporteur donnant droit à réparation.

La notion de délai normal n'ayant pas été précisée, il reste à savoir quelle est la signification de la qualification d'excessif.

3.5. Les incoterms exclusivement maritimes

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

3.5.1. Définition et objectifs de l'incoterm

L'incoterm est une abréviation anglo-saxonne de l'expression, *International Commercial Terms* (termes du commerce international ou conditions internationales de vente CIV). Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce international (CCI) en 1936. Chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique³⁸.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.

Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la

³⁸ Publiés la première fois en 1936, par la chambre de commerce international, les incoterms ont fait l'objet de plusieurs amendements, en 1990, 2000 et 2011

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import³⁹.

Les incoterms définissent les obligations destinés au vendeur et à l'acheteur comme suit :

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

Ces règles, reconnues au niveau international, sont insérées dans les contrats de vente. Elles n'en sont qu'un élément et ne disent rien sur le prix à payer, le mode de paiement ni le transfert de propriété des marchandises.

Les règles incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1 er janvier 2011. Cette nouvelle version, qui prend en compte l'évolution des pratiques commerciales comporte 11 termes commerciaux, chacun désigné par trois lettres suivies d'un lieu choisi par les parties. Ces règles peuvent être utilisées dans les contrats de vente tant nationaux qu'internationaux.

3.5.2. Le rôle de l'incoterm

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi qu'au moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours, l'usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente⁴⁰.

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international :

- L'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné ;
- Le transfert de risque sur la marchandise du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur ;

³⁹ J. BELOTTI, op. Cité, p.94

⁴⁰ G. LEGRAND, H. MARTINI « Commerce international », 3^e éd Dunod, Paris, p. 106

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

- La répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise⁴¹.

3.5.3. Le choix de l'incoterm

Ce qui innove dans cette nouvelle édition, ce sont les simplifications et les modernisations, qui impactent tous les échanges internationaux.

3.5.3.1. La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11

Les incoterms DAF, DES, DEQ et DDU ont été remplacés par deux nouvelles règles incoterms qui peuvent être utilisées quel soit le mode de transport convenu à savoir : DAT livré au terminal et DAP livré au lieu choisi.

La plus grosse refonte concerne le groupe des D, c'est-à-dire ceux qui prévoient la livraison au lieu de destination comme le DAF, DDU, DDP, DES et DEQ, seul le DDP (DDU, DEQ, DES) et le DAT, DAP. Le point d'attention à ne pas négliger est que le terminal convenu peut se trouver dans le port ou au lieu de destination convenu⁴².

3.5.3.2. Les catégories des incoterms

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

3.5.3.3. Les incoterms réservés au transport maritime et fluvial

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

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

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lorsque les marchandises ont été remises sur le quai du port d'embarquement.

⁴¹ M.D. DAILY « Logistique et transport international de marchandises », 1^e éd L'harmattan, Paris 2013, p.46

⁴² Ibid. p.48

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

FOB ou *Free On Board* (franco à bord) :

La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur.

CFR ou *Cost and Freight* (coût et fret) :

Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risque s'opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.

CIF ou *Cost, Insurance and Freight* (coût, assurance et fret) :

Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

3.5.3.4. Les principaux documents à fournir selon l'incoterm choisi

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

- Pour les ventes au départ, le vendeur doit fournir les documents suivants :

Incoterms en E : Facture et liste de colisage.

Incoterms en F : Facture et liste de colisage + documents d'exportation + bon de remise au transporteur.

Incoterms en C : Facture et liste de colisage + documents de transport fret acquitté.

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

Incoterms en D : Facture + liste de colisage + document export + titre de transport fret acquitté au point de destination.

DDP : facture et liste de colisage + documents d'importation.

Chapitre 1 : commerce et transport international ; historique et évolution.

Conclusion

Au terme de ce chapitre, nous pouvons conclure que l'analyse du commerce international est un domaine où les changements sont importants : alors que les théories développées entre 1817 et 1980 reposent essentiellement sur les caractéristiques des nations, les travaux récents conduisent à introduire à des degrés divers. La théorie est donc en évolution constante, les auteurs cherchent à fournir des interprétations des phénomènes observables.

La théorie du commerce international est un édifice dont les fonctions datent de la fin du 18^e siècle. Elles ont d'abord été érigées pour combattre l'hérésie des pratiques individualistes et protectionnistes des Etats-nations. Elles se sont ensuite, toujours en prônant la liberté des échanges, focalisées sur les raisons qui poussent les nations à commercer. Jusqu'au milieu du 20^e siècle, la notion de différence fut centrale pour expliquer la structure des échanges internationaux. Sur cette base les théories ont été construites.

Le transport des marchandises d'un pays à l'autre nécessite l'utilisation de plusieurs moyens de transport, le transport des marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce international. De ce fait l'assurance maritime joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce. Elle occupe une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées afin de couvrir les pertes et avaries subies durant leurs acheminements.

CHAPITRE II

La gestion des risques et la prévention en assurance maritime

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Le sommaire

Introduction générale	01
Chapitre I : commerce et transport international ; historique et évolution	06
Introduction	06
Section 1 : Aperçus historique sur l'émergence et évolution du commerce international ..	06
1.1. L'émergence du commerce international	06
1.1.1. Avant la révolution industrielle.....	07
1.1.1.1. Des échanges limités jusqu'au 18 ^e siècle	07
1.1.1.2. La naissance du commerce international au 18 ^e siècle.....	07
1.1.2. Après la révolution industrielle	07
1.1.2.1. Le protectionnisme du début du 19 ^e siècle	07
1.1.2.2. Le libre-échange de la seconde moitié du 19 ^e siècle	07
1.2. Le développement du commerce international	08
1.2.1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945.....	08
1.2.1.1. Le retour du protectionnisme à la fin du 19 ^e siècle	08
1.2.1.2. Généralisation du protectionnisme après la crise de 1929	08
1.2.2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges.....	09
1.2.2.1. L'internationalisation des échanges	09
1.2.2.2. Les conséquences des évolutions du commerce international	09

Table des matières

Section 2 : Les théories traditionnelle et modernes explicatives du commerce international.....	10
2.1. Les théories traditionnelles.....	10
2.1.1. Les mercantilistes.....	10
2.1.1.1. L'approche française.....	11
2.1.1.2. L'approche espagnole.....	11
2.1.1.3. L'approche anglaise.....	11
2.1.2. La théorie classique.....	12
2.1.2.1. Smith justifie l'échange par la loi de l'avantage absolu.....	12
2.1.2.2. Ricardo justifie l'échange par la loi des avantages relatifs.....	12
2.1.3. Les néoclassiques.....	12
2.1.3.1. Le théorème de HOS.....	12
2.1.3.2. Le paradoxe de Leontief.....	13
2.1.3.3. Les théories fondées sur les différences internationales de technologie.....	13
2.2. Les théories modernes.....	14
2.2.1. Le commerce intra-branche et le rôle de la demande comme facteur explicatif du commerce international.....	14
2.2.1.1. La nature du commerce intra branche.....	14
2.2.1.2. La théorie de la demande représentative.....	15
2.2.1.3. La théorie de la demande de différence.....	16
2.2.2. L'intégration de la technologie dans l'analyse du commerce international.....	17
2.2.2.1. Progrès technique et commerce international.....	17
2.2.2.2. Les analyses de Posner et Vernon : L'approche néo technologique.....	17
2.2.2.3. L'introduction des économies d'échelle et de l'imperfection des marchés.....	18

Table des matières

Section 3 : Le transport maritime international : Genèse et évolution	19
3.1. L'histoire du transport maritime	19
3.2. Les avantages et les inconvénients de transport maritime	20
3.2.1. Les avantages	20
3.2.2. Les inconvénients	20
3.3. L'organisation internationale du transport maritime	20
3.3.1. La législation	20
3.3.1.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs	21
3.3.1.2. Les règles de Hambourg.....	21
3.3.1.3. Les règles de Rotterdam	22
3.3.1.4. La loi française	22
3.4. Le contrat de transport	22
3.4.1. Le contrat de transport.....	22
3.4.2. Le connaissance	23
3.4.3. Les responsabilités	24
3.4.3.1. La responsabilité du chargeur	24
3.4.3.2. La responsabilité du transporteur	25
3.5. Les incoterms exclusivement maritimes	26
3.5.1. Définition et objectifs de l'incoterm	26
3.5.2. Le rôle de l'incoterm	27
3.5.3. Le choix de l'incoterm	28
3.5.3.1. La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11	28
3.5.3.2. Les catégories des incoterms	28

Table des matières

3.5.3.3. Les incoterms à réservé au transport maritime et fluvial	28
3.5.3.4. Les principaux documents à fournir selon l'incoterm choisi	29
Conclusion	30
Chapitre II : La gestion des risques et prévention en assurance maritime	31
Introduction	31
Section 1 : Le contrat d'assurance, notion du risque et prévention	31
1.1. Le contrat d'assurance	31
1.1.1. Définition du contrat d'assurance	31
1.1.2. Les caractères généraux.....	32
1.1.2.1. C'est un contrat nommé	32
1.1.2.2. C'est un contrat consensuel.....	32
1.1.2.3. C'est un contrat synallagmatique (ou bilatéral)	33
1.1.2.4. C'est un contrat aléatoire.....	33
1.1.2.5. C'est un contrat à titre onéreux	33
1.1.2.6. C'est un contrat successif.....	33
1.1.2.7. C'est un contrat d'adhésion.....	33
1.1.2.8. C'est un contrat de bonne foi	34
1.2. Les risques dans l'assurance maritime sur facultés	34
1.2.1. Le risque.....	34
1.2.1.1. Les risques ordinaires.....	35
A. Les avaries particulières	35
B. Les avaries frais et dépenses diverses.....	36
1.2.1.2. Les risques exceptionnels.....	36

Table des matières

1.2.1.3. Les risques exclus.....	36
A. Les risques exclus dans tous les cas	37
B. Les risques exclus à moins de stipulation contraire.....	37
Section 2 : Les formes de garanties et avaries en assurance maritime.....	37
2.1. La nature de la couverture maritime sur facultés.....	38
2.1.1. La garantie tous risques	38
2.1.2. La garantie FAP SAUF	39
2.2. Dispositions communes aux deux modes d'assurances.....	39
2.2.1. La garantie de magasin à magasin.....	39
2.2.2. La garantie de divers frais et dépenses	39
2.2.3. La garantie des contributions d'avaries communes	40
2.2.4. Les garanties communes aux deux modes	40
2.3. Les extensions des garanties	40
2.4. Les exclusions de garantie	41
2.5. Les autres modes d'assurances	41
2.6. L'étendue de la garantie dans le temps et dans l'espace	42
2.6.1. L'étendue de la garantie dans l'espace	42
2.6.2. L'étendue de la garantie dans le temps	43
2.6.3. Les types de polices proposées.....	43
2.6.3.1. La police au voyage.....	44
2.6.3.2. La police à alimenter	44
2.6.3.3. La police abonnement	44
2.6.3.4. La police tiers chargeurs.....	45

Table des matières

2.7. La tarification du risque en assurance maritime sur facultés	45
Section 3 : L'indemnité, l'assurance maritime et son rôle dans la gestion du risque	46
3.1. L'apparition de l'assurance maritime	46
3.2. Le rôle de l'assurance	46
3.2.1. La sécurité : l'assurance facteur de sécurité.....	46
3.2.2. L'assurance mobilise l'épargne.....	47
3.3. Le sinistre et l'indemnité d'assurance	47
3.3.1. La déclaration de sinistre et les mesures conservatoires	47
3.3.2. Les constatations d'usage.....	47
3.3.3. Le règlement de l'indemnité d'assurance.....	48
3.3.3.1. Le règlement d'avarie.....	48
3.3.3.2. Le règlement par voie de délaissement	48
3.3.3.3. Les avaries communes	48
3.3.3.4. Le délai de paiement de l'indemnité d'assurance	48
Conclusion	49
Chapitre 3 : L'analyse et procédures de l'assurance maritime facultés, au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou	52
Introduction	52
Section 1 : Le commerce international et les assurances en Algérie	52
1.1. Aperçus historique des assurances en Algérie	52
1.1.1. La période antérieure à l'indépendance.....	52
1.1.2. La période de 1962 à l'institution du monopole	52
1.1.3. Les assurances après l'institution du monopole.....	53

Table des matières

1.1.4. La spécialisation en 1976	54
1.2. L'assurance maritime en Algérie	54
1.2.1. L'évolution historique de l'assurance maritime en Algérie	54
1.2.2. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie	56
1.3. L'évolution de chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie	57
Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil (CAAR de Tizi-Ouzou 205)	59
2.2. Dénomination de l'entreprise de tutelle	60
2.3. La gestion des ressources humaines	60
2.3.1. En terme d'effectifs	61
2.3.2. Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels	61
2.3.3. Organigramme de la compagnie de Tizi-Ouzou	62
2.3.4. L'activité technique de l'entreprise	63
2.3.4.1. La production	63
A. L'analyse globale de la production	63
B. Evolution de la production par branche	63
C. L'évolution de la production	64
2.3.4.2. Indemnisation	65
2.3.4.3. Réassurance	66
Section 3 : La mise en place d'un contrat d'assurance sur facultés dans le commerce international.....	66
3.1. Le contenu d'un contrat d'assurance sur facultés	67
3.1.1. La police d'abonnement	67
3.1.1.1. Les conditions générales	67

Table des matières

3.1.1.2. Les conditions particulières.....	68
3.2. Le traitement et la couverture des cas d'avaries dans l'assurance sur facultés.....	70
3.3. L'influence des garanties exigées pour la couverture du risque.....	72
Conclusion.....	73
Conclusion générale	74
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Annexes	

CHAPITRE III

**Analyse de l'assurance
maritime sur facultés au
niveau de la CAAR Tizi-
Ouzou**

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Introduction

Ce dernier chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théorique, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche au sein de la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance à Tizi-Ouzou (CAAR).

Ainsi, durant la période de notre stage, nous avons pu collecter des informations nécessaires qui ont fait l'objet d'un traitement, dans l'intention de présenter un cas relatif à notre thème.

Ce chapitre est devisé en trois sections, et comme nous avons étudié un cas en Algérie, il est très important de présenter les assurances maritimes en Algérie. La première section sera consacrée aux assurances en Algérie, la deuxième repose sur la présentation de l'organisme d'accueil la CAAR de Tizi-Ouzou, et nous terminons par la mise en place d'un contrat d'assurance sur facultés dans le commerce international, de l'entreprise national des industries de l'électroménagers ENIEM Tizi-Ouzou (unité climatisation).

Section 1 : Le commerce international et les assurances en Algérie

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

Dans cette section avant d'étudier notre cas pratique et déterminer notre étude de cas, il est important de présenter les assurances en Algérie (son historique et son évolution).

1.1. Aperçu historique des assurances en Algérie

1.1.1. La période antérieur 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. De 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.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

1.1.2. 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 de ministère des finances.

Le nouveau cadre réglementaire stipule que tous risques situés en Algérie doivent être obligatoirement assurés en Algérie auprès d'une compagnie agréée par le 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 antérieurement.

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

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

Quatre organisations nouvellement agréées :

- La société Algérienne d'assurance (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).

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

1.1.3. Les assurances après l'institution du monopole

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

Les parts détenues par les Egyptiens dans la SAA furent rachetées, et l'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 jusque là pratiquées 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 la MAATEC pour le compte de la SAA.

1.1.4. 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 souscrirait plus que les risques industriels et transports².

En 1985 les assurances transports ont été confiées à la Compagnie Algérienne des Assurances Transports (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 Ibid, p21

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

1.2. L'assurance maritime en Algérie

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

1.2.1. 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 ont 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 la réassurance légale et obligatoire, où l'Etat obligera toutes les sociétés d'assurances étrangères à céder au profit de la CAAR, organisme créé à cet effet par la même loi, un pourcentage fixé à 10% de leurs portefeuilles. Donc la CAAR était le premier établissement public créé 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

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

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 Algero-Egyptienne qui fut nationalisée le 27 mai 1966 par l'ordonnance 66-129.

Le secteur des assurances était alors composé que 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 redéfinie les objectifs des deux sociétés nationales. C'est-à-dire, assigner à chacune d'elles une activité bien distincte. La CAAR s'est vue attribuée 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 décrit 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 « Facultés » toute sa raison d'être³.

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

³ Revue de l'assurance n°01, revue éditée par le conseil national des assurances, 1er semestre 2012, Page n° 05.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

1.2.2. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie

Avant d'amener le rôle que joue l'assurance dans le commerce international, nous devons savoir d'abord que l'internationalisation de l'économie est un phénomène général ; car tous les pays participent à l'échange international, quelque soient leurs forces ou leurs régimes nécessaire car aucun pays ne peut disposer de toutes les ressources essentielles à la production de tous les besoins désirés par les consommateurs.

L'Algérie, au lendemain de son indépendance ; a effectué un effort financier important dans l'importation en masse de marchandises et de 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 un 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 ouverts, 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 concrétisa 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 du 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.

A près la loi de 1995, le marché d'assurance est dynamisé à travers l'augmentation de nombre des compagnies d'assurance. A travers le temps, l'assurance des marchandises transportées a aussi un rôle important dans le commerce extérieur, non seulement car ces dernière sont exposées à des fortunes, dont l'assuré ne pourra jamais supporter les conséquences lui même sans l'aide de l'assurance, mais aussi et surtout que l'assurance est considérée comme une des conditions décisives sollicitées par les banquiers pour accorder des crédits documentaires.

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 tout 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 maritime

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

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.

1.3. L'évolution de chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie

Le secteur des assurances a réalisé un chiffre d'affaires global de 69,15 milliards de DA au premier semestre 2015, contre 64,95 mds de DA à la même période de 2014, soit une hausse de 6,5%, apprend-on auprès du conseil national des assurances (CNA).

L'assurance- dommages continue à constituer l'essentiel du chiffre d'affaires du marché avec une part de 91,2% (contre 91,9% à la même période en 2014), alors que la contribution de l'assurance-personnes représente 8,8% (contre 7,1% en 2014)⁴.

Le chiffre d'affaires de l'assurance-dommages a atteint 62,17 mds de DA entre janvier et juin derniers contre 59,81 mds de DA à la même période de 2014.

La branche automobile, qui a réalisé une production de 36,25 mds de DA durant la première moitié de l'année 2015, a enregistré une hausse de 2,72% de son chiffre d'affaires par rapport à la même période en 2014. Elle représente 58,31% de la production de l'assurance-dommages.

Les garanties facultatives ont constitué 85% du portefeuille de la branche automobiles avec des primes totalisant 30,78 mds de DA. Les risques obligatoires ont de leur côté grimpé de près de 13% à 5,46 mds de DA, soit 15% du portefeuille de la branche automobile.

Les recettes de la branche IRD (incendie et risques divers) ont atteint 21,06 mds de DA jusqu'à fin juin 2015, en hausse de 7,39% par rapport à la même période de l'année précédente.

Les risques « incendie, explosions et éléments naturels » occupent environ 58% du portefeuille de la branche IRD avec une évolution de 6,98% de leur chiffre d'affaires.

⁴ www.Maghrebemergent.info « Algérie- le chiffre d'affaires du secteur des assurances », consulté le 30 /10/2017 à 9h

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

En outre, les assurances contre les effets des catastrophes naturelles (CAT-NAT) ont enregistré une légère hausse de 0,2% de leur chiffre d'affaires par rapport à la même période de 2014.

La branche transports a, de son côté, connu un recul de 14,28% de sa production au 1^{er} semestre 2015 avec un montant de 2,28 mds de DA, répartie sur les rubriques maritime avec une part de 66%, terrestre avec 29% et aérien avec 5%.

D'autre part, les assurances pour les risques agricoles ont connu une hausse de 16,41% de leur chiffre d'affaires qui s'est élevé à 1,95 md de DA grâce aux performances réalisées en assurances animale et végétale.

De son côté, l'assurance crédit a marqué une hausse de 11,18% de son chiffre d'affaires qui a atteint 613 mds de DA. Cette croissance est essentiellement tirée par les rubriques crédit immobilier, crédit domestique et crédits à l'exportation, qui ont réalisé des taux d'évolution respectifs de l'ordre de 11,54%, de 10,3% et de 16,43%.

Le montant des acceptations internationales (la réassurance) a progressé quant à lui de 78,3% à 970mds de DA durant la même période de référence. Par ailleurs, pour les sinistres réglés, le montant a été de 29,8 mds de DA durant le 1^{er} semestre 2015 dont 22,4 mds de DA consacrés à la branche automobile, soit 75,3% du total des règlements.

L'assurance des personnes a connu une évolution de 30,4% de son chiffre d'affaires qui s'est établi à 6 mds de DA contre 4,6 mds de DA durant le 1^{er} semestre de 2014. Le montant des sinistres réglés par les sociétés spécialisées en assurance des personnes durant le 1^{er} semestre de l'année s'est élevé à 1,1 md de DA alors que les sinistres qui restent encore à payer totalisent 2,2 mds de DA toutes branches confondues.

Le marché algérien des assurances compte 24 compagnies d'assurances et de réassurances : quatre assureurs publics non spécialisés (CAAR, SAA, CAAT, CASH), deux publics spécialisés (CAGEX et SGCI), un réassureur public (CCR), deux mutuelles (CNMA, MAATEC), sept assureurs à capitaux privés (CIAR, 2A, TRUST, GAM, SALAMA, AL Rayan et Alliance Assurance) et huit sociétés d'assurances des personnes.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil (CAAR de Tizi-Ouzou 205)

Cette section est consacré pour présenter notre cas pratique, sont historique, sa gestion des ressources humaines et son activités technique qui concerne la production, l'indemnisation et la réassurance.

2.1. Historique de la CAAR

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

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

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

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

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

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

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

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

2.2. Dénomination de l'entreprise de tutelle

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

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

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

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

2.3. La gestion des ressources humaines

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

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

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

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

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

2.3.1. En termes d'effectifs

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

2.3.2. Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels

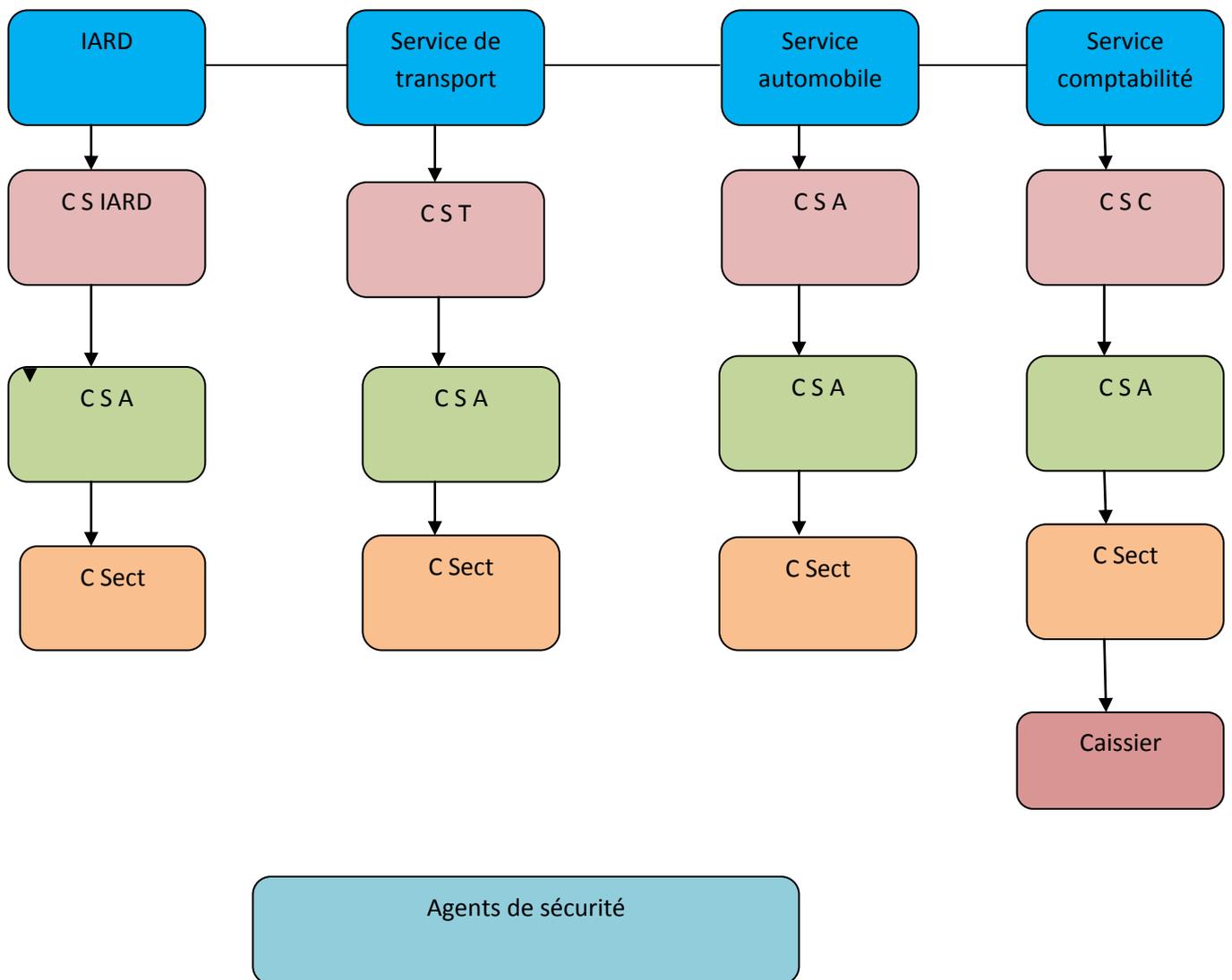
Tableau n°1 : le nombre d'effectifs par succursales

Structures	Cadres Dirigeants	Cadres Direction	Cadres Supérieurs	Cadres Moyens	Personnel de maîtrise	Personnel D'exécution	Effectif total	%
Siège	3	16	66	123	46	44	298	16%
Chéraga		7	40	251	65	71	434	23%
Annaba		1	40	190	23	41	295	16%
Oran		2	32	156	76	49	315	17%
Constantine		3	20	108	35	32	198	10%
Bouzareah		8	34	195	68	46	351	19%
Total	3	37	232	1023	313	283	1891	100%
%	0,16%	1,96%	12,27%	54,10%	16,55%	14,97%	100%	

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

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

2.3.3. Organigramme de la compagnie de Tizi-Ouzou



C S IARD : chef de service indemnisation au risques diverses

C S T : chef de service transport

C S A : chef de service automobile

C S C : chef de service comptabilité

C S A : chef de service adjoint

C Sect : chef de section

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

2.3.4. L'activité technique de l'entreprise

2.3.4.1. La production

A. L'analyse globale de la production

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

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

B. Evolution de la production par branche

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

Tableau n°2 : l'évolution de la production par branche

En milliers DA

Branches	CA 2014	Structure du portefeuille 2014	CA 2015	Structure du portefeuille 2015	Evolution 2014/2015
Incendie	3 786 580	24%	4 213 278	25%	11,2%
Engineering	1 469 727	9%	1 562 607	9%	6,3%
RC	623 451	4%	666 859	4%	6,9%
RD/RS	493 943	3%	486 824	3%	-1,4%
Cat-Nat	331 792	2%	351 711	2%	6%
Total IARD	6 705 493	42%	7 281 279	44%	8,5%
Transport	2 051 028	13%	1 896 424	11%	-7,5%
Automobile	7 143 109	44%	7 460 652	45%	4,4%
ADP	188 785	1%	-899*	0%	-
Total	16 088 415	100%	16 637 456	100%	3,4%

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

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

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

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

- Incendie avec +11,2% qui est due à l'augmentation des primes des contrats de grands clients de la compagnie, l'enregistrement de nouvelles affaires, et le maintien des affaires en portefeuille ;
- Engineering avec +6,3% qui s'explique en grande partie par la concrétisation de certaines affaires essentiellement en TRC ;
- Automobile avec +4,4% grâce au renouvellement des flottes en portefeuille et à l'entrée de nouveaux clients, ainsi qu'au développement de l'assistance automobile qui a progressé de 212% par rapport à 2014, et ce, malgré le recul d'environ 50% des importations de véhicules en 2015 par rapport à 2014 ;
- Responsabilité civile avec +6,9% due notamment à la concrétisation de nouvelles affaires en RC décennale et RC professionnelle, et l'augmentation de la prime de certains assurés principalement dans la branche RC chef d'entreprise ;
- Cat-Nat avec +6%, grâce aux nouvelles souscriptions, ce qui dénote de l'intérêt grandissant des assurés quant à la préservation de leur patrimoine contre le risque de cette nature.

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

C. L'évolution de la production

Tableau n° 3 : l'évolution de la production de 2004 à 2015

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	(2004/ 2015)
C A	3957	6255	7573	8157	11068	13260	12 802	12839	14096	15198	16088	16637	320%

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

Nous observons encore une fois une progression du chiffre d'affaires qui ne cesse d'enregistrer des résultats positifs. L'histoire de la CAAR lui confère un savoir-faire et une maîtrise du métier de l'assurance, son expérience lui permet de construire avec ses clients une

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

relation de confiance et ce grâce à la mise en œuvre de plans stratégiques de développement triennaux depuis 2005.

2.3.4.2. Indemnisations

Tableau n° 4 : Evolution des sinistres réglés par branche

En milliers de DA

Branches	Règlements 2014		Prévisions 2015	Règlements 2015		Evolution 2014/2015	Taux de réalisation
	Montant	%		Montant	%		
Incendie	1 968 279	21%	1 837 700	5 289 982	39%	169%	288%
Engineering	273 334	3%	346 400	551 153	4%	102%	159%
RC	72 661	0,8%	96 600	192 105	1%	164%	199%
RD/RS	51 815	1%	26 100	132 231	1%	155%	507%
CAT-NAT	2 549	0,03%	38 600	0	0%	-100%	0%
Total IARD	2 368 69	25%	2 345 400	6 165 471	46%	160%	263%
Transport	663 008	7%	631 400	947 181	7%	43%	150%
Automobile	6 197 097	66%	6 500 000	6 141 165	46%	-1%	94%
ADP	213 635	2%	256 500	164 204	1%	-23%	64%
Crédit	5 985	0,06%	20 400	3 569	0,03%	-40%	17%
Total	9 448 364	100%	9 753 700	13 421 590	100%	42%	138%

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

C'est en 2015 que la CAAR a réglé un montant global de sinistres de 13,4 milliards de dinars contre 9,44 milliards de dinars en 2014, soit une forte hausse de 42%.

Les indemnisations se sont concentrées au niveau des branches automobile avec un montant de 6,14 milliards de dinars, et incendie 5,29 milliards de dinars.

Notre compagnie a également réglé un nombre important de sinistres dans la branche transport pour un montant de 484 millions de dinars.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

2.3.4.3. Réassurance

Dans le cadre de ses placement en réassurance, l'entreprise continue de faire appel à des réassureurs de premier rang présentant des sécurités lui permettant d'étendre ses capacités de souscripteur et d'offrir à ses clients des garanties de plus en plus larges.

L'activité de la réassurance en 2015 s'est caractérisée par les faits suivants :

Tableau n° 5 : La synthèse de l'activité de réassurance

Milliers DA

Désignation	Année 2014	Année 2015	Variation	
			Absolue	Relative
Primes cédées	6 395 899	7 631 969	1 236 071	19%
Commissions reçues	1 182 708	1 273 662	90 953	8%
Taux de cession	40%	46%	/	15%
Taux de commission	18%	17%	/	-10%

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

- Les primes cédées ont atteint 7,63 milliards de DA contre 6,40 milliards de DA en 2015, soit une hausse de 19%, générée par la croissance du chiffre d'affaires des branches fortement réassurées ;
- La proportion des primes cédées par rapport aux primes émises est passée de 40% en 2014 à 46% en 2015 ;
- Les commissions reçues des réassureurs en contre partie des cessions sont de 1,27 milliards de DA contre 1,18 milliard de DA en 2014 en progression de 8%.
Comparativement aux cessions, le taux de commissionnement moyen est de 17% ;
- Le réassureur national CCR (Compagnie Centrale de Réassurance) reste le principal partenaire avec 69,61% des cessions.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Section 3 : La mise en place d'un contrat d'assurance sur facultés dans le commerce international

Cette dernière section de notre mémoire sera la réponse pour notre problématique, afin de consulter et étudié un cas d'un contrat d'assurance maritime réalisé entre la CAAR (l'assureur) et l'ENIEM (l'assuré), et qui va être la conclusion de ce dernier chapitre. De ce fait pour mieux comprendre notre étude nous avons fait une démarche du début de l'opération (signature du contrat) jusqu'à la fin (l'indemnisation), ce démarche se fait comme suit :

3.1 Le contenu d'un contrat d'assurance sur facultés

Le contrat d'assurance sur facultés contient les documents suivants :

3.1.1. La police d'abonnement

C'est le contrat d'assurance par lequel les parties (l'assureur et l'assuré) définissent qu'une quantité indéfinis de marchandises sera transportée et assurée et cela quel que soit la destination et le mode de transport.

A chaque expédition partielle l'assuré envoi un avis d'aliment à l'assureur. (Voir l'annexe n°1)

3.1.1.1. Les conditions générales

Ce contrat est régi par l'ordonnance N°95-07 janvier 1995 sur les assurances, en tant Qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par des conditions qui sont repartis par dix chapitres, et chaque chapitre comprend des articles.

- Chapitre 1 : porte sur l'objet et étendues de l'assurance, il contient 6 articles ;
- Chapitre 2 : porte sur les exclusions, il contient deux articles ;
- Chapitre 3 : porte sur le temps et lieu des risques assurés, il contient trois articles ;
- Chapitre 4 : porte sur les valeurs assurées, il contient un seul article ;
- Chapitre 5 : porte sur les obligations de l'assurées, il contient cinq articles ;
- Chapitre 6 : porte sur la constatation des dommages et pertes, il contient deux articles ;
- Chapitre 7 : porte sur le règlement des dommages et pertes, il contient sept articles ;
- Chapitre 8 : porte sur la nullité ou résiliation de l'assurance, il contient deux articles ;
- Chapitre 9 : porte sur la compétence, il contient un seul article ;

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

- Chapitre 10 : porte sur les dispositions spéciales aux polices d'abonnement, il contient cinq articles. (Voir l'annexe n° 2).

3.1.1.2. Les conditions particulières

Il peut être convenu de tout autre mode d'assurance, nous pouvons négocier avec l'assureur toutes les garanties adaptées à tous les cas particuliers.

Article 1 : Conditions d'assurance ; le présent contrat d'assurance maritime sur facultés est un contrat souscrit aux conditions tous risques. (Article 1, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 2 : Risques de vol et disparition ; l'assureur s'engage à garantir sans surprime les dommages et pertes soit matérielles, du poids ou de quantité subis par les facultés assurées suite de vol total ou partiel de pillage et de disparition. (Article 2, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 3 : Durée des risques ; les risques de l'assureur commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire et cessent au moment où elles entrent dans les magasins de destination. Pour des raisons quelconques les facultés n'entrent pas dans les magasins du destinataire de ses représentants ou ayant droit dans un délai de 60 jours calculés depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire ; la garantie cesse à l'expiration de ce délai. (Article 3, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 4 : Transbordement ; dans ce cas la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré. (Article 4, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 5 : Séjour à quai ; les facultés assurées dans le contrat d'assurance ne peuvent séjourner au-delà de 60 jours dans les ports de débarquement. Si l'assuré ne peut enlever ses marchandises au terme de ce délai pour des raisons de force majeure, dans ce cas l'assuré peut demander de prolongé avant l'expédition des 60 jours. (Article 5, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 6 : Fonctionnement du contrat ; toutes les expéditions de l'assuré (ENIEM UNITE CLIMATISATION) sont automatiquement couvertes, l'assuré s'engage à adresser mensuellement à l'assureur les déclarations d'aliments. (Article 6, conditions particulières. Annexe n°3).

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Article 7 : Etablissement de l'avis d'aliment ; l'avis d'aliment établi par l'assuré doit être avant le début du risque, au plus tard avant l'arrivée des marchandises au port. (Article 7, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 8 : Taux de prime ; les taux de prime applicable à la présente police sont fixés à 0.135%. (Article 8, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 9 : Constatation des avaries ; en cas de sinistre garanti, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatation à l'un des expert figurant sur la liste annexée à la présente police. (Article 9, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 10 : Délais de constatation ; les constatations doivent être provoquées par les réceptionnaires dans les 60 jours qui suivent le déchargement de la Facultés assurée du navire transporteur au port de destination. (Article 10, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 11 : Règlement des dommages et pertes ; le règlement des dommages et pertes peut se faire par ;

- a) Franchise : dans cette étape les avaries particulières matérielles seront réglées sans franchise.
- b) La contribution provisoire d'avaries communes : l'assureur se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution d'avarie commune, à charge pour l'assuré de prévenir l'assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention. (Article 11, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 12 : Pièces constitutives du dossier de réclamation ; (Article 12, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 13 : Instructions à suivre en cas de sinistre ; en cas de sinistre, l'assuré est tenu d'observer des mesures qui peuvent se résumer à aviser l'assureur dès la connaissance du sinistre, réduire les pertes, préserver les recours contre les tiers. (Article 13, conditions particulières. Annexe n°3).

Article 14 : Participation bénéficiaire ; la CAAR s'engage à consentir à l'assuré ENIEM une participation bénéficiaire plafonnée à 10% dans le cas ou le rapport sinistre à prime généré est inférieur à 40%. (Article 14, conditions particulières. Annexe n°3).

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Article 15 : Effet et durée du contrat ; ce contrat d'assurance sur facultés prend effet le 01.01.2014 et produira son effet sans interruption jusqu'au 31.12.2014. Chaque partie se réserve la faculté de le dénoncer moyennant préavis de 03 mois donné par lettre recommandée. (Article 15, conditions particulières. Annexe n° 3) .

3.2. Le traitement et la couverture des cas d'avaries dans l'assurance sur facultés

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

- Aviser l'assureur dès la constatation du sinistre ;
- Prendre les mesures utiles pour réduire la perte au minimum ;
- Préserver les recours contre les tiers, transporteurs en particulier, avec l'émission d'une lettre de réserve au plus tard le jour d'enlèvement adressé au tiers responsable ;
- Si l'avarie ou le manquant est apparent, ne pas prendre livraison des facultés sans faire établir, au préalable, et au plus tard au moment de la réception de celles-ci une lettre de réserve avec description des dommages.
- Dans le cas où les dommages et manquants sont constatés sur quai :
 - ✓ Dégâts apparents : le transitaire doit signer par le biais de l'expert désigné pour constatation des dommages un PV contradictoire avec le bord ;
 - ✓ A l'enlèvement ou au déchargement de la marchandise, l'assuré porter des réserves immédiatement et signer conjointement avec le transporteur ou son représentant une lettre de réserve ou à défaut dans le cas où ce dernier refuse de signer, l'assuré doit porter des réserves par voie postale avec accusé de réception ;
 - ✓ Dans le cas où les dommages sont dus à la manutention : l'assuré doit porter deux lettres de réserve adressées à l'entreprise portuaire et le transporteur ;
- Dans le cas où les dommages ou manquants sont constatés sur site :
- S'agissant d'entrepôts sous douanes, les 03 jours sont comptés à partir de l'enlèvement portuaire.

Dans ce cas le transitaire doit obligatoirement notifier les réserves à l'encontre du tiers responsable dans un délai de 03 jours une fois la marchandise a fait l'objet de réception définitive.

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

Dans notre étude de cas, la nature du sinistre est liée aux diverses bobines endommagées à divers degrés importants. Vu que la marchandise transportée (bobines tôles en acier) le responsable étant l'armateur, de ce fait, le processus de sinistre est lancé, et qui se résume comme suit : la compagnie d'assurance, selon le contrat qu'elle a signé avec son client, a donné le droit au sinistre à son client, ce dernier a contracté une déclaration des marchandises endommagées dans le but d'indemniser la valeur de ces dernières l'assuré doit :

1. Remplir une déclaration (déclaration de sinistre) ; portant les renseignements sur l'expédition et l'assurance (le nom du navire (SCL.ANITA), la destination de voyage (D'ANVERS à BEJAIA), la cargaison (EN COURS), le transporteur (CNAN NORD), la nature de marchandises transportées (BOBINES TOLE), la quantité (11 BOBINES TOLE GALVANISEE), la valeur assurée (5 475 545,21 DA), police d'assurance (3400000050), et un avis d'aliment (CU 007/13 du 18/02/2013). (Voir l'annexe n°4).
2. Après avoir rempli cette déclaration l'assureur demande à son assuré de porter toutes les pièces de réclamation qui sont :
 - Copie de l'avis d'aliment (ce document est rempli par le client (ENIEM) de chaque expédition de marchandise et qu'il doit informer son assureur); (Voir l'annexe n°5).
 - Rapport d'expertise (le bureau d'expertise technique et contrôle 67, rampe du port-BEJAIA. Mr. IDRES MAHMOUD a été à l'amiable désigné, avec mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises) ; (Voir l'annexe n°6).

Facture commerciale domiciliée ; (Voir l'annexe n°7).

- Lettre de réserve préliminaire ou PV de constat contradictoire signé par le bord ou son représentant à la limite par NASCHO non pas l'entreprise portuaire (cette lettre est faite pour déterminer le responsable des dommages); (Voir l'annexe n°8).
- Attestation de non débarquement en cas de manquant ou toute autre attestation prouvant la non livraison de la cargaison ;

Bordereau de réserves (ce bordereau est fait par la douane pour indiquer l'état de la marchandise arrivée (port de BEJAIA) ; (Voir l'annexe n°9).

Connaissance (ce document sera fourni par le transporteur (du navire) pour déterminer la réalité de l'expédition de la marchandise) ; (Voir l'annexe n°10).

- Liste de colisage (cette liste est remise par le fournisseur pour préciser le détail de la marchandise avant son départ) ; (Voir l'annexe n°11).

Chapitre 3 : Analyse et procédures de l'assurance maritime sur Facultés, au niveau de la CAAR de T-O

3.3. L'influence des garanties exigées pour la couverture du risque

La CAAR a toujours considéré l'acte d'indemnisation comme le fondement de la relation contractuelle avec ses assurés en tant que gage de son sérieux et de la maîtrise de son métier d'assureur.

Dans notre cas l'indemnisation de client ENIEM suite au sinistre ce fait afin que ce dernier (client), subroge (un acte de subrogation) sa compagnie d'assurance (la CAAR) dans tous ses droits et responsables au titre de cette affaire. La CAAR règle les dommages constaté à la marchandise avec un montant de 384 484,22. (Voir l'annexe n°12)

Avec cet acte de subrogation que notre compagnie d'assurance (CAAR) rembourse les frais des avaries particulière (bobines de tôle endommagées).

Conclusion

D'après cette étude nous pouvons voir et mieux connaître la démarche et l'analyse d'un contrat d'assurance au sein de la compagnie d'assurance (la CAAR de Tizi-Ouzou), dont nous avons pu acquérir des connaissances assez pertinentes sur l'activité d'assurance maritime sur Facultés, sur laquelle nous nous somme penché dans notre étude et précisément le règlement d'un sinistre, que nous avons illustré par un cas réel qui est la constatation des dommages. Quelque soit les conditions de ce contrat, cette compagnie d'assurance assume toujours ses responsabilités et ses obligations, afin d'indemniser son clients à temps suite à l'évaluation du montant des dommages et pertes.

Conclusion

générale

Conclusion générale

Conclusion générale

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

Entre autres, pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance transport maritime apparaît donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

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 maritime de sécurité lors des trajets préliminaires ou complémentaires du transport par mer, l'assurance maritime répond à cette nécessité. A travers cette étude nous avons examiné 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 transport 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 bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tous risque qui bien sûr 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, les organisations spécialisées à l'échelle internationale.

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

L'assurance maritime occupe la première place dans la branche assurance transport ceci est dû à l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce international algérien.

La baisse des facultés maritimes est liée au caractère international fondé sur le principe de la liberté du commerce mondial et l'indice éventuel des assurances maritimes sur les

Conclusion générale

marchandises. 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.

Notre cas pratique au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance et le transport maritime de marchandises (facultés), et qui nous a permis d'apporter des réponses à notre recherche éventuellement le stage nous a permis de répondre à notre problématique suite à une analyse d'un contrat d'assurance sur facultés qui est une exigence intégrale pour toutes opérations d'import ou export.

En effet, notre travail a porté sur l'étude d'un cas réel de sinistre, et par conséquent son indemnisation par la compagnie d'assurance ce qui était réaliser par le traitement des cas d'avaries dans l'assurance sur facultés ce traitement nous permis de valider la première hypothèse qui stipule tous les détails relatifs aux risques éventuels et les garanties exigés pour la couverture des risques en cas d'avaries.

En fin, notre cas réel est sur une étude d'un contrat d'assurance sur facultés (un contrat signé entre la compagnie d'assurance la CAAR (l'assureur) et l'entreprise importatrice ENIEM (l'assuré). Dans ce cas d'étude, la nature du sinistre lié aux dommages vu que la marchandise transportée (bobines de tôle) le responsable étant le transporteur, de ce fait, le processus d'indemnisation est lancé comme suit : la compagnie d'assurance selon le contrat qu'elle a signée avec son client vu de prendre en compte les garanties exigées par celle-ci (la CAAR) ce qui fait une affirmation de la deuxième hypothèse qui porte sur les garanties exigées par l'assureur qui jouent un rôle très important pour couvrir les dommages et pertes des biens dans le commerce international, ce qui a donné lieu à une indemnisation en faveur de son client, ce dernier contracte un acte de subrogation dans le but d'autoriser son assurance et d'entrer en contact avec l'assurance de transporteur.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- ✓ (cf.) SGCCSF, « glossaire assurance », éd SGCCSF, France, 2010.
- ✓ BELOTTI. J, « Transport international de marchandises », 5^e éd Magnard-Vuibert, Janvier 2015.
- ✓ BELOTTI. J, « Transport international des marchandises », 3^e éd Quercy-Cahors, 2004.
- ✓ CHEVALIER. D, DUPHIL.F, « Transporter à l'international », éd Foucher, Vanne 2009.
- ✓ CUILBAULT. F, C. ELIASHBERG, M. LATRASSE, « Les grandes principes de l'assurance », 6^e éd L'Argus, Paris 2003.
- ✓ DAILY. M.D, « Logistique et transport international de marchandises », 1^e éd L'harmattan, Paris 2013.
- ✓ FIGLIUZZI « Economie international : faits -théories », éd Marketing S.A, 2006.
- ✓ HENRIEFT et ROCHET J-C, « microéconomique de l'assurance », Ed. Economica, Paris 1991.
- ✓ Houcine. M, « code des assurances », éd Houma, Alger 2006.
- ✓ JAMMAL. N, « Commerce international : théorie, techniques et applications », éd renouveau pédagogique INC, 2005.
- ✓ KENWOOD A.G., A.L.LOUGHEED, « *The Growth of International Economy* », George Allen et Unwin, éd Londres, 1983.
- ✓ KRUGMAN. P et OBSTFELD. M, « Economie internationale », 2^e éd, Bruxelles, p.176
- ✓ KRUGMAN. P, « *Increasing Returns Monopolistic Competition and International Trade* », *Journal of International Economics*, 1979.
- ✓ LAMBERT-FAIVRE. Y, « Droit des assurances », 11^{ème} éd Dalloz, paris 2001.
- ✓ LASSURDIE- DUCHÈNE, « La demande de différence et l'échange international », juin 1971.
- ✓ LEGRAND. C, MARTINI. H, « Management des opérations de commerce international », 7^e éd Dunod, Paris 2005.
- ✓ LEGRAND. G, H. MARTINI, « Commerce international », 3^e éd Dunod, Paris.

Bibliographie

- ✓ MIANI. P, VENTURELLI. N, « Transport logistique », 8^e éd Le génie des glaciers, France 2011.
- ✓ MUCCHIELLI. J, « Relations économiques internationales », Paris 1991.
- ✓ RAINELLI. M, « La nouvelle théorie du commerce international », éd La Découverte et Syros, Paris.
- ✓ RAINELLI. M, «Le commerce international », éd La Découverte, Paris 2000.
- ✓ SAMIR. M, GUNDER FRANE, « science économique et développement endogène »
- ✓ VERNON. R, « *International Investment and International Trade in the Product Cycle* », éd J.H Dunning.
- ✓ YVONNE-LAMBERT FAIVRE, « Droit des assurances » w 10^{ème} éd, Ed. Dalloz Delta, 1995.

Autres documents

- ✓ Document fourni par la CAAR « Les assurances transport », 2012.
- ✓ Document fourni par la CAAR, sur les assurances sur facultés.

Sites internet

- ✓ www.assurance-et-mutuelle.com. « le contrat d'assurance ».
- ✓ www.foad-mooc.auf.org/IMG/pdf/sequence_1-2.pdf,
- ✓ www.Maghrebemergent.info « Algérie- le chiffre d'affaires du secteur des assurances ».

Liste des tableaux

Tableau n°1 : Le nombre d'effectifs par succursales.....	62
Tableau n°2 : L'évolution de la production par branche.....	64
Tableau n°3 : L'évolution de la production de 2004 à 2015.....	65
Tableau n°4 : L'évolution des sinistres réglés par branche.....	66
Tableau n°5 : La synthèse de l'activité de réassurance.....	67

Liste des annexes

Annexe n° 1 : Le contrat d'assurance (police abonnement- facultés maritimes).

Annexe n° 2 : Les conditions générales.

Annexe n° 3 : Les conditions particulières.

Annexe n° 4 : Déclaration de sinistre.

Annexe n° 5 : Avis d'aliments.

Annexe n° 6 : Rapport d'expertise.

Annexe n° 7 : Facture commerciale.

Annexe n° 8 : Lettre de réserve.

Annexe n° 9 : Avis d'arrivée et le bordereau des réserves.

Annexe n° 10 : Le connaissement.

Annexe n° 11 : Bordereau de colisage.

Annexe n° 12 : Acte de subrogation.

Table des matières

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Le sommaire

Introduction générale	01
Chapitre I : commerce et transport international ; historique et évolution	06
Introduction	06
Section 1 : Aperçus historique sur l'émergence et évolution du commerce international ..	06
1.1. L'émergence du commerce international	06
1.1.1. Avant la révolution industrielle.....	07
1.1.1.1. Des échanges limités jusqu'au 18 ^e siècle	07
1.1.1.2. La naissance du commerce international au 18 ^e siècle.....	07
1.1.2. Après la révolution industrielle	07
1.1.2.1. Le protectionnisme du début du 19 ^e siècle	07
1.1.2.2. Le libre-échange de la seconde moitié du 19 ^e siècle	07
1.2. Le développement du commerce international	08
1.2.1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945.....	08
1.2.1.1. Le retour du protectionnisme à la fin du 19 ^e siècle	08
1.2.1.2. Généralisation du protectionnisme après la crise de 1929	08
1.2.2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges.....	09
1.2.2.1. L'internationalisation des échanges	09
1.2.2.2. Les conséquences des évolutions du commerce international	09

Table des matières

Section 2 : Les théories traditionnelle et modernes explicatives du commerce international.....	10
2.1. Les théories traditionnelles.....	10
2.1.1. Les mercantilistes.....	10
2.1.1.1. L'approche française.....	11
2.1.1.2. L'approche espagnole.....	11
2.1.1.3. L'approche anglaise.....	11
2.1.2. La théorie classique.....	12
2.1.2.1. Smith justifie l'échange par la loi de l'avantage absolu.....	12
2.1.2.2. Ricardo justifie l'échange par la loi des avantages relatifs.....	12
2.1.3. Les néoclassiques.....	12
2.1.3.1. Le théorème de HOS.....	12
2.1.3.2. Le paradoxe de Leontief.....	13
2.1.3.3. Les théories fondées sur les différences internationales de technologie.....	13
2.2. Les théories modernes.....	14
2.2.1. Le commerce intra-branche et le rôle de la demande comme facteur explicatif du commerce international.....	14
2.2.1.1. La nature du commerce intra branche.....	14
2.2.1.2. La théorie de la demande représentative.....	15
2.2.1.3. La théorie de la demande de différence.....	16
2.2.2. L'intégration de la technologie dans l'analyse du commerce international.....	17
2.2.2.1. Progrès technique et commerce international.....	17
2.2.2.2. Les analyses de Posner et Vernon : L'approche néo technologique.....	17
2.2.2.3. L'introduction des économies d'échelle et de l'imperfection des marchés.....	18

Table des matières

Section 3 : Le transport maritime international : Genèse et évolution	19
3.1. L'histoire du transport maritime	19
3.2. Les avantages et les inconvénients de transport maritime	20
3.2.1. Les avantages	20
3.2.2. Les inconvénients	20
3.3. L'organisation internationale du transport maritime	20
3.3.1. La législation	20
3.3.1.1. La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs	21
3.3.1.2. Les règles de Hambourg.....	21
3.3.1.3. Les règles de Rotterdam	22
3.3.1.4. La loi française	22
3.4. Le contrat de transport	22
3.4.1. Le contrat de transport.....	22
3.4.2. Le connaissance	23
3.4.3. Les responsabilités	24
3.4.3.1. La responsabilité du chargeur	24
3.4.3.2. La responsabilité du transporteur	25
3.5. Les incoterms exclusivement maritimes	26
3.5.1. Définition et objectifs de l'incoterm	26
3.5.2. Le rôle de l'incoterm	27
3.5.3. Le choix de l'incoterm	28
3.5.3.1. La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11	28
3.5.3.2. Les catégories des incoterms	28

Table des matières

3.5.3.3. Les incoterms à réservé au transport maritime et fluvial	28
3.5.3.4. Les principaux documents à fournir selon l'incoterm choisi	29
Conclusion	30
Chapitre II : La gestion des risques et prévention en assurance maritime	31
Introduction	31
Section 1 : Le contrat d'assurance, notion du risque et prévention	31
1.1. Le contrat d'assurance.....	31
1.1.1. Définition du contrat d'assurance	31
1.1.2. Les caractères généraux.....	32
1.1.2.1. C'est un contrat nommé	32
1.1.2.2. C'est un contrat consensuel.....	32
1.1.2.3. C'est un contrat synallagmatique (ou bilatéral)	33
1.1.2.4. C'est un contrat aléatoire.....	33
1.1.2.5. C'est un contrat à titre onéreux	33
1.1.2.6. C'est un contrat successif.....	33
1.1.2.7. C'est un contrat d'adhésion.....	33
1.1.2.8. C'est un contrat de bonne foi	34
1.2. Les risques dans l'assurance maritime sur facultés	34
1.2.1. Le risque.....	34
1.2.1.1. Les risques ordinaires.....	35
A. Les avaries particulières	35
B. Les avaries frais et dépenses diverses.....	36
1.2.1.2. Les risques exceptionnels.....	36

Table des matières

1.2.1.3. Les risques exclus.....	36
A. Les risques exclus dans tous les cas	37
B. Les risques exclus à moins de stipulation contraire.....	37
Section 2 : Les formes de garanties et avaries en assurance maritime.....	37
2.1. La nature de la couverture maritime sur facultés.....	38
2.1.1. La garantie tous risques	38
2.1.2. La garantie FAP SAUF	39
2.2. Dispositions communes aux deux modes d'assurances.....	39
2.2.1. La garantie de magasin à magasin.....	39
2.2.2. La garantie de divers frais et dépenses	39
2.2.3. La garantie des contributions d'avaries communes	40
2.2.4. Les garanties communes aux deux modes	40
2.3. Les extensions des garanties	40
2.4. Les exclusions de garantie	41
2.5. Les autres modes d'assurances	41
2.6. L'étendue de la garantie dans le temps et dans l'espace	42
2.6.1. L'étendue de la garantie dans l'espace	42
2.6.2. L'étendue de la garantie dans le temps	43
2.6.3. Les types de polices proposées.....	43
2.6.3.1. La police au voyage.....	44
2.6.3.2. La police à alimenter	44
2.6.3.3. La police abonnement	44
2.6.3.4. La police tiers chargeurs.....	45

Table des matières

2.7. La tarification du risque en assurance maritime sur facultés	45
Section 3 : L'indemnité, l'assurance maritime et son rôle dans la gestion du risque	46
3.1. L'apparition de l'assurance maritime	46
3.2. Le rôle de l'assurance	46
3.2.1. La sécurité : l'assurance facteur de sécurité.....	46
3.2.2. L'assurance mobilise l'épargne.....	47
3.3. Le sinistre et l'indemnité d'assurance	47
3.3.1. La déclaration de sinistre et les mesures conservatoires	47
3.3.2. Les constatations d'usage.....	47
3.3.3. Le règlement de l'indemnité d'assurance.....	48
3.3.3.1. Le règlement d'avarie.....	48
3.3.3.2. Le règlement par voie de délaissement	48
3.3.3.3. Les avaries communes	48
3.3.3.4. Le délai de paiement de l'indemnité d'assurance	48
Conclusion	49
Chapitre 3 : L'analyse et procédures de l'assurance maritime facultés, au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou	52
Introduction	52
Section 1 : Le commerce international et les assurances en Algérie	52
1.1. Aperçus historique des assurances en Algérie	52
1.1.1. La période antérieure à l'indépendance.....	52
1.1.2. La période de 1962 à l'institution du monopole	52
1.1.3. Les assurances après l'institution du monopole.....	53

Table des matières

1.1.4. La spécialisation en 1976	54
1.2. L'assurance maritime en Algérie	54
1.2.1. L'évolution historique de l'assurance maritime en Algérie	54
1.2.2. La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie	56
1.3. L'évolution de chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie	57
Section 2 : Présentation de l'organisme d'accueil (CAAR de Tizi-Ouzou 205)	59
2.2. Dénomination de l'entreprise de tutelle	60
2.3. La gestion des ressources humaines	60
2.3.1. En terme d'effectifs	61
2.3.2. Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels	61
2.3.3. Organigramme de la compagnie de Tizi-Ouzou	62
2.3.4. L'activité technique de l'entreprise	63
2.3.4.1. La production	63
A. L'analyse globale de la production	63
B. Evolution de la production par branche	63
C. L'évolution de la production	64
2.3.4.2. Indemnisation	65
2.3.4.3. Réassurance	66
Section 3 : La mise en place d'un contrat d'assurance sur facultés dans le commerce international.....	66
3.1. Le contenu d'un contrat d'assurance sur facultés	67
3.1.1. La police d'abonnement	67
3.1.1.1. Les conditions générales	67

Table des matières

3.1.1.2. Les conditions particulières.....	68
3.2. Le traitement et la couverture des cas d'avaries dans l'assurance sur facultés.....	70
3.3. L'influence des garanties exigées pour la couverture du risque.....	72
Conclusion.....	73
Conclusion générale	74
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Annexes	

Résumé

Le transport maritime est incontestablement un important moteur de la croissance commerciale, qui prend à l'heure actuelle une telle ampleur quand on parle de la mondialisation, donc est 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.

Les mots clés : transport maritime, risques, navires, dommages, sécurité, assurance.

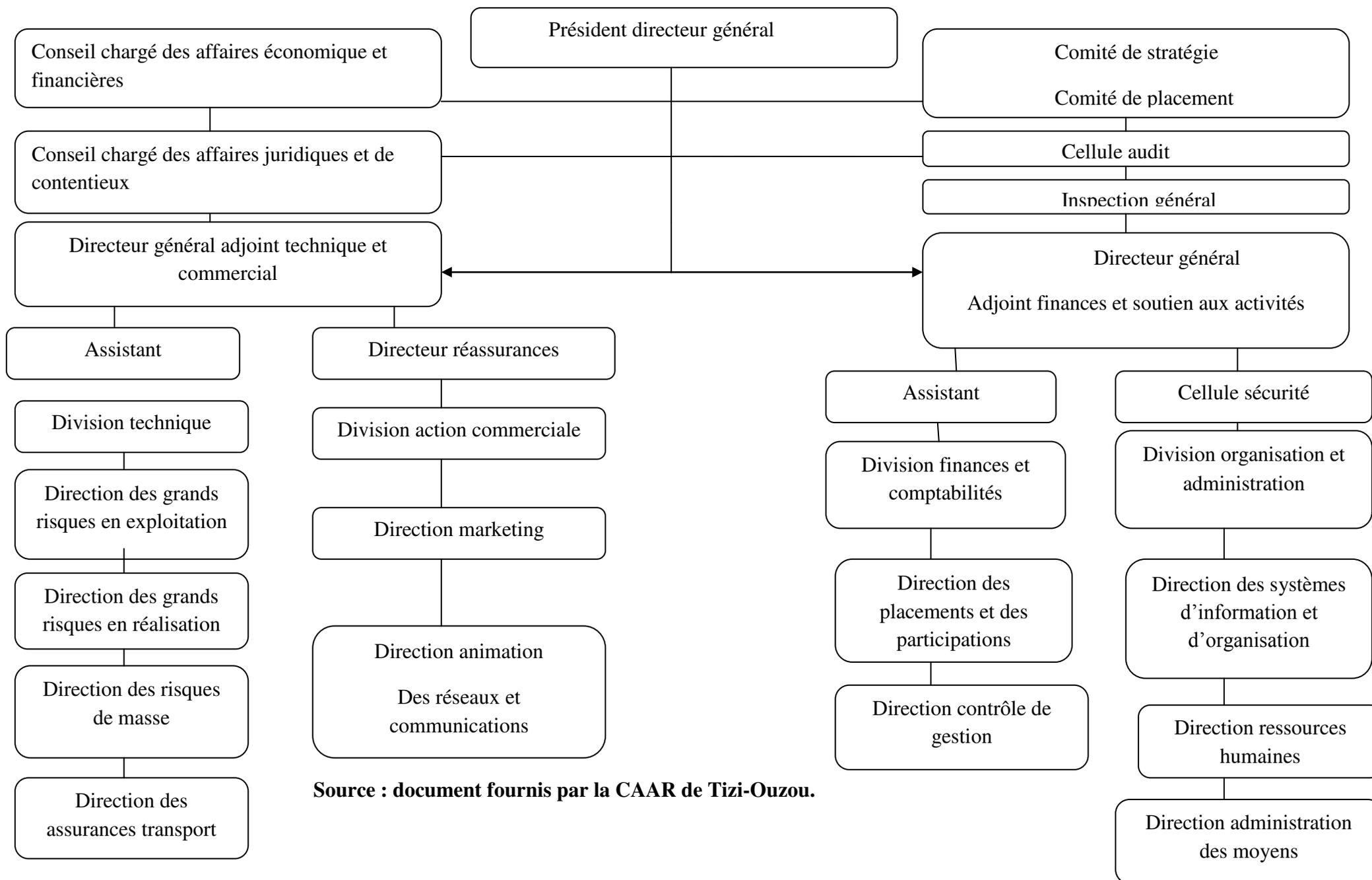
Abstract

Shipping is unquestionably an important driver of commercial growth, which is currently of such magnitude that we speak of globalization, so it is a privileged instrument of international trade and has undergone several revolutions to adapt to time to the evolution of the exchanges.

With the multiplicity of risks that threaten insured vessels and goods transported by sea, the damage affecting them, and the daily need of maritime safety operators during preliminary or complementary journeys by sea, marine insurance responds to this necessity.

Key words : shipping, risks, ships, damages, security, insurance.

Organigramme de la CAAR la direction d'Alger



Source : document fournis par la CAAR de Tizi-Ouzou.