



**Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.**

**Faculté Des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences Gestion.**

**Département des Sciences Commerciales**

## *Mémoire de fin de cycle*

**En vue de l'obtention du diplôme de Master en sciences commerciales**

**Option : Finance et commerce internationale**

*Thème :*

**Assurance des marchandises transportée par voie maritime :  
Cas compagnie d'assurance des hydrocarbures de Tizi-Ouzou.**

Réalisé par :

**M<sup>lle</sup> DEBIT Lamia**

Encadré par :

**GUERMAH Hayet**

**Devant le jury :**

**Présidente :** MESSAOUDENE Nassima, MAA, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.

**Rapporteur :** GUERMAH Hayet, MAA, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.

**Examinatrice :** LOUGAR Rosa, MAA, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.

**Promotion : 2019/2020**

## *Remerciement*

**Je remercie Allah, qui ma donnée la force, le courage et la volonté pour réaliser ce Travail.**

**Je tiens à remercier ma promotrice Mlle GUERMAH Hayet pour son orientation et ses conseils tout au long de ce travail.**

**Mes remerciements s'adressent aussi aux membres des jurys qui nous font l'honneur en acceptant d'évaluer et faire soutenir notre travail.**

**Un grand merci aussi à Monsieur KISSOUM KHALED Directeur de l'agence CASH assurance de TIZI-OUZOU, pour nous avoir dirigés et mis à notre disposition tous les documents nécessaires.**

## *Dédicace*

Je dédie ce travail à tous ceux qui sont chers à mon  
Égard ;

A mes chers parents qui m'ont soutenu durant tout mon cursus scolaire : « Que le bon dieu vous donne la force et vous garde pour nous » ;

- A mon frère : Sofiane
- A mes sœurs : Fazia, Thinhinane et Djamila
- A tous mes amis (es), sans oublier ma copine Nabila

A toute la famille de près ou de loin

LAMIA.D

# Liste des abréviations

## Liste des abréviations

### A

**AID** : Association internationale de développement

### B

**BIRD** : Banque internationale pour la reconstruction et le développement

**BM** : Banque Mondiale

### C

**CAAR** : Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

**CAAT** : Compagnie Algérienne d'Assurance Transport

**CASH** : compagnie d'assurance des hydrocarbures

**CCI** : Chambre de Commerce Internationale

**CCOM** : Commission développement et organisation du marché

**CCR**: Compagnie Centrale de Réassurance

**CFR**: Cost and Freight

**CIF**: Cost Insurance and Freight

**CIP**: Chriage and Insurance Paid to named place

**CIV** : Condition International de Vente

**CJ** : Commission juridique

**CMA** : code maritime algérien

**CNA** : Conseil National des Assurances

**CNUCED** : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

**CNUCI** : Commission des Nations Unies sur le Commerce International

**CPT**: Carrige Paid to named place

**CR** : Centre des Risques

**CSA** : Commission Supervision des Assurances

**CTBL**: Combined Transport Bill of Landing

**CTCIA** : Commission tarification et défense des intérêts des assures

### D

**DAP**: Delivered At Place

**DAT**: Delivered At Terminal

**DDP**: Deliverd, Duty Paid

**DPU**: Delivered At Place Unloaded

## **E**

**ECOSOC** : Conseil économique et social

**EVP** : Equevalent Vingt Pieds

**EXW** : Ex Works

## **F**

**FAP SAUF** : Franc d'avarie particulière sauf

**FAS**: Free Alongside Ship

**FCA**: Free carrier

**FCL** : Full Containe Load

**FIATA** : Fédération Internationale des Associations de Transitaires Assimilés

**FMI** : Fond Monétaire International

**FOB** : Free On Boad

## **H**

**HOS**: Hecksher-Ohlin-Samuelson

## **I**

**IATA** : Association Internationale du Transport Aérien

**IUR** : Union Internationale du Transport Routier

## **G**

**GATT** : Accord générale sur le tarif douanier et le commerce

## **L**

**LCL** : Less Than container Load

**LTA** : Lettre de transport aérien

**LTM** : Lettre de transport maritime

## **O**

**OCDE** : Organisation de Coopération et de Développement Economique

**OMC** : Organisation Mondiale du Commerce

**OMD** : Organisation mondiale des Douanes

**OMI** : Organisation maritime internationale

**ONU** : Organisation des Nations unies

## **S**

**SAA** : Société Algérienne d'Assurance

**SFI** : La Société financière internationale

**STAR** : Société Tunisienne d'Assurance et de Réassurance

**T**

**TAC:** Terminal à Conteneurs

**TBL:** Through Bill of Lading

**U**

**UAR :** Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance

**UIC :** Union Internationale du Transport Ferroviaire

**UNCITRAL:** United Nation Commission on International Trade Law

**UNIDROIT :** Institut International Pour L'unification du droit privé

**V**

**VAB :** valeur ajoutée brute

# Liste des tableaux et figures

## **Liste des tableaux**

**Tableau N°01** : Les coûts unitaires de production du drap et du vin.

**Tableau N°02** : Type de marchandise à transportée.

**Tableau N°03** : Evolution de la balance commerciale en Algérie.

**Tableau N°04** : Les conventions internationales de transport maritime.

**Tableau N° 05** : Type de conteneur.

**Tableau N06** : Les documents annexes.

**Tableau N°07** : Classification des incoterms 2010.

**Tableau N°08** : Production des assurances de maritime durant le t2-2020.

**Tableau N°09** : Le taux de majoration sur prolongation de séjour à quai.

**Tableau N°10** : Le taux de surprime de l'âge du navire et pavillon.

## **Liste des figures**

**Figure N°01** : Récapitulatif des résultats de la balance commerciale période : (2017, 2018, 2019 - et le 1er trimestre 2019/ 2020\*) algérien.

**Figure N° 02** : les incoterms 2010.

**Figure N°03** : la production des assurances maritime en algérien pour l'année 2019-2020.

**Figure N°04** : Assurance du dommage De la CASH.

**Figure N°05** : Les actionnaires de la Cash Assurances.

## **Liste des schémas**

**Schéma N°01** : Les branches de l'assurance.

# Sommaire

# SOMMAIRE

<b>Introduction générale</b> .....	<b>01</b>
------------------------------------	-----------

## **CHAPITRE I : Le commerce international et le transport maritime**

Introduction .....	04
Section 1 : Le commerce international : théorie et évolution .....	04
Section 2 : Le transport maritime de marchandise .....	24
Conclusion .....	38

## **CHAPITRE II : L'assurance et les incoterms**

Introduction.....	39
Section 1 : Contrat de transport maritime et le rôle des incoterms .....	39
Section 2 : Les assurances maritime.....	54
Conclusion .....	77

## **CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime et étude de cas CASH Assurance**

Introduction .....	78
Section 1 : Assurance sur faculté maritime .....	78
Section 2 : Exemple pratique d'un déroulement d'une opération d'assurance faculté maritime au sien de CASH assurance .....	102
Conclusion .....	118

<b>Conclusion générale</b> .....	<b>119</b>
----------------------------------	------------

<b>Bibliographie</b> .....	<b>121</b>
----------------------------	------------

**Annexe**

<b>Table des matières</b> .....	<b>124</b>
---------------------------------	------------

# Introduction générale

# Introduction générale

---

## Introduction générale

Les échanges commerciaux internationaux offrent aux pays l'accès à des marchés, à des savoirs et à des financements, dont aucun pays ne peut bénéficier autrement, s'il n'y avait pas d'échanges, tout pays devrait compter uniquement sur sa population et sur ses propres ressources.

Les théories du commerce international ont justifié l'avantage de l'échange à travers les théories traditionnelles et les nouvelles théories du commerce international, ces échanges mondiaux ont réalisé une forte expansion, du fait de l'évolution des techniques de production et de financement.

Après la deuxième guerre mondiale, plusieurs changements ont eu lieu au niveau de l'économie mondiale, notamment avec la création du GATT (Général Agreement on Tariffs and Trade : accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) destiné à favoriser l'expansion du commerce multilatéral.

Aujourd'hui, selon les statistiques de la CNUCED, le processus de la mondialisation induit une organisation spécifique des transports notamment des transports maritimes qui assure 90% du commerce mondial, 80% des marchandises transitent par voie maritime, chaque année sept milliard de tonnes de marchandise s'échangent par bateau.

Les négociations qui se font par l'application des conventions internationales maritimes telles que les conventions de Bruxelles et des différent Condition International de Vente « les incoterms », ils font présenter les responsabilités de chacun du vendeur et de l'acheteur sur les frais de transport ainsi que la définition du lieu de transfert des risques, après la signature de contrat et la fournir des documents nécessaires. Après la négociation la transaction commerciale se réalisent dans un délai déterminé.

Si on prend le cas de l'Algérie, sa position géographique, sa place sur la route d'accès aux océans et sa richesse en ressource naturel (pétrole et produits pétroliers, minerais de fer, etc...), qui ne peuvent être transportés que par voie maritime, donnent un privilège à ce mode de transport. C'est le trait d'union avec l'extérieur, cela joue un rôle vital dans l'économie nationale, l'Algérie essaie toujours de prendre des mesures et des actions permettant d'améliorer la prise en charge des marchandises en court et long délais durant leur parcours maritime.

## Introduction générale

---

Pour se prémunir contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher le navire et/ou les marchandises transportées, on doit faire recours aux assurances maritimes, une protection efficace, une garantie contre les risques et une sécurité aux opérateurs de commerce. C'est une opération par laquelle l'assurance s'engage à garantir la régularité des échanges commerciaux, c'est une solution de transférer les risques sur l'assureur qui mettra en place des couvertures étudiées et adaptées, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances.

Les assurances ont répondu à la nécessité de protection et ont pris une place importante dans la vie économique contemporaine. Outre les garanties fournies aux agents économiques, elle procure à l'économie une épargne importante favorable à son développement, où leur essor est lié aussi à des investissements importants et l'existence d'institutions commerciales modernes.

L'objet et l'intérêt de ce mémoire est de montrer le rôle qui joue l'assurance des marchandises sur le plan tout national qu'international, outre il représente un sujet d'actualité. A travers l'ordre théorique, effectuée sur la base d'une recherche bibliographique par l'utilisation des ouvrages, mémoires, sites internet, etc. et avec l'ordre pratique basée sur un stage pratique réalisé au niveau de l'agence CASH assurance, l'assurance faculté maritime est indispensable pour l'importateur et/ou l'exportateur.

Le marché algérien des assurances, a une concurrence sur la place de leader. Pour qu'un importateur ou un exportateur puisse choisir un excellent assureur qui peut le couvrir contre les risques qui peuvent toucher leurs biens, la connaissance de suite des procédures d'assurance maritime sur faculté est importante.

A cet effet nous posons la problématique suivante :

**Quelles sont les procédures à suivre pour réaliser une meilleure assurance maritime sur faculté en Algérie ?**

Cette question principale peut être appuyée par les questions secondaires suivantes :

- Comment l'évolution des échanges commerciaux peuvent-elles développer le facteur de transport maritime ?
- Comment se déroule une souscription d'une police d'assurance maritime sur faculté ?
- Quelles sont les étapes à suivre pour la souscription d'un contrat maritime sur faculté au niveau d'une compagnie d'assurance après la réalisation d'un risque ?

## Introduction générale

---

Pour répondre à ces questions nous proposons les hypothèses suivantes :

**Hypothèse 1 :** A travers la création des conventions internationales des organismes commerciaux qui se sont développées au fil des temps, le transport maritime s'est évolué.

**Hypothèse 2 :** Une souscription maritime sur faculté est la négociation entre l'assuré et l'assureur afin de couvrir un sinistre, elle permet à la division des frais financiers.

**Hypothèse 3 :** Pour souscrire une assurance chez une compagnie d'assurance on retrouve trois (03) phases principales à suivre, d'abord l'assuré paye une somme d'argent ce que on appelle une prime pour achat de garanties que l'assureur offre avec un tarif raisonnable, ensuite en cas de réalisation d'un sinistre, l'assuré perçoit une indemnité liée au sinistre et donne droit à l'assureur de faire un recours contre le présumé responsable sur ce sinistre.

Afin de répondre à l'ensemble des questions de ce travail, nous avons effectué une recherche théorique liée au transport maritime et les assurances maritimes, ensuite l'appliquer à un cas pratique à travers un stage au sein de CASH assurances.

Nous avons structuré notre travail en trois chapitres

Le premier chapitre intitulé « le commerce international et le transport maritime », il est reparti en deux sections, la première touche les théories du commerce international son évolution et les organismes internationaux, la seconde section concerne le transport maritime et présente les formes de protection des marchandises à travers les emballages et les conteneurs.

Le second chapitre, est consacré sur les contrats maritimes, le rôle des incoterms ainsi que les assurances, nous avons traité dans la première section, les documents administratifs et les obligations des parties du contrat maritime ainsi que le rôle des incoterms et dans la deuxième section une présentation des assurances d'une manière générale et les assurances maritime particulièrement.

Le troisième et dernier chapitre, porte sur les assurances faculté maritime en Algérie, dans la première section dans lequel on traite le déroulement d'une souscription d'assurance maritime sur faculté et dans une seconde section, une étude pratique au sein de l'agence CASH d'assurance de Tizi-Ouzou afin de mieux comprendre le processus de couvertures des risques liés aux transports des marchandises par voie maritime.

Chapitre I :

Le commerce international et  
le transport maritime

Les théories fondamentales de l'échange international, ont des avantages sur les échanges entre les nations, toutefois avec la mondialisation. Ces théories ont un effet sur le changement de commerce mondial.

Depuis l'antiquité, les échanges internationaux entre les nations sont à l'origine des progrès de l'humanité. En 1945, à la fin de la seconde guerre mondiale le commerce extérieur a connu une explosion d'un développement exceptionnel.

Cette explosion des échanges est à mettre en parallèle avec la création de plusieurs organisations ou accords internationaux (GATT puis OMC, FMI, Banque mondiale...) qui ont créé un climat très favorable au développement des échanges.

### **Section 1 : Le commerce international : théories et évolution**

#### **1. Définition du commerce international**

Le terme « commerce international » désigne l'ensemble des échanges internationaux de biens et de services<sup>1</sup>. C'est des opérations d'achat et de vente des marchandises entre les pays de monde. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne s'est accentué vers la fin de la seconde guerre mondiale.

#### **2. Les théories du commerce international**

Le commerce international dispose des théories traditionnelles et les nouvelles théories ce qui permet de faciliter les échanges international entre les pays de monde.

##### **2-1. Les théories traditionnelles du commerce international**

La théorie traditionnelle du commerce international comprend les modèles classiques d'Adam Smith et de David Ricardo ainsi que le modèle dit des proportions de facteurs d'Heckscher-Ohlin-Samuelson. Elle repose sur les hypothèses suivantes :

- Existence de fonctions de production à rendements d'échelle constants ; la fonction de production est identique dans les deux pays pour chaque produit ;
- Absence de coûts de transport ou de droits de douane ;
- Existence d'un plein emploi des facteurs de production ;

---

<sup>1</sup>S. Chatillon, « Le droit des affaires international », édition Vuibert (gestion internationale), 2005.

- Existence d'une concurrence pure et parfaite sur le marché des biens et des facteurs de production ;

Ces théories sont considérées comme étant la base de l'ouverture à l'internationalisation, toute fois avec la mondialisation et ils montrent les avantages des échanges entre les nations.

### 2-1-1. La théorie smithienne des avantages absolus

Adam Smith (1723-1790) reprend la nouvelle idée de **David Home**<sup>2</sup> et la développe dans son livre IV de la recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations, sa théorie est fondée sur l'avantage absolu.

Il explique l'échange par la différence de coût de production entre les nations en fonction des avantages absolus de chaque nation. Un pays exporte des biens qu'il est capable de produire à des coûts qui sont inférieurs à ceux prévalent dans le reste du monde. En revanche, il est avantageux d'importer des biens à des coûts de production supérieurs à ceux de la concurrence.

Pour **A. Smith**, la division du travail et la spécialisation des tâches accroissent parfaitement la productivité, par conséquent elles permettent la croissance économique et l'amélioration du niveau de vie<sup>3</sup>. Mais, si un pays est désavantagé dans toutes les activités par rapport à ses concurrents, ses coûts étant les plus élevés dans toutes les productions, il ne peut ainsi s'insérer dans le réseau du commerce international.

### 2-1-2. La théorie ricardienne des avantages comparatifs

La portée de l'analyse ricardienne a été considérable, elle a été développée dans l'ouvrage principal de David Ricardo (1772-1823) « Principes de l'économie politique et de l'impôt » de 1817. Le modèle ricardien repose sur le modèle de base<sup>4</sup>, c'est-à-dire deux (2) pays : Angleterre, Portugal ; deux (2) produits : le drap, le vin ; un (1) facteur de production : le travail. Le point de départ de cette théorie est la comparaison de deux économies en autarcie. Les coûts unitaires relatifs de production de drap par rapport au vin ne sont pas les mêmes dans les deux pays ; en Angleterre 100/120, par contre en Portugal 90/80 (voir le tableau ci-dessous).

---

<sup>2</sup> David Home (1711-1776) est l'un des premiers à avoir pensé le commerce international comme jeu à somme positive dans son ouvrage intitulé « Of the balance of the Trade », il ouvre la voie à l'approche libérale.

<sup>3</sup> Figliuzzi, A, Economie internationale : faits-théories-débats contemporains, ED Ellipses, Paris, 2006, P181.

<sup>4</sup> De Melo, J, Grete J-M, Commerce international : théories et applications, Ed De Boeck, Paris, 1997, P.73.

**Tableau N°01 : Les coûts unitaires de production du drap et du vin**

<b>Pays/Produit</b>	<b>Angleterre</b>	<b>Portugal</b>
<b>Drap</b>	100 h	90 h
<b>Vin</b>	120 h	80 h

**Source :** Michel Rainelli, Commerce international, Ed la découverte, Paris, 2003, P47.

Selon le raisonnement smithien, l'Angleterre n'a rien à offrir au Portugal, car ce dernier dispose d'un avantage absolu pour les deux biens. Mais Ricardo montre le contraire dans sa fameuse contribution à la littérature du commerce international. Ainsi, un pays gagnera toujours à commercer même s'il est absolument moins productif que son partenaire dans toutes les activités, même s'il ne dispose d'aucun avantage absolu, il jouira toujours d'avantage comparatif<sup>5</sup>.

Pour illustrer cette idée, supposons qu'en Angleterre, pour augmenter une unité de drap, il faut renoncer à environ 0.83 (100/120) unité de vin, et pour augmenter une unité de vin, il faut abandonner 1.2 (120/100) unité de drap. Par contre, en Portugal, pour la production d'une unité de vin, il faut céder environ 0.88 (80/90) unité de drap et 1.125 (90/80) unité de vin contre le renoncement à une unité de drap. On peut déduire alors que le drap est plus difficile à produire que le vin en Portugal, alors qu'au Angleterre c'est l'inverse.

En effet, chaque pays a intérêt à se spécialiser dans la production de la marchandise pour laquelle il détient l'avantage comparatif le plus élevé (le Portugal se spécialise dans la production du vin, par contre l'Angleterre va se spécialiser dans la production du drap). Dès lors, il y a toujours un gain à l'échange, donc il est de l'intérêt du pays de s'ouvrir à l'extérieur et à s'échanger même s'il est désavantagé dans toutes les productions, ou avantagé dans toutes les productions. La théorie de l'avantage comparatif présente des limites que nous pouvons citer comme suit :

- le travail n'est pas le seul facteur de production des biens ;
- le modèle de Ricardo est fondé sur l'échange de spécialisation, donc sur le commerce interbranche, il a ignoré l'existence du commerce international pour des produits identiques (commerce intra-branche) alors que celui-ci est devenu tout à fait dominant aujourd'hui<sup>6</sup> ;

---

<sup>5</sup>De Melo. J, Grete. J-M, Op.cit, 1997, P.74 7 FIGLIUZZI. A, 2006, Op.cit, P.187.

<sup>6</sup> FIGLIUZZI. A, 2006, Op.cit, P.187.

- elle suppose que les coûts réels sont constants chez toutes les nations, alors qu'ils sont variables d'un pays à l'autre.

### 2-1-3. Théorie d'Hecksher-Ohlin-Samuelson

Cette théorie est le principal prolongement de l'analyse ricardienne. Ce modèle porte le nom de ses trois auteurs, les économistes suédois **Eli Hecksher (1919)**, **Berti Ohlin (1939)** et l'économiste américain **Paul Samuelson (1948)**.

Il s'agit, dans un premier temps, de deux exposés littéraires, dus à Hecksher et Ohlin où ceux-ci cherchent l'origine de l'avantage comparatif qui est basé sur l'abondance relative d'un facteur de production, ce que l'on nomme la dotation factorielle. Pour ce faire, cette analyse néo-classique abandonne l'hypothèse ricardienne du seul facteur de production. Elle adopte l'hypothèse de la combinaison de deux (ou plusieurs) facteurs de production.

Le théorème Hecksher-Ohlin énonce qu'un pays, relativement doté dans un facteur de production, exportera les biens intensifs en ce facteur en échange de biens importés, qui nécessitent un usage plus intensif de ses facteurs rares. Veux dire que deux 2 pays (étranger, national), deux biens l'un est intensif en capital et l'autre est intensif en travail, deux facteurs de production (capital, travail). Le pays national se spécialisera et exportera les produits intensifs en capital (ou en travail), et importera les produits intensifs en travail (ou en capital), les deux pays sont identiques en tout point, sauf pour les dotations factorielles qui seront à l'origine de l'échange.

Par la suite, Paul Samuelson a apporté une contribution supplémentaire en montrant que le libre-échange conduit à une égalisation internationale des prix des facteurs de production (théorème HOS – Heckscher-Ohlin-Samuelson).

Dans le modèle HOS, la spécialisation se fait sur la base de la dotation différentielle en facteurs de production.

#### a. Le paradoxe de Leontief

Wassily Leontief (1905-1999) en 1953 a présenté une vérification empirique pour le modèle HOS, pour le cas des Etats-Unis qui sont dotés en capital plus qu'en travail, et il a montré que leurs exportations sont caractérisées par des produits intensifs en travail.

Cet état de fait est qualifié de paradoxe. Il ne remet pas en cause le modèle HOS, mais il propose de prendre en compte le nombre des travailleurs ainsi que leur efficacité relative.

La théorie HOS suppose un état statique de la dotation des facteurs naturels, alors que dans la réalité la dotation de facteurs naturels n'est pas un phénomène permanent. Une autre approche a été développée pour donner une réponse au paradoxe de Leontief. Il s'agit de l'approche néo-factorielle, celle-ci généralise le concept de facteurs de production et dépasse le cadre étroit d'une fonction de production à deux facteurs de production (le travail, le capital).

Les théories traditionnelles ont permis à l'économie mondiale d'enlever les entraves et d'encourager les nations à s'échanger, ce qui a fait l'évolution des échanges extérieurs.

En effet, trois arguments expliquent les insuffisances des théories traditionnelles :

- Le premier argument est lié à la nature des flux commerciaux entre les pays, les théories traditionnelles sont centrées sur l'idée de la spécialisation, c'est-à-dire le commerce interbranche<sup>7</sup>, or que le commerce international d'aujourd'hui est caractérisé d'un fort courant du commerce intra-branche ;
- Le second argument est relatif au fait que le rôle de l'innovation technologique est exclu dans les théories traditionnelles, alors que l'innovation crée des avantages particuliers pour les nations qui vont renforcer la compétitivité des firmes, voir même des situations du monopole, ce qui a remis en cause la concurrence pure et parfaite ;
- Le dernier argument tiens au fait que les théories traditionnelles faisaient de la nation le principal acteur du commerce international, elles ignorent le rôle des firmes alors que le commerce international d'aujourd'hui est dominé par les firmes multinationales ;

En définitive, ces arguments constituent des justifications importantes pour l'avènement des nouvelles théories du commerce international. Celles-ci viennent pour expliquer les nouvelles réalités des échanges extérieurs entre les différentes économies.

### **2-2. Les nouvelles théories du commerce international**

Dans les années 1980, plusieurs auteurs ont émis de nouvelles hypothèses, pour remédier aux insuffisances des théories traditionnelles. Le principal auteur de la nouvelle théorie du commerce international est Paul KRUGMAN.

---

<sup>7</sup>Jean-Yves Capul, Olivier Garnier, dictionnaire d'économie et de sciences sociales, Ed Hatier, Paris, 2002, P.265.

Son analyse montre que la concurrence internationale n'est pas pure et parfaite. Les nouvelles théories du commerce international prolongent les travaux anciens, réalisés dans le cadre des théories traditionnelles, dans les années 1960 et 1970.

En effet, il y a trois aspects fondamentaux qui ont été introduits par les nouvelles théories du commerce international pour expliquer les échanges contemporains. Nous retrouvons ainsi :

- Le rôle de la technologie ;
- Le rôle de la demande ;
- Le rendement d'échelle croissant ;

### **2-2-1. Le rôle de la technologie**

Il y a lieu de signaler que la notion de technologie est un concept plus large que celui de la technique.

L'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI), définit la technologie comme « un système de connaissance, de techniques, de compétences, d'expertise et d'organisation, utilisé pour produire, commercialiser et utiliser les biens et les services afin de satisfaire les demandes sociales et économiques »<sup>8</sup>. L'intégration de la technologie dans le commerce international se fait par le progrès technique et l'innovation. Ceux-ci, constituent le moteur de l'évolution du commerce international.

#### **A. Le progrès technique**

Depuis les années 1960, le progrès technique est devenu un thème de recherche important pour l'étude du commerce international. Le progrès technique est l'un des principaux facteurs d'amélioration de la production, de la productivité et de la compétitivité. Il désigne le développement et le perfectionnement des moyens de production (les équipements et machines deviennent de plus en plus performants).

Le progrès technique a été le moteur des transformations et d'amélioration des moyens de transports et des communications depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle. L'économiste autrichien Joseph Schumpeter a montré que l'innovation peut prendre plusieurs formes comme le progrès technique. Ce progrès technique, à l'origine de l'avantage comparatif, se présente généralement sous deux formes :

---

<sup>8</sup>Rapport annuel de l'ONUDI, Autriche, 1996, P.21

- **L'innovation de produits** : il s'agit de l'invention de nouveaux produits ou du perfectionnement de produits existants ;

- **L'innovation de procédé** : il s'agit, par exemple, de l'automatisation des lignes productives ;

### B. Les analyses de POSNER et VERNON :

L'approche néo-technologie Cette approche consiste à introduire dans l'analyse du commerce international le rôle du progrès technique et de l'innovation. Il s'agit de dynamiser le modèle ricardien et celui de HOS qui considèrent que la technologie est une donnée constante, d'où la conception de l'approche néo-technologique.

L'écart technologique, entre les pays, explique essentiellement les flux du commerce international. Les pays, qui ont une avancée en matière de technologie, disposent d'un avantage comparatif qui est caractérisé par la spécialisation dans les produits résultant de l'innovation et de la recherche et développement.

#### 1). L'approche de M.POSNER

Michael POSNER a expliqué, dans son ouvrage « International Trade and Technical Change, 1961 »<sup>9</sup>, que les firmes des différents pays sont engagées dans un processus d'innovation permanent et celles qui réalisent des avancées en matière de recherche-développement disposent d'un avantage sur les autres.

La mise en œuvre, de ces innovations, aboutit à une situation de concurrence monopolistique, qui explique l'existence d'un commerce intra-branche entre les pays à dotation factorielle similaire.

Paul KRUGMAN a formalisé en 1979 cette approche du commerce international. Son modèle est basé sur l'analyse de deux pays, l'un du nord qui est l'innovateur, l'autre du sud qui est le suiveur et qui tend à imiter.

2) **L'approche de R.VERNON** Les travaux de Raymond Vernon, dans son ouvrage « international investment and international Trade in Product Cycle (1966) », se rattachent à l'approche néo-technologique. Cet auteur s'intéresse aux problèmes du cycle de vie du produit au niveau de l'entreprise et il a ensuite étendu son analyse au commerce international.

Tout produit innovant connaît un cycle de vie, qui passe en quatre phases :

---

<sup>9</sup> Figliuzzi. A, 2006, Op.cit, P206.

introduction du produit, croissance (ou diffusion), maturation et déclin. Les étapes sont liées à l'attitude des consommateurs face au produit, mais aussi aux conditions de production<sup>10</sup>.

Aujourd'hui, ce modèle a perdu sa pertinence, car les stratégies des firmes multinationales ont évolué.

### 2-2-2. Le rôle de la demande

Les théories traditionnelles reposent sur l'hypothèse d'homogénéité des biens, ce qui ne favorise pas l'échange entre les pays. Or que la similitude des situations nationales n'est pas un obstacle aux échanges. La raison que les flux commerciaux des biens semblables, notamment le commerce intra-branche, sont importants ces dernières années entre les pays développés.

#### A. Le 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 la même subdivision productive (ensemble des entreprises fabricant le même produit)<sup>11</sup>. L'indice de Grùbel et Lloyd (GL), est l'indicateur le plus utilisé pour mesurer l'importance du commerce intra-branche dans le commerce total d'un pays.

**GL**=la somme des valeurs absolues des solde par branche / (exportation +l'importation) totale.

Lorsque la valeur des exportations est proche de celle des importations, le solde tend vers zéro. Dans le cas où l'indicateur GL est proche de 1, cela signifie que le commerce intra-branche est intense dans une branche et vice versa.

### 2-2-3. Le rendement d'échelle croissant

La théorie traditionnelle pose l'hypothèse de rendement constant. La spécialisation internationale n'est déterminée que par les différences des techniques de production (D. Ricardo (1817)), ou bien par la différence de dotation en facteurs de production (le modèle HOS (1919-1948)).

L'économie d'échelle est le fait d'avoir plus de quantités produites avec des coûts unitaires moindres. Ce concept économique est introduit par l'économiste Alfred Marshall

---

<sup>10</sup>Idem.

<sup>11</sup>Larsen Abdelmalek et Jérôme Trognon, Echanges commerciaux nord-sud et croissance économique, revue région et développement n°14-2001, P41.

(1879). Mais la notion d'économie d'échelle remonte à Adam Smith dans la mesure où la division de travail est une source importante d'économie d'échelle.

Elle a été approfondie par Alfred Marshall qui distingue les économies d'échelles internes et externes<sup>12</sup>.

### 3. Développement du commerce international

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

**3-1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945 :** Cette période est marquée par les deux étapes suivantes :

#### a) Le retour du protectionnisme à la fin du XIXe siècle

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

La loi douanière allemande de 1879 est considérée comme le point de départ d'une nouvelle ère protectionniste. Pour répondre aux pressions<sup>13</sup> des agrariens bavarois, menacés par les céréales russes, et des industriels rhénans qui souhaitent protéger leurs entreprises naissantes.

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

#### b) Généralisation du protectionnisme après la crise de 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.

---

<sup>12</sup>Rainaldi. M, «Commerce international», Edition La découverte, Paris, 2003, P., P 62.

<sup>13</sup><http://www.foad-mooc.auf.org>

De 1929 à 1932, le commerce international a connu une baisse de (35% en volume)<sup>14</sup>, en raison du protectionnisme et de la crise. Les USA choisissent le protectionnisme et entraînent le reste du monde. En Europe la chute est encore plus prononcée en raison d'un protectionnisme plus fort et de la réorientation des flux vers de nouveaux pays (Argentine, Australie).

La crise des années 20, par sa soudaineté et sa brutalité, contribue à l'aggravation des mesures protectionnistes. Pour protéger des entreprises fragilisées et un marché national récessif, la France rétablit les contingentements, bientôt imitée par l'ensemble des pays.

La généralisation du " nationalisme économique " provoque l'effondrement des échanges et entraîne une contraction du volume de la production industrielle qui atteint son minimum en 1932. Celui-ci a baissé d'un tiers en quantité et de deux tiers en valeur par rapport à 1929. La fin des années 30 se caractérise par une reprise timide des échanges dans le cadre d'accords bilatéraux adoptant le troc ou le clearing [Règlement par compensation des balances commerciales de deux pays pour réduire les mouvements de devises], ou dans des zones monétaires farouchement protégées comme le bloc sterling, le bloc dollar, le bloc franc.

### **3-2. De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges**

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, le volume des échanges mondiaux est revenu à son niveau d'avant 1914. La croissance du commerce mondial pendant cette période a été quasi nulle et largement inférieure à celle de la production.

Les États-Unis, devenus grande puissance exportatrice (22 % du commerce mondial)<sup>15</sup> cherchent à réamorcer la pompe des échanges internationaux pour soutenir leur industrie. Sous leur pression, la signature des accords de Bretton-Woods [Création, en 1944, d'un nouveau système monétaire international sur la base des thèses américaines.] instituant le dollar comme devise universelle unique, et celle des accords du Gatt [General Agreement on Tariffs and Trade ; accord général sur les tarifs douaniers et le commerce signé en 1947] favorisant le multilatéralisme et le libéralisme, visent à donner un cadre institutionnel favorable au commerce international et à restaurer le libre-échange.

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

---

<sup>14</sup>[http://www.hermet.org/pages/textes/le\\_commerce\\_international.doc](http://www.hermet.org/pages/textes/le_commerce_international.doc)

<sup>15</sup><http://www.foad-mooc.auf.org>

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

Le début du XXI<sup>e</sup> siècle a d'abord été marqué par un ralentissement, temporaire, du processus de mondialisation (éclatement de la bulle des technologies de l'information et crise boursière de 2001), puis par une hausse assez sensible, en valeur, des échanges de biens et de services, imputable pour une bonne part (2/3 de la hausse) à la variation des prix en dollars.

Au cours des 20 dernières années, le commerce international a été influencé par de nombreux facteurs, tels que les progrès des technologies de l'information, les crises financières, les catastrophes naturelles et les tensions géopolitiques.

Le commerce a connu une croissance assez forte de 1995 à 2001, puis une expansion rapide de 2002 à 2008, parallèlement à la hausse des prix des produits de base. Après la crise financière de 2008, le commerce s'est fortement contracté en 2009 avant de reprendre vigoureusement en 2010 et 2011. Depuis lors, la croissance du commerce a été inhabituellement faible<sup>16</sup>.

Les crises de la dette et les tensions géopolitiques se sont intensifiées en 2014, entraînant un fort ralentissement du commerce mondial ces dernières années. En valeur, le commerce mondial des marchandises a enregistré une croissance moyenne de seulement 1% par an entre 2012 et 2014<sup>17</sup>.

Aujourd'hui, une autre crise, due à un agent pathogène microscopique qui s'était rapidement propagé dans le monde entier, met clairement en évidence les points faibles de l'économie mondiale et de sa gestion. En mars de l'année 2020, alors que l'épidémie de COVID-19 s'élevait au rang de véritable pandémie et faisait de plus en plus de morts, les dirigeants sparte l'activité commerciale, pour empêcher de nouvelles infections comme le Fonds monétaire international (FMI) l'a appelé, a fait basculer l'économie mondiale dans une récession d'une ampleur jamais vue depuis les années 1930<sup>18</sup>.

L'économie mondiale devrait reculer de 4,3 % cette année et la production mondiale être inférieure de plus de 6 000 milliards de dollars (en dollars des États Unis courants), les baisses devraient avoisiner 20 % pour le commerce international atteindre jusqu'à 40% pour

---

<sup>16</sup>OUAR M et MOULOU DJI S, Thème : « Assurance des risques des Operations du commerce extérieur Cas pratique : CEVITAL », Université Abderrahmane mira de Bejaia, Promotion 2015-2016, page 08.

<sup>17</sup><https://www.wto.org>

<sup>18</sup>Rapport sur le commerce et le développement 2020, de la pandémie à la prospérité pour tous : comment éviter une autre décennie perdue, Aperçu Général, P 02.

les flux d'investissement étrangère direct et passé 100 milliards dollars pour les envois de fonds<sup>19</sup>.

#### 4- présentation des organisations internationales intervenant dans les opérations du commerce extérieur<sup>20</sup>

##### a) Fédération Internationale des Associations de Transitaires Assimilés « FIATA »

FIATA : « Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés » a été créée à Vienne, le 31 mai 1926. Elle est une représentation non gouvernementale représentant 40 000 entreprises environ, employant 8 à 10 millions de personnes dans 150 pays. Elle a une voix consultative auprès d'organisations telles qu'ECOSOC (Conseil économique et social), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

FIATA est le représentant de l'industrie de l'organisation de transport auprès d'organismes comme la Chambre de Commerce Internationale, l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), l'Union Internationale du Transport Ferroviaire (UIC), l'Union Internationale du Transport Routier (IRU), l'organisation mondiale des Douanes (OMD)...

##### ➤ Les objectifs de FIATA :

- Représenter, promouvoir et protéger les intérêts des commissionnaires organisateurs de transport, en participant comme conseillers ou experts à des réunions organisées par des organismes intéressés par les questions du transport ;
- Familiariser le commerce et l'industrie ainsi que le grand public avec les services rendus par les organisateurs de transport, à travers la propagation d'informations, la distribution
- de publication... ;
- Améliorer la qualité des services rendus par les commissionnaires organisateurs de transport en développant et en faisant la promotion de documents de transport, tels que les FBL (Fiata Billa of lading), conditions générales... ;

---

<sup>19</sup> Idem, p 10.

<sup>20</sup><http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Intervenant-cce-international.htm>

- Assister les commissionnaires organisateurs de transport, par le biais de formations et par le développement d'outils d'aide au commerce électronique....,

### b) **Banque Mondiale « BM »**

BM : « La Banque mondiale » devenue en 2007 le Groupe de la Banque mondiale, est une alliance de cinq organisations internationales créées pour lutter contre la pauvreté en apportant des financements aux États en difficulté. La plus importante organisation de ce groupe est la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD). Son fonctionnement est assuré par le versement d'une cotisation réglée par les États membres.

Son siège est à Washington. Le président est élu pour cinq ans par le Conseil des Administrateurs de la Banque. Elle fait partie des organismes composant l'Organisation des Nations unies (ONU).

### c) **Les Groupes de la Banque mondiale**

#### **Il y'a cinq institutions :**

- La Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD) ;
- L'Association internationale de développement (AID), fondée en 1960, ses prêts sont réservés aux pays les moins développés ;
- La Société financière internationale (SFI), fondée en 1956, pour financer les entreprises privées ;
- Le Centre international de règlement des différends relatifs aux investissements fondé en 1966 ;
- l'Agence multilatérale de garantie des investissements fondée en 1986 ;

### d) **Chambre de Commerce Internationale « CCI »**

CCI « La Chambre de commerce internationale » représente mondialement les entreprises et a pour objectif de favoriser les échanges et l'investissement, l'ouverture des marchés aux biens et aux services, et la libre circulation des capitaux. Le sigle en anglais est ICC (International Chamber of Commerce). Elle compte comme membres des milliers d'entreprises présentées dans 130 pays. Son secrétariat international se trouve à Paris. La chambre de commerce internationale rédige depuis plusieurs années des règles ou contrats

types dans tous les domaines de la vie des affaires. Ces règles sont souvent reprises dans tous les domaines de la vie des affaires.

e) **Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement « CNUCED »**

CNUCED « Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement » créée en 1964, elle vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor.

Elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et la réflexion actuels sur la politique générale du développement, en s'attachant tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire naître le développement durable. Pour remplir son mandat, l'Organisation exerce trois fonctions principales :

- Elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux, étayés par des discussions d'experts et par un échange d'expériences, l'objectif étant de créer un consensus ;
- Elle réalise des travaux de recherche et des analyses et rassemble des données pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements ;
- Elle dispense une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement, une attention particulière étant accordée à ceux des Pays les moins avancés et des pays en transition. S'il y a lieu, la CNUCED coopère avec d'autres organisations et avec les pays donateurs pour la prestation de l'assistance technique. Cet organisme est à l'origine du développement du Système Douanier Automatisé (SYDONIA) La CNUCED a aussi été mandaté pour le développement d'un système d'information sur les produits de bases et les marchés : INFOCOM et INFOSHARE.

f) **Fond Monétaire International « FMI » :**

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

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

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

### **g) Organisation de Coopération et de Développement Economique « OCDE » :**

OCDE : « Organisation de Coopération et de Développement Économique » regroupe les gouvernements de 30 pays attachés aux principes de la démocratie et de l'économie de marché en vue de :

- Soutenir une croissance économique durable ;
- Développer l'emploi ;
- Élever le niveau de vie ;
- Maintenir la stabilité financière ;
- Aider les autres pays à développer leur économie ;
- Contribuer à la croissance du commerce mondial ;

L'OCDE partage aussi son expertise et échange des idées avec plus de 70 pays non membres, allant du Brésil, de la Chine et de la Russie aux pays les moins avancés d'Afrique.

### **h) Organisation Mondiale du Commerce « OMC » :**

OMC « Organisation mondiale du commerce » est la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays.

Au cœur de l'Organisation se trouvent les Accords de l'OMC, négociés et signés par la majeure partie des puissances commerciales du monde et ratifiés par leurs parlements. Le but est d'aider les producteurs de marchandises et de services, les exportateurs et les importateurs à mener leurs activités.

### **i) Organisation Mondiale des Douanes « OMD » :**

OMD « Organisation Mondiale des Douanes » est un organisme intergouvernemental dont la mission est de soutenir les administrations des douanes pour leur assurer une plus grande efficacité. L'OMD :

- Elabore des instruments internationaux visant l'harmonisation et l'application uniforme des régimes douaniers et les procédures douanières simplifiées.
- Développe la coopération entre les états membres, entre ceux-ci et les organisations internationales en vue de réprimer les infractions douanières et les autres infractions commises à l'échelle internationale.
- Encourage la communication entre les membres, entre ceux-ci et les organisations internationales.
- Favorise l'éthique douanière, la transparence et l'amélioration des méthodes de travail.

Principal cadre de réflexion et d'échange de vue sur toutes les questions douanières, l'OMD représente les intérêts de 161 nations membres appartenant à toutes les régions géographiques du monde et présentant tous les stades de développement socioéconomique. Elle met à leur disposition des conventions et d'autres instruments internationaux, des services d'assistance technique et de formation.

### **j) Institut International Pour L'unification du droit privé « UNIDROIT »**

UNIDROIT « Institut international pour l'unification du droit privé » est une organisation intergouvernementale indépendante dont le siège est à Rome dans la Villa Aldobrandini. Sa vocation est d'étudier les moyens d'harmoniser et de UNIDROIT :

- coordonner le droit privé d'Etats ou de groupes d'Etats et de préparer graduellement l'adoption par les divers Etats de règles uniformes de droit privé.

### **k) Commission des Nations Unies sur le Commerce International « CNUDCI » OU United Nation Commission on International Trade Law « UNCITRAL » :**

CNUDCI : « Commission des Nations- Unies sur le commerce international » où  
UNCITRAL : « United Nation Commission on International Trade Law » étudie un projet de loi pour l'unification des règles du commerce international, afin d'uniformiser les pratiques commerciales et de les adapter à l'évolution des techniques de transport et de logistique.

### **l) L'organisation maritime internationale « OMI » :**

Cette organisation spécialisée des Nations unies fut créée en 1948 ; L'OMI compte de 158 membres son siège est à Londres, il objectifs intitulons système de collaboration entre les

gouvernements relatif aux questions technique concernant la navigation commerciale internationale, encourager l'adaptation des normes en matière de sécurité maritime.<sup>21</sup>

### **5. Les Marchandises**

Le commerce est basé sur les échanges des marchandises, il est nécessaire de définir sa nature et les différent type de marchandise qui existe à fin de réalise une échange sécurisé et le choix le transport pour réaliser la transaction.

Comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.<sup>22</sup>

#### **5-1.La nature des marchandises transportées**

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

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

##### **5-1-1. Les produits périssables**

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

##### **5-1-2. Les produits dangereux et fragiles**

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

---

<sup>21</sup>Patrique .M Nadine.V transport logistique 8ème édition, le Génie des Glaciers, P129

<sup>22</sup> Convention de 1 Bruxelles du 25 aout 1924, article premier, page1

Tous produits qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transportent ou d'autres produits sont classifiés comme dangereux et doivent faire l'objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation, ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage.<sup>23</sup>

### 5-2. Typologies des marchandises transportées

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

**Tableau N°02 : type de marchandise à transporter**

Type de marchandises	Description
<b>Marchandises</b>	tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic «passagers», à savoir : fret bagage excédentaires, courrier.
<b>Marchandise Exceptionnelle</b>	Marchandise «hors gabarit »ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des dimensions et une masse qui dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaire du code de la route
<b>Marchandise Conditionnée</b>	produit fragile et valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.
<b>Marchandises Conventionnelles</b>	ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages légers, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. Quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis
<b>Marchandise en vrac</b>	Marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (ex : le blé) du vrac liquide (ex : l'essence) et du vrac gaz (ex : gaz)
<b>Marchandises générales /diverses</b>	Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures

---

<sup>23</sup> Jean BELLOTI, transport international de marchandises, Ed Broché, 5ème édition, France, 2015, p. 34

	neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc. habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.
<b>Marchandises Pondéreuses</b>	Marchandises de masse volumique élevée et faible valeurs dont le prix de vente est fortement grevé par le cout du transport, exemple les minerais
<b>Marchandises sèches</b>	Marchandises sèches (céréales, charbon, acier, ...) par opposition aux marchandises liquides

Source : à partir du site web. <http://www.logistiqueconseil>(consulté le 12 octobre à 12h00).

Ces marchandises peuvent s'échangés par différents modes de transport, soit terrestre, fluvial, maritime ou aérien selon leur type ou la nature.

## 6. Evolution De La Balance Commerciale Algérienne

### 6-1. Tendances générales :

Selon les statistiques provisoires des importations et des exportations des marchandises au titre du premier trimestre de l'année 2020 par rapport à la même période de 2019.on peut résumer les données donne le tableau suivant (Tableau N°3) :

**Tableau N°3 : Evolution de la balance commerciale en Algérie**

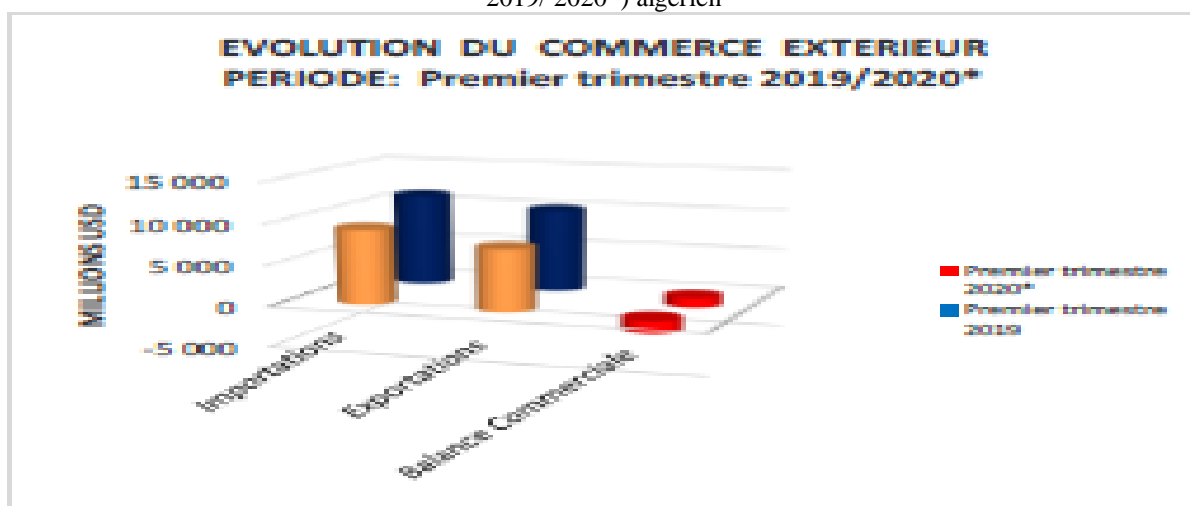
	Premier trimestre 2019**			Premier trimestre 2020*			Evolution (%)	
	Nombre de déclarations en douane	DZD	USD	Nombre de déclarations en douane	DZD	USD	DZD	USD
<b>Importations</b>	77 545	1 344 543,21	11333,78	67 591	1 099 298,34	9 121,76	<b>-18,24</b>	<b>- 19,52</b>
	13 581	398 908,55	3 362,59	5 336	118 174,52	980,59	<b>-70,38</b>	<b>- 70,84</b>
<b>Exportations</b>	5 488	1 202 952,48	10141,55	4 589	917 850,32	7 617,09	<b>-23,70</b>	<b>- 24,89</b>
	1 278	23 245,73	195,97	432	767,47	31,27	<b>-83,79</b>	<b>- 84,05</b>
<b>Balance Commerciale</b>		<b>-141 590,73</b>	<b>-1 192,23</b>		<b>-181 448,02</b>	<b>-1 504,67</b>	<b>28,15</b>	<b>26,21</b>
<b>Taux de Couverture (%)</b>	<b>89,48</b>			<b>83,50</b>			(*) Résultats provisoires (**) Montants consolidés	

Source : rapport comext de 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2020

Le commerce extérieur des marchandises a enregistré au cours du premier trimestre de l'année 2020 ce qui suit :

- Un volume global des importations de **9,12 milliards USD**, soit un recul de **19,52 %** par rapport aux résultats de la même période de l'année précédente ;
- Un volume global des exportations de **7,62 milliards USD**, soit une baisse de l'ordre de **24,89 %** par rapport aux résultats de la même période de l'année 2019 ;
- Un déficit de la balance commerciale de l'ordre de **1,50 milliard USD**. Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de l'ordre de **83,50 %** durant le premier trimestre de l'année 2020, contre un taux de **89,48 %** pour la même période en 2019.

**Figure 1** : récapitulatif des résultats de la balance commerciale période : (2017, 2018, 2019 - et le 1er trimestre 2019/ 2020\*) algérien



Source : rapport comext de 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2020

### ➤ L'évolution des importations :

Les importations globales ont marqué un repli de 19,52 % durant le premier trimestre de l'année 2020 par rapport à la même période de l'année 2019, en passant de 11,33 milliards USD à 9,12 milliards USD.

### ➤ L'évolution des exportations :

Les exportations globales ont marqué un repli de 24,89 % au cours du premier trimestre de l'année 2020, par rapport à la même période de l'année 2019, en passant de 10,14 milliards USD à 7,61 milliards USD.

## **CHAPITRE I : Le commerce international et le transport maritime**

---

Cette baisse les échanges des marchandises en Algérie durent le premier trimestre de 2020 par rapport à la même période de l'année de 2019, c'est à cause de la crise sanitaire économique qui touche tous les pays de mode notamment l'algérien.

Le transport se réfère au déplacement de biens et des individus d'un point de départ à un point d'arrivée. Le transport de marchandise est donc une activité qui interagit avec la fonction logistique et la fonction commerciale. Fonction transport doit impérativement travailler en collaboration avec tous les dimensions de l'entreprise afin de réaliser au mieux ses missions. (L'acheminement, déchargement et assurance...) et en tout secreté.

Dans cette section, nous allons présenter le transport maritime international et l'explication de ces avantages dans l'acheminement des marchandises entre les notions.

### **Section 2 : Le transport maritime de marchandise**

Le transport maritime est l'opération de déplacement des marchandises entre un pays exportatrice vers un autre pays importatrice, avec la traversions les eaux (mer, océan, fleuve), ces opérations trouvent leur origines dans l'antiquité, mais l'essor de l'organe moderne apparait vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc la consommation et le développement des moyen de transport.

Aujourd'hui le processus de la mondialisation qu'induit une organisation spécifique des transports notamment de transport maritime qui assure 90%<sup>24</sup> de commerce mondial, selon les Statistiques de la CNUCED (organisation de l'ONU) 80% des marchandises transitent par voie maritime.

#### **1. Conventions liées au transport maritime international**

##### **A. Les conventions internationales :**

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

De nombreuses conventions ont été élaborées dans domaines variés et chaque convention fixe un cadre juridique propre à un mode de transport. Parmi, ces conventions les plus importantes dans le transport maritime on peut citer conventions suivantes :

---

<sup>24</sup>Statistiques de la CNUCED (organisation de l'ONU).

**Tableau N°4 : les conventions internationales de transport maritime**

<b>convention</b>	<b>Champ d'application</b>	<b>Responsabilité et obligations</b>
<p><b>La convention de Bruxelles, originelle (25 août 1924)</b></p>	<p>Elle s'applique si le connaissement est émis dans un Etat contractant.</p>	<p><b>-Le transporteur :</b> le propriétaire de navire à une lourde responsabilité il doit :                      -mettre le navire en état de navigabilité (armé, équipé et approvisionné)  <b>-L'exonération :</b> exonérée de la responsabilité des pertes ou dommages dans les cas suivants :                      incendie non intentionnelle                      accident de mer,                      de fait guerre, de grève,                      l'insuffisance de l'emballage,                      et de toute autre cause provenant pas de sa part</p>
<p><b>convention de Bruxelles amendée (protocole du 23 février 1968 règle de Visby)</b></p>	<p>Elle s'applique</p> <p>1-le connaissement est émis dans un Etat contractant.</p> <p>- le transport a lieu au départ d'un port Etat contractant.</p> <p>2-le connaissement prévoit que les dispositions de la convention ou de toute autre législation les appliquant, régiront le contrat (clause Paramount).</p> <p>3- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée.</p> <p>4-Transport maritime de sous plan à sous plan.</p>	<p>Le protocole a instauré un système de doubles limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à 666 DTS 2 ou 2 DTS par Kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison.</p> <p>Il limite de responsabilité de transporteur et il déchargé de toute responsabilité, de perte</p>

		ou dommage survenus aux marchandises au –delà des trois jours de la livraison mais ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les deux parties contractantes.
<b>La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d’Hambourg)</b>	<p>1-Le port de chargement ou déchargement situé dans le pays contractant (<i>signataire</i>)</p> <p>2- Le document de transport (<i>connaissance</i>) est émis dans état signataire ;</p> <p>3- Application à tout type de document de transport ;</p> <p>4- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée ;</p> <p>5-Transport maritime de la réception au port à la livraison (<i>port à port</i>).</p>	<p>le transporteur s’accompagne d’une présomption de faute ou de négligence,</p> <p>- il a une responsabilité pour le retard si la marchandise n’est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai «raisonnablement exigé d’un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait ».</p> <p>Au-delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à 835 DTS par colis et 2.5 DTS par Kilogramme brut en cas de perte ou d’avaries.</p>
<b>Les règles de Rotterdam(23 septembre 2009)</b>	<p>1-Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime, multimodal.</p> <p>2- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un</p>	<p>rééquilibre-les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des</p>

	état contractant. 3-Application à tout type de document de transport, y compris le document électronique de transport. 4- Application aux marchandises en pontée.	documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaire.
--	---	--

**Source :** Patrick.M Nadine.V transport logistique 8<sup>ème</sup> édition le génie des glaciers p 113.

- La convention de LAHAYE, a pour objectif d'unifier les règles en matière de connaissance.
- Les règles de HUMBORG, a pour objectifs de rééquilibrer le contrat au profit des chargeurs.

Ces conventions permet de couvrant l'ensemble des surfaces de transport maritime, la sécurité, les facilitations commerciales...etc.

## **2- Les intervenants au transport maritime**

Les différents acteurs de la profession maritime sont définis comme suit :

### **a) Le pilote :**

Est la personne qui peut être chargée de la conduite d'un navire à l'entrée et à la sortie d'un Port.<sup>25</sup>

### **b) Le mandataire :**

Est un agent de liaison entre deux modes de transports, il agit sur les instructions de son client nonobstant le devoir de conseil en matière de stockage, réexpédition ou dédouanement de la marchandise

### **c) L'armateur :**

Est la personne qui équipe un navire avec les moyens techniques et humains ou l'exploite à des fins lucratives. Il peut être le propriétaire du navire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire. Son rôle est de transporter les

---

<sup>25</sup>Finances et développement, décembre 1990, vol 33, n° 4 BIRD, p. 36

marchandises d'un point A à point B par la mer en temps et bon état. Pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants :

**d) Le transitaires ou le commissionnaire ou Fréteur :**

Que son des intermédiaire ou mandataire entre le chargeur et les transporteurs des marchandises.

**e) Le manutentionnaire**

La manutention désigne l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce. Les métiers concernés sont ceux des dockers et grutiers. Dans la chaîne logistique, cette activité est de la responsabilité des entrepreneurs de manutention, également appelés «stevedores» Ces derniers sont des entreprises privées, qui, en France, louent encore parfois aux ports les outils (grues, portiques) et les personnels afférents : grutiers et ouvriers de maintenance. Depuis le printemps 2011 et l'application de la loi du 4 juillet 2008, la quasi-totalité des moyens de manutention sont passés sous contrôle privé dans les sept ports métropolitains propriété de l'État français désormais appelés : Grands Ports maritimes.

**f) Les assureurs maritimes :**

Est une personne physique ou morale qui s'occupe de l'assurance du navire, la cargaison et qui assurent la responsabilité en cas de réalisation d'un risque.

**g) Le consignataire de navires :**

Est un mandataire salarié de l'armateur chargé des opérations, dont

- Assistance et représentation du capitaine.
- Préparation du bon déroulement de l'escalade des navires.
- Préparation des connaissements, manifestes, et autres pièces.

Le consignataire de la cargaison peut être, selon le cas, mandataire salarié de l'armateur, du chargeur ou du destinataire. Il est chargé de la garde et de la conservation de la marchandise qui lui est remise par son mandant.

**h) Le courtier d'affrètement :**

Est l'intermédiaire dont le rôle se limite à mettre en relation deux en vue de réaliser les opérations de transport de marchandise par mer et les opérations de vente et l'affrètement des navires.

**i) L'emballeur :**

Personne spécialisées dans l'emballage et le conditionnement des marchandises

**j) Le terminal :**

Ensemble des installations portuaires permettant le chargement et le déchargement des navires.

**k) Transport de marchandise :**

Couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire <sup>26</sup>

**l) Le transport maritime :**

Consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou le post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple), il est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marine marchande).

**3. Le moyen de transport maritime :**

Les navires transporteurs sont de plus en plus grands. Ils dépassent aujourd'hui 350 m de long. Chaque conteneur mesure 6,06 m de long, 2,44 m de large et 2,60 m de hauteur. Il peut transporter 18 000 kg de marchandises. Le prix du transport maritime pour aller au bout du monde à beaucoup diminué : selon une comparaison du BELEM. <sup>27</sup>

**3- 1. Navire :** Signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

**3-1-1. typologies de navire :** Les navires son de de deux type

**A/ les navires spécialisés :**

---

<sup>26</sup> CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924, ARTICLE PREMIER, Page 1

<sup>27</sup> BELEM, Le commerce maritime international aujourd'hui ; fiche n°28

1- Les vraquiers pour solides (minéraux, charbon, céréales).

2 Les navires citerne (pétrolières, méthanier, pinardier).

3 Les navires réfrigérés ou polytherme (destinés au transport des marchandises périssables)

**B/ les navires non spécialisés**

1- Les cargos conventionnels (ils sont aptes aux transports de marchandises divers)

2- Les navires rouliers (les ensembles rouliers pénètrent dans le navire par leurs propres moyens)

3- Les porte-conteneurs (les conteneurs sont chargés dans des puits et sur le pont).

4- Les navires mixtes (ils associent plusieurs types de solutions : conteneurs / fret conventionnel, conteneurs / fret roulier)

**3-2. Le Conteneur :**

Caisse de dimension normalisée destinée au stockage, à la manutention et au transport de matières, de lots d'objets, de marchandises.

**3-2-1. Dimension :** Norme ISO concernant les conteneurs maritimes les plus courants

**Tableau N° 05 : Type de conteneur**

<b>Dimensions extérieures</b>				
<b>TYPE</b>	<b>Longueurs pieds</b>	<b>Largeurs en pieds</b>	<b>Hauteur</b>	<b>Masse en kg</b>
<b>20'</b>	<b>19'10''5</b>	<b>8'</b>	<b>Plusieurs possibilités</b>	<b>20 320</b>
<b>40'</b>	<b>40'</b>	<b>8'</b>	<b>Plusieurs possibilités</b>	<b>30 480</b>

Source : Patrick M et Nadine V, transport logistique, tout le transport-logistique en 80 fiches, édition le génie des glaciers, p100.

Un pied = 30,48 cm ou 12 pouces ; un pouce (inch) = 25,4 mm

Le conteneur 20° sert d'unité de base pour évaluer les capacités conteneurs d'un navire. Ces dernières sont évaluées en TEU (Twenty Equivalent Unit) ou EVP (Equivalent Vingt Pieds)

### **3-3. la tarification du transport maritime et le fret de base**

Le fret de base est établi à l'unité payante(UP), cette dernière est soit la tonne soit le m<sup>3</sup> à l'avantage du navire sur la base d'une équivalence 1 tonne = 1m<sup>3</sup>. Le chiffre retenu comme unité payante est le plus élevé des deux. On parle de la tarification en « lourd » quand le tonnage est supérieur au cubage et de la tarification en « léger » dans le cas inverse.

### **4. Sécurisé des marchandises à transporté**

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et des opérations d'empotage et le groupage de la marchandise pour les protéger de la déformation, bris, écrasement, manquant....

#### **4-1.L'emballage :**

C'est la présentation d'un produit pour l'expédier afin faciliter de les transportée, (le packaging) d'emballage le produit dans la logistique son en propriété de l'emballage a pour but de protéger la marchandise pendant son transport lors des opérations de manutention, de stockage et de leur acheminement du producteur au consommateur final et assurer également sa présentation.<sup>28</sup>

#### **4-1-1. Le rôle physique de l'emballage :**

- Contenant du produit.
- Protection du produit contre les éléments naturels et le vol.
- Protection les hommes.
- Conservation du produit.
- Aide à la distribution.
- Facilitation à du transport et de manutention.

#### **4-1-2. Type d'emballage :**

- L'emballage primaire : premier contenant du produit .Exemple : tube de mayonnaise
- L'emballage secondaire : sur emballage (boite en carton contenant un tube de mayonnaise ou bien un lot regroupant un certain nombre de bouteilles.

---

<sup>28</sup>PATRICK M. NADINE V, transport logistique 8<sup>ème</sup> édition le génie des glaciers, p 159.

- L'emballage tertiaire : boîte d'expédition, de groupage destiné au transporteur à la manutention.

Dans le transport et la logistique il s'intéressera à l'emballage tertiaire

1. **Boîte en carton** : c'est une boîtes sont construites à partir d'une ou plusieurs feuilles de papier ondulées collés à un ou plusieurs feuilles planes de revêtement.
2. **-Les caisse en bois** : caisse fabriqué en planche des bois cloué il protège la marchandise et facilite la manutention et l'arrimage.
3. **Les sacs** : ils servent essentiellement au transport du ciment, des farines, des graines. Ils ne doivent être expédiés que sur palettes.

### 4-1-3. l'emballage et les assurances

Dans une assurance et souscrite pour la marchandise, le défaut d'emballage fait perdre à l'expéditeur la garantie de l'assureur, l'emballage et indemnisation des dommages survenus durant le transport. Mauvais emballage cause d'exonération de transporteur.

### 4-2. La conteneurisation et son fonctionnement

La conteneurisation des marchandises a joué un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal. En effet, avec l'arrivée du conteneur, un important réseau international de transport basé sur l'utilisation d'un format standard de cargaison s'est développé.

#### 4-2-1. Origines et apports de la conteneurisation

Jusqu'au milieu des années 50, les marchandises sont transportées dans des sacs, entreposés dans les cales des cargos, de gros navires à forte contenance. Mais les sacs préservent mal les denrées pendant le voyage.

C'est un Américain, Malcolm Maclean, qui trouve le premier un moyen de transport plus simple et plus rentable. Il invente le conteneur, un parallépipède métallique de taille standard. Ainsi, les transporteurs peuvent faire transiter leurs marchandises en plus grande quantité et en toute sécurité. Le porte-conteneurs est donc le dernier-né de la marine marchande. Les conteneurs sont alignés et empilés, et ainsi l'espace de la cale est utilisé au mieux.

Les opérations pour transborder un conteneur du navire sur un camion ne durent que quelques minutes, les ports qui peuvent accueillir ces géants des mers sont équipés de grands

bassins et d'énormes grues pour charger et décharger les cargaisons. Ils sont situés sur les grands axes de commerce international.<sup>29</sup>

Certains de ces énormes bateaux peuvent recevoir jusqu'à douze mille conteneurs. Le rôle des terminaux de conteneurs est donc de servir de plateforme de transbordement entre les navires Océaniques et les autres modes de transport plus locaux, dès lors, Crainic et Kim identifient trois types d'opérations de manutention dans ces terminaux :

- les opérations portuaires qui comprennent l'amarrage, le déchargement et le chargement des porte-conteneurs, les opérations de réception et d'expédition en provenance ou partant vers les autres modes de transport (camions, trains),
- les activités de manutention et d'entreposage des conteneurs dans la cour du terminal.

Les opérations des terminaux de conteneurs peuvent être divisées en trois grandes catégories :

1. La première catégorie regroupe les opérations liées au chargement et au déchargement des navires et barges. Ces opérations sont réalisées dans la zone d'opérations portuaires.
2. La seconde catégorie contient l'ensemble des opérations de stockage et de manutention des
3. conteneurs dans la cour et les opérations sont effectuées dans la zone de stockage du terminal.
4. La dernière catégorie d'opérations concerne le transfert des conteneurs vers les modes de transport terrestres

### **4-2-2. les Avantages de la conteneurisation**

Quelques avantages de la conteneurisation peuvent être d'emblée évoqués :

1. La conteneurisation a largement participé à l'augmentation du trafic maritime international étant donné qu'elle rend plus facile le transport des marchandises de tous types en permettant ;
2. des transports de petite quantité à moindre coût ;
3. Comme on l'a évoqué, cette conteneurisation a conduit à la construction de bateaux spécifiques, les portes conteneurs, ce qui a été de nature à révolutionner l'industrie portuaire ;
4. La standardisation des manutentions qu'a entraînées le conteneur est une des principales raisons du développement du transport intermodal ;<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup>DUBREUIL Julien, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, Montréal, Aout 2008 p

#### **4-2-3. La location des conteneurs**

Les armements fournissent des conteneurs aux clients qui n'en possèdent pas en propre moyennant un loyer.

#### **4-2-4. l'empotage :**

C'est l'action de chargement de marchandises dans un conteneur, le conteneur peut être positionné chez le client qui procède lui-même à l'empotage, il sera acheminé au port soit par le Client (marchant chaulage) soit par l'armateur (carrier chaulage).<sup>31</sup>

#### **4-2-5. le groupage :**

C'est l'action consistant à réunir les envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse <sup>32</sup>L'acheminement du lot ainsi constitué par le transporteur. Il existe deux façon pour in chargeur de conteneuriser ses envois, il peut opérer par conteneurs complets (Full Containe Load –FCL) ou recourir à un service de groupage (Tess Than container Load- LCL) lorsque la cargaison est insuffisante pour justifier l'usage de conteneur on rencontrât plusieurs combinaisons :(FCL/FCL) ;(LCL/LCL) ;(FCL/LCL) et (LCL/FCL).<sup>33</sup>

#### **5. La durée de responsabilité de transporteur :**

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

**a)** A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte ; ou

ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement ;

**b)** Jusqu'au moment où il en effectue la livraison :

---

<sup>30</sup>26 DUBREUIL Julien, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, Montréal, Aout 2008 p

<sup>31</sup><http://www.editions-belize.com/f/fiches/CHAP02/fiche28.pdf>

<sup>32</sup>[www.wikiionnaire.com](http://www.wikiionnaire.com)

<sup>33</sup>PATRICK .M NADINE.V, op cite page.106

- i) En remettant les marchandises au destinataire ; ou
- ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du –destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement ; ou
- iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement<sup>34</sup>. Dans paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

## **6. L'état de transport maritime Algérienne :**

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

### **1. La flotte algérienne et son évolution**

Alors que l'Algérie possédait 78 navires, dans les 80, elle se retrouve en 2009, avec 30 seulement. Selon plusieurs analystes, la flotte couvre moins de 3 % des besoins de l'industrie maritime. Les autorités algériennes ont prescrit des mesures pour le développement de cette flotte. La stratégie de rénovation de la flotte marine comptera sur le partenariat avec des sociétés étrangères, avec un taux de participation de la partie algérienne, estimé à 51%.

Dans ce sens, la stratégie du secteur se penchera sur la modernisation de la formation, qui ne pourra être réalisé qu'à travers la modernisation des instituts et des écoles, qui assurent la formation du personnel qualifié. Par ailleurs, les moyens d'intervention en haute mer sont appelés à être renforcés. Trois remorqueurs seront acquis, prochainement, 11 centres de contrôle régional verront le jour, ainsi qu'un centre national du contrôle de la navigation maritime.<sup>35</sup>

Cette stratégie, adoptée par le secteur, est susceptible de mettre l'Algérie, en pole position, en termes de sécurité et de contrôle, dans la Méditerranée.

### **2. La situation actuelle**

---

<sup>34</sup>Convention Des Nations Unies Sur Le Transport De Marchandises Par Mer, 1978

<sup>35</sup>Selon le Bulletin Officiel Algérienditerranée20

L'activité portuaire de l'Algérie a enregistré une croissance de l'ordre de 7% durant le 1er trimestre 2019, en comparaison avec la même période de l'année précédente, a appris lundi l'APS auprès du Groupe Services portuaires (SerPort).<sup>36</sup>

Ainsi, le volume de marchandises traitées (import/export) par les 10 ports algériens au cours des trois premiers mois de l'année a totalisé 30,6 millions tonnes, contre 28,60 millions de tonnes à la même période de 2018.

Il s'agit des exportations qui ont atteint 19,9 millions de tonnes, soit une hausse de près de 14%, dont 2,4 millions de tonnes de marchandises hors hydrocarbures.

Ces marchandises sont composées principalement de matériaux de construction et de produits agricoles, haussant ainsi significativement la croissance à 42% par rapport au 1er trimestre 2018.

S'agissant des hydrocarbures, SerPort relève un total de 19 millions de tonnes, soit une augmentation de 6% par rapport aux trois premiers de l'exercice 2018, précisant que ces produits représentaient 63% du trafic global enregistré au niveau des ports nationaux.

Plus de 10.000 tonnes d'importations bloquées aux frontières durant le 1er trimestre 2019.

Par ailleurs, le trafic des conteneurs, à l'import et à l'export, a enregistré 523.186 EVP (équivalent vingt pied) durant le premier trimestre 2019, contre 463.394 EVP pour la période 2018, soit une hausse de 13 %.

Ce trafic a été traité principalement au niveau des ports d'Alger (42%), Oran (16%), Bejaia (11%), Skikda (9%) et Annaba (8%). Le trafic de véhicules a, quant à lui, atteint 2.234 unités au 1er trimestre 2019, soit une baisse de 1 % par rapport à la même période en 2018.

Selon SerPort, les entreprises portuaires continuent de réaliser leurs programmes de développement pour soutenir la croissance de leurs activités. Il s'agit principalement d'acquisition d'équipements de manutention pour un meilleur rendement portuaire.

A cet effet, ces entreprises ont acquis plusieurs équipements modernes comme les "Stickers", les chariots élévateurs à fourche, les grues portuaires, ainsi que les grues mobiles télescopiques automotrices.

---

<sup>36</sup><http://www.aps.dz/economie/89655-activite-portuaire-hausse-de-7-au-1er-trimestre-2019>(consulter le22novembre 2020)

### **3. Modernisation en cours de plusieurs ports**

Les programmes de développement comprennent aussi l'acquisition de matériels navals à même de garantir la sécurité de la navigation à l'intérieur des ports, selon le Groupe SerPort qui précise que le parc naval a été renforcé par l'acquisition en 2018 de 10 remorqueurs d'une puissance de 45 à 70 tonnes de traction, doté des dernières technologies.

Quatre (4) autres remorqueurs seront acquis au cours des deux prochaines années en plus des canaux d'amarrage et des pilotins.

S'agissant du développement des infrastructures, il est à signaler que plusieurs projets de réalisation et d'extension des infrastructures portuaires sont en cours de réalisation.

Dans ce cadre, le port d'Alger a bénéficié d'une extension-développement du Terminal à Conteneurs (TAC) d'une capacité de 1 millions d'EVP qui sera fin prête en octobre 2020.

Le port d'Oran connaît lui aussi des travaux d'extension-développement du TAC, pour augmenter sa capacité à 2 millions d'EVP, qui prendront fin en juin 2019.

### **Conclusion**

Les échanges entre un pays spécialisé dans la production d'un bien rare et un autre pays qui ne dépose pas ce bien, fait un avantage pour le commerce extérieur, ainsi avec l'évolution des transactions commerciales internationales au fil de temps, faisons une explosion d'un développement améliore les échanges internationaux.

La création des accords et les organisations internationales est essentielle dans le commerce international car ils accélèrent le processus de libéralisation en dépassant les négociations multilatérales et fait construire un environnement favorable pour une intégration économique des pays membres.

Avant de commercialiser les marchandises à l'internationale, elle est bien de les étudier est les classer selon leur catégories et leur natures afin de les acheminer avec un transport en toute sécurité, ce point est essentiel pour l'importateurs et/ou l'exportateur.

# Chapitre II :

## L'assurance et les incoterms

### Introduction

Le contrat est un accord écrit entre deux parties ou plusieurs, afin de faciliter les transactions, éviter les conflits et définir les différents documents utilisés, pour préciser la responsabilité des tiers du contrat. Il y'a plusieurs contrats, dans ce chapitre, nous allons présenter les contrats maritimes et les contrats d'assurance maritime.

La négociation entre les partiescontractant, applique des règles et des lois qui arrangent les parties, parmi lesquels, nous trouvons les incoterms, qui ont un rôle important, que nous allons montrer dans la première section et dans la seconde section, nous allons présenter les assurances maritimes avec son rôle économique et sociale.

### Section 1 : contrat de transport maritime et le rôle des incoterms

Chaque fois qu'il est autorisé par le code, le recours au dialogue et à la négociation, après publicités et mise en concurrence, peut être utilement un visa. Il permet en effet d'obtenir un meilleur achat dans le respect des règles et la transparence. La négociation permet d'adapter les offres à la demande.

#### 1. Définition du contrat commercial international

C'est un accord de volontés donnant naissance à des obligations qui sont juridiquement Obligatoires ou reconnues et qui implique une opération de mouvement transfrontalier de biens ou de services mettant en jeu des ordres juridiques différent<sup>37</sup>.

#### 2. Les documents du contrat international

##### A) Les documents prix

##### 1) La facture commerciale

Elle symbolise l'exigence de versement de l'acompte prévu au contrat. Le versement de l'acompte constitue lui-même dans de nombreux cas le point de départ des délais Contractuels. Elle comporte des indications sur les noms et adresses du vendeur et de l'acheteur, la nature, la qualité, le poids unitaire, le poids total, le prix unitaire et le prix total de la marchandise<sup>38</sup>.

##### 1) La facture pro forma

---

<sup>37</sup> Chatillon, « le contrat international », Vuibert, paris, 2011, p08

<sup>38</sup> M.OUAR et S. MOULOUDJI, thème : «Assurance des risques des Operations du commerce extérieur Cas pratique : CEVITAL», Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2016.

Elle constitue une offre commerciale si elle reprend trois éléments essentiels : prix, marchandises et/ou services, destinataire de l'offre. Ce document est souvent exigé pour l'ouverture d'un crédit documentaire ou permet à l'acheteur de s'assurer des formalités qui lui incombent dans son pays.<sup>39</sup>

### 2) La facture consulaire

La facture consulaire doit être visée par un consulat, ou établie sur un imprimé spécial. Ces exigences sont exprimées par le pays destinataire<sup>40</sup>.

### 3) La note de frais

La note de frais donne le détail des frais engagés par le fournisseur et concernant la marchandise objet du contrat commercial.

## B) Les documents d'assurance

Les marchandises faisant l'objet du commerce international sont exposées à de nombreux risques et si onéreux que les exportateurs et les importateurs ne peuvent les supporter eux-mêmes.

### 1) La police d'assurance

C'est un contrat entre une entreprise d'assurance et le souscripteur qui atteste que sa marchandise est assurée contre les risques éventuels<sup>41</sup>.

### 2) Le certificat d'assurance

C'est une attestation prouvant que la marchandise est couverte par une police d'assurance. Ce document négociable doit être produit par le bénéficiaire de l'assurance en cas d'avarie et de Litige.<sup>42</sup>

### 3) L'avenant

C'est un document qui constitue la preuve que la modification proposée par l'une des parties a bien été acceptée par l'autre partie. Il se présente souvent sous la forme de nouvelles conditions Particulières.<sup>43</sup>

---

<sup>39</sup> Idem

<sup>40</sup> Idem

<sup>41</sup> Idem

<sup>42</sup> M. MASSABI-FRANCIOS, E. POULAIN, « Lexique du commerce international », Bréal, 2002, Paris, P.43

<sup>43</sup> Idem

## CHAPITRE II : L'assurance et les incoterms

**C) Les documents annexes** Ce sont des documents très importants pour l'importateur en ce sens qu'ils le rassurent sur la qualité, la conformité et la quantité des marchandises commandées. Ils peuvent être présentés dans le tableau suivant :

**Tableau N06 : Les documents annexes**

<b>Nature du document</b>	<b>But et conditions d'établissement</b>
<b>Certificat de poids</b>	C'est un document qui atteste le poids exact des marchandises expédiées. Il est délivré par un organisme officiel.
<b>Certificat d'origine</b>	C'est un document émis et signé par la chambre de commerce, visé par la douane ou encore par un organisme officiel. Il atteste de l'origine des marchandises.
<b>Note de poids et liste de colisage (packing List)</b>	Ces documents ont pour but de fournir des indications relatives au poids, au conditionnement, au contenu de chaque colis en complément de celles portées sur la facture.
<b>Certificat d'analyse</b>	Il est émis par un laboratoire agréé ou un expert. IL donne la composition des produits analysés (minerais, produits chimiques, pharmaceutiques etc....).
<b>Certificat sanitaire, vétérinaire et Phytosanitaire</b>	C'est un document établi par un organisme officiel certifiant la bonne qualité de certaines marchandises comestibles, des animaux et des plantes. Certificat vétérinaire pour les animaux vivants et certificat phytosanitaire pour les plantes, semences, engrais etc...
<b>Certificat d'agrèage</b>	Document établi sur ordre de l'acheteur attestant l'état qualificatif et quantitatif de la marchandise par un organisme officiel.

<b>Certificat d'inspection</b>	Document officiel établi par un organisme compétent pour la marchandise en cause et attestant l'état ou le conditionnement de la marchandise.
<b>Certificat de qualité</b>	Document établi par un organisme officiel et attestant la bonne qualité des marchandises.

Source : <http://m-elhadi.over-blog.com>

Les documents et annexe permettent d'échangés les informations de la transaction entre l'importateur et l'exportateur.

Ces documents son gérée des organismes internationaux et ils complètent le contrat international.

### 3. Le contrat de transport

Le contrat de transport de marchandise mentionne généralement ce qui est transporté (catégorie des marchandises, poids, volumes), les lieux de chargements et de déchargements, le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport, des mentions concernant la dangerosité, le Sommes à encaisser, des instructions particulières de livraison, les incoterms, etc.<sup>44</sup>

Il est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport<sup>45</sup>

- 4) En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement lettre de voiture (anciennement ou usuellement récépissé de livraison, bon de livraison...);
- 5) En transport aérien de marchandises, le document se nomme lettre de transport aérien (L.T.A.);
- 6) En transport maritime de marchandises, le document se nomme connaissance maritime (bill of lading);

#### 3-1. Le contrat de transport maritime

C'est un contrat établie par un régime juridique uniforme de règle de'' Hambourg'' par lequel il indique les responsabilités d'un chargeur qui s'engage à payer un prix de

<sup>44</sup>Jean. PINEAU, « Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis, Université de virginie, 1986.

<sup>45</sup>M.KESSAI et T.KHIMA, Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime Cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza,mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2013, page 08.

transport à un transporteur le quel s'engage à son tour d'acheminer la marchandise en question vers une destination convenu.

-Le chargeur soit l'importateur ou l'exportateur ou l'auxiliaire ;

-Le transporteur est l'armateur c'est le propriétaire ou l'affréteur de navire ;

« Contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.<sup>46</sup> »

### 3-1-1. Les obligations des parties<sup>47</sup> :

#### a) Obligation de chargeur :

- Déclarer la marchandise à transporter (sa nature, poids, volume, marque... ) ;
- Fournir un emballage adéquat (si il y'a un défaut d'emballage si non l'armateur déclare un refus) ;
- Présenter la marchandise au lieu d'embarquement à temps ;

#### b) Obligation d'armature :

- Charger/ déchargé la marchandise avec soin ;
- Acheminer la marchandise vers la destination convenue dans le délai ;
- Emettre le document de transport à partir des données fournies par le chargeur ;
- Notifier l'arrivée de navire ou réceptionnaire de la marchandise (à l'arrivée de navire le réceptionnaire être présent au port de déchargement) ;

### 3-1-2. Les documents de transport maritime<sup>48</sup>

Le transport maritime des marchandises nécessite une masse importante de documents administratifs que nous nous chargeons évidemment de traiter durant le transport à savoir :

#### A) Le connaissance maritime

---

<sup>46</sup> Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règles de Hambourg), page 02.

<sup>47</sup> Cour, transport et logistique international Master 2 université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, le 11/02/2020.

<sup>48</sup> M.KESSAI et T.KHIMA, Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime Cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza, mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2013, page 20.

## CHAPITRE II : L'assurance et les incoterms

---

C'est un titre de transport émis et signé par le capitaine du navire par lequel il certifie que la marchandise a été chargée sur le navire X de la compagnie Y et qu'il s'engage à la transporter au port de destination désigné. Le connaissement doit mentionner :

- L'identité des marchandises : marque, nature des colis, numéro des conteneurs ;
- Les noms des chargeurs, du navire, de la compagnie de transport le destinataire et leurs adresses respectives ;
- La date d'expédition, la signature du chargeur et celle du capitaine du navire ;
- Le numéro de référence du manifeste ;
- Fret payé ou payable à destination ;

Il est délivré généralement en 04 exemplaires originaux :

- Le premier reste entre les mains du capitaine (connaissement chef) ;
- Le deuxième est conservé par l'armateur (compagnie de transport) ;
- Les deux autres sont remis au chargeur qui conserve un et envoie l'autre au destinataire ;

### A) 1. Les formes de connaissement

Les formes de connaissement : on distingue différentes formes<sup>49</sup> ;

- a. **Le connaissement à ordre** : veut dire qu'il est à l'ordre du chargeur, il est négociable et transmissible par endossement. Il est plus utilisé parce que il beaucoup précisé ;
- b. **Le connaissement à personne dénommé** : Le document devient non-négociable, il désigne le nom du propriétaire de la marchandise, et seule la personne dénommée pourra réceptionner la marchandise. Il est peu utilisé car si la personne à un empêchement la marchandise va bloquer ;
- c. **Le connaissement au porteur** : veut dire que la propriété des marchandises revient au détenteur de ce document, c'est une forme de document dangereuse, il est exposé de perte et vol ;

Lorsque on a plusieurs modes de transport que le maritime on utilise le connaissement direct

---

<sup>49</sup>M.MARAKEB et T.MERRI, les procédures d'importation à l'international : cas ENIEM. », Université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou, mémoire de fin d'étude, 2919, page 46.

a. **Le connaissance direct** : il à trois forme suivent :

1. le connaissance **FIATA (FBL)** :(Fédération Internationale Agent de Transit) ; il est pour le transport combiné, émis par le transitaire pour l'ensemble du transport ;

2. Le connaissance **CTBL** :(Combined Transport Bill of Landing) ; il est le transport combiné, émis par un transporteur responsable pour l'ensemble du transport ;

3. Le connaissance **TBL** : (Thraugh Bill of Landing) constitue un contrat unique qui couvre plusieurs transports successifs. Chaque transporteur est responsable de la partie du transport qu'il assure lui-même ;

Le connaissance se distingue de contrat d'affrètement du fait que ce dernier se conclut entre L'affréteur et le fréteur.

### **B) La lettre de transport maritime**

La lettre de transport maritime est un document de transport non négociable permettant de livrer automatiquement la marchandise au destinataire nommément désigné au départ<sup>50</sup>.

La principale distinction entre la LTM et le connaissance traditionnel réside dans le fait que la LTM n'est pas négociable, il lui manque en effet une des caractéristiques essentielles du Connaissance : elle ne représente pas la marchandise, elle ne peut donc pas servir au transfert de propriété sur celle-ci.

En d'autres termes, la LTM est un simple reçu de la marchandise, incorporant les conditions de contrat de transport entre l'armateur et son client

On utilise généralement la LTM dans les cas suivants :

- Lorsqu'il s'agit d'une expédition entre une entreprise mère et sa filiale ou entre une société et ses succursales ;
- Lorsque le vendeur et l'acheteur travaillent en compte courant et que le règlement entre eux ne se fait pas sur présentation de documents ;
- Lorsque la marchandise risque d'arriver avant les documents du fait de brièveté du voyage ;

---

<sup>50</sup>M.KESSAI et T.KHIMA,Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime Cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza, mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2013, page 21.

- Lorsque le vendeur et l'acheteur entretiennent des relations commerciales suffisamment anciennes pour se dispenser de l'émission de documents négociables ;
- Lorsque le contrat de transport ne s'accompagne d'aucun contrat de vente tel : un déménagement, une expédition personnelle ;

### 3-2. contrat d'affrètement :

C'est un contrat entre l'affréteur (propriétaire de navire il fournée) et le fréteur (c'est l'utilisateur de navire, loueur) il concerne les produit de base et les matières première. On distingue trois types<sup>51</sup> :

#### 1) Affrètement au voyage :

Le fréteur fournée le navire pour une seul cargaison, un seul voyage et un délai déterminé. si le délai est dépassé il y'a des surtaxe a payé, la gestion des navires est à la charge du fréteur et l'assurance de personale.

#### 2) Affrètement à temps :

Le contrat est conclu pour une durée déterminée (généralement 1ans) l'affréteur est responsable de la cargaison et l'escale

#### 3) Affrètement « coque nue » :

C'est l'affréteur qui en charge de gérer complètement le navire pondent une durée déterminée.

### 3-2-1. La charte partie

C'est l'acte écrit qui permet de constater l'affrètement de tout ou une partie d'un navire. Ce terme tire son origine du latin « CARTA PARTITA », dont l'expérience des clauses usuelles apermis la rédaction des Chartes parties types<sup>52</sup>. Il existe des chartes-parties types par différents groupements d'intérêt. Les trois catégories principales sont établies par :

- Des conférences d'armateurs, chargeurs et courtiers. Des groupements internationaux de chargeurs /affréteur ;

-Des organisations internationales de chargeurs et courtiers ;

---

<sup>51</sup>Idem, page 22.

<sup>52</sup> Idem.

Comme elle énumère les obligations de chacune des parties, quel que soit leur type, on y retrouve des similitudes notamment sur les caractéristiques du navire<sup>53</sup> ;

La répartition des frais et risques liés au transport de la marchandise est une source de conflit potentielle. Pour éviter toute ambiguïté, sur les termes de l'accord, le contrat de vente doit se référer à un « langage codifié » à savoir les incoterms.

### 4. Définition des incoterms

« Il s'agit d'une abréviation anglo-saxonne de l'expression International Commercial Terms ». Signifiant les termes du commerce international et traduite en français « Condition International de Vente »(C.I.V).

Les incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale. Chaque modalité est codifiée par trois lettres et indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.<sup>54</sup>

#### 4-1. Historique :

« C'est en 1812 que naît le premier terme FOB ; en 1895 il se crée ensuite le terme CIF puis 1919 l'Européen Union Emission Train Schéma crée ses propres tenus.

Les incoterms ont donc été créés en 1936 par la chambre de commerce internationale à Paris, cette date, elle publie en effet pour la première fois des règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux.

Les ajouts qui suivirent, eurent comme conséquences de nécessiter la rédaction d'une nouvelle publication connue sous le nom d'incoterms 1953 .d'autres modifications interviendront en 1967 et 1976.

En 1976 furent introduits, dans les incoterms le transport aérien qui n'était pas stipulé dans les textes jusqu'alors. La chambre de commerce internationale introduisit également, pour l'ancien FOA (fob aéroport) devenu par la suite FCA crée une notion nouvelle pour le transférer les risques entre l'exportateur et l'importateur. Ce transfert m'intervient plus dès lors de l'entrée de la marchandise dans le moyen de transport, mais lors de la prise en charge de la marchandise par le transporteur. Cette nouvelle notion est essentielle dans la compréhension des nouveaux incoterms.

---

<sup>53</sup> Idem.

<sup>54</sup>LEGRAND G, MARTINI Management des opérations du commerce international ; 07ème édition dunod Paris, 2001P152

Afin d'éviter l'obligation de créer trop de nouveaux par l'émergence du fret aérien, il fut décidé de rédiger trois nouveaux incoterms applicables à tous les modes de transport. Parallèlement à cela, l'émergence de la conteneurisation, quant à elle dans le transport rendait en effet alors la modification des incoterms évidente. Venaient de naître les incoterms de 1980.

Comme tout pratique, elle nécessite évolution modernisation. En 1980, les incoterms étaient au nombre de 14, ils manquaient la simplicité et cela rendait leurs utilisations pas aussi communes pas aussi communes comme aujourd'hui ». <sup>55</sup>

### 4-2. Les obligations des incoterms

Les incoterms définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur dans le cadre de contrat de commerce international concernant le chargement, le transport, le type de transport, les assurances et la livraison. Il s'agit donc ici d'une répartition des frais de transport, première fonction des incoterms. Le deuxième rôle des incoterms est définir le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire qui devra supporter le vendeur ou l'acheteur l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport et le troisième rôle il concerne la fourniture des documents et l'information <sup>56</sup>.

A. **Les incoterms de 2010** : son de nombre 11, est-il son classé selon déférent

### 4-3. La classification des incoterms

#### A-Selon le mode de transport

Les incoterms sont réparties en deux groupes qui sont :

- **Incoterms exclusivement maritimes**

FAS, FOB, CFR, CIF.

- **Incoterms multimodaux**

EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP.

#### B-Selon le type de vente <sup>57</sup>

---

<sup>55</sup>PASCO C, commerce international, 4eme édition dunod, paris, 2002P74

<sup>56</sup> Idem.

<sup>57</sup>Cour transport et logistique international, master 2, université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou le 19/01/2020

- **Les incoterms de vente au départ :**

Ce sont les incoterms où la responsabilité du vendeur s'arrête dans son pays, et il existe 08 incoterms dans cette catégorie qui sont : EXW, FAS, FCA, FOB, CFR, CIF, CIP, CPT.

- **Les incoterms de vente à l'arrivée :**

Ce sont les incoterms où la responsabilité du vendeur continue jusqu'au pays de l'importateur ; il existe 03 incoterms dans cette catégorie qui sont DAT, DAP, DDP

### **C-Selon le groupe :**

**Groupe E : EXW** le vendeur ne prend aucun élément logistique à sa charge sauf l'emballage à l'export.

**Groupe F : FCA, FAS, FOB** : le vendeur remet la marchandise à un transporteur désigné, mais n'acquiesce pas le transport principal.

**Groupe C : CFR, CIF, CPT, CIP** : le vendeur doit supporter certains frais après le point de transfert de risque.

**Groupe D : DAT, DAP, DDP** : le vendeur assume les frais et risques qu'entraîne le point de transfert des risques.

### **D- La répartition des frais et obligation selon les incoterms<sup>58</sup> :**

- **Incoterms EXW : Ex Works (à l'usine)**

**Obligation du vendeur** : mettre la marchandise, dans un emballage adapté au transport  
**Obligation de l'acheteur** : l'acheteur supporte tous les frais et risques liés au transport, du départ de l'usine au lieu de destination.

- **Incoterms FCA : free carrier (Franco transporteur)**

**Obligation du vendeur** : si la livraison s'effectue dans les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui fait le chargement de la marchandise  
dédouanement export est à la charge du vendeur.

**Obligation de l'acheteur** : l'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur avec lequel il conclut le contrat de transport et paie le transport principal. Le transfert des frais et des risques se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Les parties doivent convenir du lieu de remise des marchandises.

---

<sup>58</sup>M.MARAKEB et T.MERRI, les procédures d'importation à l'international : cas ENIEM, mémoire de fin d'étude, d'université Mouloud MAMMARI de Tizi-Ouzou, 2019, page 60.

- **Incoterms FAS : Free Alongside Ship**

**Les obligations du vendeur :** sont remplies lorsque la marchandise est placée dédouanée le long du navire sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu.

**Les obligations de l'acheteur :** l'acheteur supportera tous les frais et risques de perte ou de dommage dès que la marchandise a été livrée le long de navire, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale. L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

- **Incoterms FOB : Free On Board**

**Les obligations du vendeur :** la marchandise est placée à bord du navire par le vendeur. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

**Obligation de l'acheteur :** l'acheteur désigne le navire et paie. Le transfert des frais et risques se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

- **Incoterms CFR Cost and Freight (cout et fret )**

**Obligation du vendeur :** Il choisit le transporteur, conclut et supporte les frais en payant le fret jusqu'au port de destination convenu, déchargement non compris. Le chargement des marchandises dédouanée sur le navire lui incombent ainsi que les formalités d'expédition. Par contre, le transfert de risque est le même qu'en FOB.

**Obligation de l'acheteur :** supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement, la réception du transporteur livraison de la marchandise au port de destination convenu.

- **Incoterms CIF Cost Insurance and Freight(cout, fret et assurance)**

**Obligation du vendeur :** terme identique au CFR avec l'obligation supplémentaire pour le vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage aux marchandises. Le vendeur paie la prime d'assurance.

**Obligation de l'acheteur :** supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement. Réception et prendre livraison de la marchandise du transporteur au port de destination convenu.

- **Incoterms CIP Carriage and Insurance Paid to named place (port et assurance payés jusqu'au lieu convenu)**

**Obligation du vendeur :** le CIP est identique au CPT, mais le vendeur doit fournir en plus une assurance transport. Le vendeur conclut le contrat de transport, paie le fret et la prime d'assurance.

**Obligation de l'acheteur** : les risques d'avaries ou perte, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement à l'import et les frais de déchargement.

- **Incoterms CPT Carrige Paid to named place** (port payé jusqu'au lieu convenu)

**Obligation du vendeur** : le vendeur maîtrise la chaîne logistique. Après avoir pris en charge le dédouanement export, il choisit les transporteurs et paie les frais jusqu'au lieu convenu.

**Obligation de l'acheteur** : les risques d'avaries ou perte, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

- **Incoterms DAT : Delivered At. Terminal (rendu au terminal)**

**Obligation du vendeur** : livrée des marchandises sur le quai, dans un terminal de l'un des modes de transport désigné.

**Obligation de l'acheteur** : le dédouanement import, et poste acheminement payés par l'acheteur.

- **Incoterms DAP Delivered At. Place (rendu au lieu de destination).**

**Obligation du vendeur** : le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur, dédouanée export sur le quai au port convenu.

**Obligation de l'acheteur** : le déchargement et dédouanement import sont désormais à la charge de l'acheteur.

- **Incoterms DDP Delivered, Duty Paid**

**Obligation du vendeur** : livrées des marchandises à destination finale, dédouanement import et taxes à la charge du vendeur.

**Obligation de l'acheteur** : l'acheteur prend en charge uniquement le déchargement.

#### 4-4. Tableau de classification des incoterms :

Le tableau suivant présente les droits et les devoirs de l'importateur et l'exportateur les responsabilités selon l'incoterm utilisé dans le contrat

## CHAPITRE II : L'assurance et les incoterms

**Tableau N°07 : Classification des incoterms 2010**

Incoterms	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Emballage	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Chargement à l'usine	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Préacheminement	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Douane export	A	A	V	V	V	V	V	V	V	V	V
Manutention au départ	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V	V
Fret	A	A	A	A	V	V	V	V	V	V	V
Assurance transport	A	A	A	A	A	V	A	V*	V	V	V
Manutention à l'arrive	A	A	A	A	A	A	A	A	V	V	V
Douane import	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Post-acheminement	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V
Déchargement usine	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	V

A : Acheteur V : Vendeur V : non obligatoire Fret : transport principale

**Source :** Dictionnaire des incoterms et de la logistique du transport

Les Incoterms s'emploient dans toutes les langues. Ils n'obéissent pas à des dispositions d'un seul pays, ils sont à la fois locaux et internationaux.

### B. Les incoterms 2020

Les incoterms 2020 utilisable pour le mode de transport voie aériennes et/ou maritimes

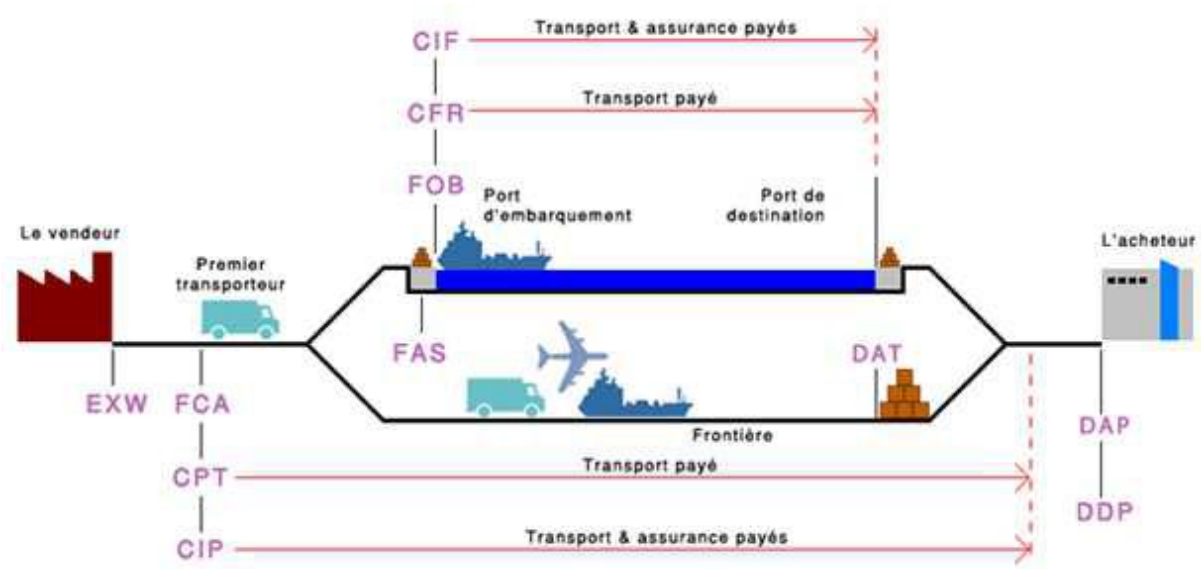
- **Incoterms FCA** a été révisé afin de répondre à une situation où les marchandises sont vendues FCA pour le transport maritime et l'acheteur et /ou le vendeur(ou la banque de l'une ou l'autre des parties) demande un connaissement avec une notation à bord.  
**Obligation de l'acheteur** : demandera au transporteur d'émettre un connaissement à bord au vendeur une fois les marchandises chargée à bord.  
**Obligation du vendeur** : remettre ensuite le document, à l'acheteur (souvent par l'intermédiaire des banques).
- **Incoterms DPU Delivered At. Place Unloaded** : Cette incoterms remplace DAT 2010, le DPU est pour souligner que le lieu de destination peut être n'importe quel endroit et pas seulement un terminal. La livraison et l'arrivée à destination interviennent au même point.  
**Obligation pour l'acheteur** : les marchandises sont considérées comme livrées une fois déchargé du moyen du transport et mise à la disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu (terminal ou d'autre).  
**Obligation du vendeur** : le vendeur assume tous les risques et cout liés aux transports des marchandises et à leur déchargement jusqu'au lieu désigné.il oblige au vendeur de décharger les marchandises.<sup>59</sup>

Le figure suivent résume l'application des incoterms de 2010.

---

<sup>59</sup><https://www.douane.gouv.fr>

Figure N° 02 : les incoterms 2010



Sources : publications incoterms 2010 de la CCI- Paris

Selon le figure, on peut précisions les remarques importantes suivent :

- EXW s'utilise dans les ventes nationales au même titre que CPT, CIP, DAT et DAP ;
- Les FCA usine et DDP induisent des opérations de dédouanement et seront donc peu utilisés en national ;
- Le point de livraison en FOB, CFR et CIF n'est plus le point de passage douanier à l'entrée du navire mais bien lorsque la marchandise est positionnée « à bord du navire » ;
- Cette version 2010 doit permettre aux entreprises d'utiliser le FCA plutôt que le FOB, le CPT plutôt que le CFR, le CIP plutôt que le CIF car c'est plus intéressant ;
- Acheter dans le groupe des F répond aux besoins de sécurité des gros importateurs notamment les distributeurs ;
- Vendre dans le groupe des C répond aux besoins de service des exportateurs notamment les industriels ;

**Maritimes et Fluviaux :**

FAS ; FOB ; CFR ; CIF

**Omni modaux (tous modes de transport) :**

EXW ; FCA ; CPT ; CIP ; DAT, DAP et DDP.

### **4-5. L'usage des incoterms**

L'usage des incoterms est facultatif (aucun texte de loi ne les rend obligatoires).c'est au même temps de la réalisation du contrat, qui l'acheteur et le vendeur déterminent ensemble des incoterms qui régira leur transaction en termes d'obligation de chacun.il permet le plus souvent en une simple ligne, de définir les conditions de livraison et d'éviter de reporter dans chaque contrat des clauses logistiques complexes.

### **4-6. Le transfert de propriété**

Les incoterms ne déterminent pas le transfert de propriété, mais uniquement le transfert du risque et de frais entre acheteur et vendeur. Le transfert de propriété est régi par des règles juridiques qui diffèrent d'un pays à l'autre.

### **4-7. Les incoterms et les assurances**

L'acheteur et le vendeur, selon l'incoterms choisi, sont libres de souscrire ou non une assurance sauf sur certaines destinations où l'assurance est obligatoire.

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

Le coût de l'assurance dépend :

- De la nature de la marchandise : fragile, périssable, dangereuse ;
- De la qualité de l'emballage et du marquage ;
- De mode de transport : air, mer, terre, en précisant que l'assurance air est environ en tiers moins chère que l'assurance mer ;
- De l'itinéraire et de la zone géographique desservie ;

## CHAPITRE II : L'assurance et les incoterms

---

- De la garantie choisie, l'assuré ayant le choix entre différentes formules allant de la couverture ;<sup>60</sup>

Les assurances son induit dans les incotermsque dans deux (02) cas précis, CIP et CIF<sup>61</sup>.

---

<sup>60</sup> Jean Blotti, transport international des marchandises, 2eme édition Vuibert, paris, p 42

<sup>61</sup> En Algérie, on ne utilise pas l'incoterm Cif, car c'est un incoterm restreint (les banques algériennes son pas r développé et elles utilisent un système ancien par rapport aux autres pays de monde, donc on ne peut pas choisir quelque les incoterms, CIF ; CIP et EXW).

Dès qu'une société s'ouvre sur l'extérieur et pratique des échanges internationaux, la notion d'assurance est nécessaire pour la répartition des frais et risques.

La signature de contrat d'assurance entre les parties (l'assureur et l'assuré) permet de minimiser les coûts en cas de sinistre, les assurances comprennent en générale la connaissance les meilleures techniques des garanties.

### Section 2 : Les assurances maritime

#### 1. Définition de l'assurance

Le législateur algérien a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N°95/07 du 25/01/95 et selon l'article 619 du code civil comme suit : « L'assurance est, un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de Réalisation du risque prévu au contrat.<sup>61</sup>».

Un assuré quelle que soit son activité ou sa société cherche sur une sécurité de réparation financière de ces propriétés après la provocation les risques incertains.

Le contrat d'assurance négocie entre l'assuré et l'assureur permet de transfert les risques de l'assuré à l'assureur. Grâce à ce dernier, sa connaissance des donné qui résultant statistiquement des différent paramètre et la mutualisation des différent risques l'assureur fait élaborer une sécurité dont bénéficie chacun des titulaires de ces risques.

#### 2. L'Histoire de l'assurance

L'histoire de l'assurance revêt un intérêt certain pour comprendre un nombre de caractères et de règles applicables de nos jours, afin d'assurer la sécurité et de promettre l'indemnité des dommages survenus aux personnes ou à leur patrimoine.

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappé par le sort. Les sumériens pratiquaient un système d'assistance mutuelle en cas de perte des marchandises transportées par caravane, on trouve également des traces d'une telle pratique dans le code Hammourabi, plus ancienne collection de lois connue, gravée sur pierre et datant Du 18e siècle avant Jésus-Christ.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup>Article N° 619 De L'ordonnance N° 95/07 Du 25/01 Relatif Aux Assurance

<sup>62</sup><http://btsassurance.canalblog.com>

Ils existaient des associations permettant le versement de secours dans certains cas, comme le décès.

Puis, sont apparues d'autres formes d'assurances sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fonds de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la basse Egypte (vers 1400 av. JC). Ce fonds était destiné à venir en aide aux victimes en cas d'accident. Au moyen âge, cette forme d'assurance connaît un essor important avec le développement de l'esprit d'association et les premières formes de mutualité voient le jour. Ces mutualités représentaient des communautés d'artisans et de marchands qui s'associèrent pour mieux affronter les risques. Ces mécanismes d'entraide et de solidarité n'étaient pas des assurances au sens strict, puisque ces mutuelles n'exigeaient pas un effort de prévoyance, car les dédommagements versés se faisaient plus avec un esprit de charité que d'une logique indemnitaire.

La longue expérience des caisses de secours au moyen âge, a donné aux hommes l'idée de l'assurance en initiant à la mise en commun des risques. Ainsi, ce n'est qu'au début du 18ème siècle et jusqu'au 20ème siècle, que sont apparues les deux grandes formes d'assurances à savoir : l'assurance maritime et l'assurance terrestre.

### **a) L'assurance maritime**

L'assurance maritime est considérée comme première forme d'assurance née du développement du commerce maritime.

L'idée de partager des risques précède l'invention de l'assurance, le prêt à la grosse aventure a permis la naissance de l'assurance maritime, ce prêt adapté, au commerce maritime était déjà pratiqué par les marchands grecs et romains qui faisaient appel aux banquiers pour financer leurs expéditions maritimes qui coûtaient souvent très cher.

A cette époque, on inventa à Rome le contrat d'emprunt ou de change maritime. Ce contrat est en réalité des prêts accordés par les banquiers aux armateurs. Le montant des prêts était le prix de la cargaison destinée à être expédiée au loin.

Si le bateau faisait naufrage, les marchands n'avaient rien à rembourser aux banques, par contre, s'il arrivait à bon port le banquier était remboursé et pouvait recevoir une compensation financière très élevée. Il faut noter, cependant, que cette pratique n'était bien

souvent qu'une pure spéculation car les taux d'intérêts étaient très élevés de (15% à 40%), ce qui a encouragé le pape Grégoire 9 à interdire le prêt usuraire en 1234<sup>63</sup>.

Dès lors, il fallut trouver un système permettant au prêteur d'être certain du remboursement de son prêt.

Des banquiers acceptèrent de garantir la valeur du navire et de ses marchandises en échange d'une somme d'argent fournie auparavant. L'assurance était née et continua à se développer dans les ports de la méditerranée sous forme d'un décret en 1336. Ce n'est qu'en 1347.<sup>64</sup>

Que la première police d'assurance fut rédigée et signée à Gênes pour le voyage du navire « Santa Clara » et c'est également à Gênes que fut fondée la première société d'assurance maritime

en 1424.<sup>65</sup>

C'est au 16<sup>e</sup> siècle que l'assurance maritime prend son véritable essor et ne remplacera le prêt à la grosse aventure que tardivement, (au 17<sup>e</sup> siècle). La première ordonnance était perfectionnée par Colbert (en 1681), dont l'influence sur le développement du droit des assurances maritimes est importante, d'ailleurs ses portées sont toujours en vigueur en France.

### **b) L'assurance terrestre**

L'apparition de l'assurance terrestre se traduit par l'apparition des assurances contre l'incendie, qui étaient les plus remarquées parmi les assurances terrestres. Suivie par l'assurance sur la vie.

### **c) L'assurance contre incendie**

L'assurance, telle que nous la connaissons, se développa en Angleterre après un incendie qui détruisit la ville de Londres aux deux tiers en 1666 qui avait duré 7 jours et détruit

Plus de 13200 maisons et 87 églises sur une surface de 175 hectares. Pour éviter qu'une telle catastrophe ne se renouvelle pas avec les conséquences désastreuses qui en ont

---

<sup>63</sup>J. BIGOT, et autres, Droit des assurances, contrat d'assurance, Tome 3, L.G.D.J, Paris, 2002, P02.

<sup>64</sup>D.HENRIET, J. ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, Paris, p.19.

<sup>65</sup><http://www.index-assurance.fr>

découlé, un petit cabaretier, nom de Lloyd, imagina de créer une caisse de secours alimentée par les cotisations des habitations de Londres qui voulaient se prémunir contre un tel risque<sup>66</sup>.

Cet effet, « FIRE OFFICE » a eu lieu en 1667 créé par Nicolas Bardon en Angleterre. Ouvrant ainsi le champ pour la création de plusieurs compagnies sous forme de mutuelles regroupant les propriétaires des maisons en 1688, puis sous formes de sociétés dont la «HAND IN HAND » en 1696 et le « bureau des incendies » en 1717 <sup>67</sup>en France ainsi que « la chambre royale des assurances » en 1753.

Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui fait son apparition. En Angleterre, une assurance sur la vie des navigateurs a été mise en vigueur, parallèlement en France une ordonnance qui proscrit les assurances sur la vie a été promulguée en 1681. Les autres.

### **d) L'assurance sur la vie**

L'assurance sur la vie a fait son apparition au 17ème siècle. Avec les tontines créées par le Financier italien Lorenzo Tonti en 1653<sup>68</sup>, qui sont des groupements d'adhérents dont. Des cotisations sont investies, une forme de contrat d'assurance avec un mode opératoire proche de l'assurance vie.

Le système a pour objet le calcul des probabilités. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. Les sommes sont alors capitalisées et réparties entre les survivants. En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil du roi de France, en 1787 fut créée la "Compagnie royale d'assurance vie". L'assurance-vie s'est répandue dans d'autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu'elles servent de donner un prix à la vie d'un être humain, ce qui a conduit à l'échec des assurances –vie.

### **e) L'assurance responsabilité civile**

Cette assurance est née avec l'apparition de la révolution industrielle accompagnée par un développement considérable de l'industrie minière au 19ème siècle, multipliant ainsi le nombre d'accidents issus de cette dernière. De ce fait les victimes de ces accidents et leurs tiers commencent à accuser les employeurs à être responsables des préjudices subis et réclament des dédommagements pour eux et leurs familles.

---

<sup>66</sup> Julien. MoLARD, Les assurances de dommages, édition SEFI, 2010, p09

<sup>67</sup>[www.Encyclopédieuniversalis.fr](http://www.Encyclopédieuniversalis.fr)

<sup>68</sup>D.HENRIET, J. ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, paris, p18.

Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre les accidents dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes.

De nos jours, l'application et la multitude des nouvelles activités ont engendré plusieurs formes de responsabilité ce qui a induit l'apparition de plusieurs contrats d'assurance responsabilité civile.

### 3. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

#### a) Le risque

Le risque est un événement aléatoire et incertain. Il est l'un des éléments clé de l'assurance. Il est l'évènement redouté l'objet de la garantie.<sup>69</sup>

- L'évènement doit être futur (le risque ne doit pas être déjà réalisé) ;
- Il doit y avoir incertitude, on parle d'évènement aléatoire, c'est-à-dire qui dépend du hasard ;
- l'arrivée de l'évènement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré ;

#### b) le sinistre :

Le sinistre est la réalisation d'un risque entrant dans l'objet du contrat d'assurance. Le sinistre fait naître l'obligation pour une entreprise d'assurance d'exécuter la garantie prévue dans un contrat d'assurance<sup>70</sup>.

#### c) La prime d'assurance ou cotisation :

La prime d'assurance également appelée cotisation est la somme payée par l'assuré en contrepartie des garanties accordées par l'assureur. Son paiement et évolution de son tarif sont soumis à certaine règle<sup>71</sup>. La contribution du souscripteur est généralement déterminée à forfait, Il s'agit alors d'une prime fixe qui ne peut en principe être modifiée en cours de validité du contrat sans le consentement du souscripteur.

---

<sup>69</sup> André ROCHELLE, Livre d'assurance : top pratique, Paris édition : top 1999, P.180.

<sup>70</sup>F. COUILBAULT, C. ELIASHBERG, M. LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, Paris. P44.

<sup>71</sup>Idem.

Les primes doivent être suffisantes pour :

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

La calcul de prime est comme suit :

- **La marge** : elle représente l'écart entre le cours vendeur et le cours acheteur ; elle est exprimée le plus souvent en pourcentage :

Marge (en %) = (cours vendeur – cours acheteur) / cours vendeurs<sup>72</sup>

### d) La garantie :

La garantie est une protection octroyée au bénéficiaire d'un bien ou d'une créance via un contrat conclu entre ce dernier et un vendeur –garant ou débiteur de la garantie. Imposée par la loi ou le contrat signé, la garantie reste obligatoire

La garantie à deux objectifs :

- l'éviction, la dépossession légale de tout ou partie d'un bien ou d'un droit par tiers. Est donc purement juridique ;
- les vices, la protection contre toutes malfaçons et omissions pourtant déterminantes à la conclusion du contrat ;

## 4. Les acteurs de l'assurance

### a) L'assureur

L'assureur est la personne qui s'engage par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque<sup>73</sup>.

L'assureur peut couvrir seul le risque, néanmoins, s'il estime que le risque est très important il peut avoir recours à la réassurance qui est deux technique de divise des risques<sup>74</sup>.

### b) L'assuré :

---

<sup>72</sup>[www.ffa-assurance.fr](http://www.ffa-assurance.fr)

<sup>73</sup>J. LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, 2005, P 55.

<sup>74</sup>MARCQ.Q. j, Risque et assurance transport et logistique, l'argus de l'assurance, 2eme édition, France, 2011, p153

L'assuré est celui dont la personne, en assurance de personne, ou de patrimoine, en assurance de dommage, est menacée par l'événement aléatoire prévu de contrat<sup>75</sup>.

### c) Le souscripteur :

C'est la personne au nom du laquelle est conclu le contrat d'assurance avec l'assureur et qui s'engage à payer ou la prime ou la cotisation. Il peut s'agir d'une personne physique ou d'une personne morale<sup>76</sup>.

### d) Le bénéficiaire :

C'est la personne qui perçoit, après un l'indemnité ou le capitale versé par l'assureur. Le bénéficiaire peut être à la fois l'assuré et même le souscripteur<sup>77</sup>.

### e) Le tiers :

C'est la personne étrangère au contrat d'assurance n'ayant la qualité ni de souscripteur ni l'assuré, c'est-à-dire, toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint et leurs ascendants<sup>78</sup>.

## 5. Le rôle de l'assurance

La mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux gens cette sécurité dont ils ressentent le besoin. Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne comme dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir. L'assurance joue un rôle important dans la vie économique et sociale.

### 5-1. Le rôle social de l'assurance

L'assurance crée une tranquillité d'esprit pour l'assuré, et elle encourage de ce fait l'innovation.

Grace aux prestations de l'assureur, les assurés peuvent reconstruire leur maison, incendiée, remplacer les biens volés, effectuer les réparations nécessaires.

En cas de décès, les bénéficiaires pourront percevoir un capital ou des revenus de substitution, en cas de maladie, les frais de traitement et les pertes de salaires peuvent être assurés.

---

<sup>75</sup> AGNES.P, op-cite, page 42

<sup>76</sup>M.MARAKEB et N. MERRI, les procédures d'importation à l'international : cas ENIEM, mémoire de fin d'étude, université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou, 2019, page 55.

<sup>77</sup> Idem

<sup>78</sup> Idem

Le rôle de l'assurance consiste à renforcer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin pour se prémunir contre les coups du sort qui peuvent atteindre, soit leurs biens soit leurs personnes<sup>79</sup>.

### 5-2. Le rôle économique de l'assurance

Le rôle économique de l'assurance apparaît à plusieurs niveaux, sur le plan économique est d'abord un moyen de crédit mais c'est aussi une méthode d'épargne et plus généralement un mode d'investissement, par :

- L'accumulation des primes au sein des sociétés d'assurance permet la constitution de capitaux importants, ces derniers représentent une forme d'épargne. (L'investissement des sommes encaissées par l'assureur qui est un important collecteur d'épargne)<sup>80</sup> ;

- L'assurance remplit une fonction de crédit, (facilite l'accès aux crédits)<sup>81</sup>, en renforçant les garanties offert par l'assureur à ses souscripteurs, ce dernier permet à l'assuré de consentir des crédits à ses clients. Et c'est l'objet de l'assurance-crédit qui donne aux créanciers la certitude d'être payés en cas d'insolvabilité de son débiteur. De plus, le domaine de l'assurance sur la vie peut constituer un excellent placement pour le souscripteur, que ce dernier peut utiliser comme instrument de crédit par le moyen des avances sur police ;

- La contribution au PIB ; Pour apprécier au juste la contribution des assurances au PIB, on doit utiliser le rapport (valeur ajoutée / PIB), d'après la comptabilité nationale, la valeur ajoutée est égale<sup>82</sup> à :

$$\text{VAB} = \text{Total des primes} - (\text{Total des montants de sinistres} + \text{les frais administratifs}).$$

L'assurance est devenue aujourd'hui une branche majeure de l'économie.

### 6. Les branches d'assurance

L'activité d'assurance est divisée en branches selon les catégories des risques auxquelles elle s'applique, elle diversifier ses opérations, en nombre de 27 branche classée selon les droit et les obligations des assurés et des assureurs c'est-à-dire classification juridique, on distingue les assurances dommage et les assurances personne.

---

<sup>79</sup>F. BOUCHEBBAH et N. BOUCHIBANE, Thème : « L'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE », Université Abderrahmane mira de Bejaia, Promotion 2012-2013.

<sup>81</sup> Idem, page 14

<sup>82</sup>M. OUAR et S. MOULOUDJI, Assurance des risques des Operations du commerce extérieur Cas pratique : CEVITAL, Mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2016, page 13.

### 6-1. Les assurances de dommages :

Les assurances de dommage ont pour but de prémunir Un dommage peut survenir à n'importe quel moment. Le bénéficiaire de l'assurance ne saurait, en aucun cas, s'enrichir en recevant des indemnités supérieures au préjudice qu'il a subi. C'est ce qu'on appelle le « **principe indemnitaire** »<sup>83</sup>.

Son subdivisé en (02) catégories qui est les assurances de bien (chose) et les assurances de responsabilité, qui couvrent l'automobile, les habitations, les bien professionnel, les bien agricole, les catastrophes naturelles, la construction, la responsabilité civil générale, la protection juridique, les transports, les crédits caution, les pertes pécuniaires et l'assistance.

#### 6-1-1. Les assurances de bien

Ce sont les dommages dit matériels sont des dommages causés aux biens par un incendie, vol, les dégâts des eaux..., les dommages causés aux corps des véhicule terrestre, maritime ou aériens.

#### 6-1-2. Les assurances de responsabilités (assurance de dette)

Elles ont pour but de garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité incombant à l'assuré à la suite des dommages causés à autrui et dont il est juridiquement responsable. Ici encore, l'assuré subit bien une perte dans son patrimoine grevé d'une dette de responsabilité. C'est pourquoi on appelle aussi les assurances de responsabilité « assurances de dettes » ou « Assurances de passif »<sup>84</sup>.

Les assurances de dommage son :

- Assurance automobile ;
- Assurance responsabilité civil générale :
- Les risques incendient ;
- Les assurances techniques ;
- Les assurances catastrophe naturelle ;
- Les multirisques ;

---

<sup>83</sup>Guide des assurances en algérien 2015, page 96.

<sup>84</sup> Idem

- Les assurances transports ;

Ces branches à des sous-branches et chacun a des garanties que l'assureur à offrir à la contrepartie des prime payés par l'assuré<sup>85</sup>.

### 6-2. Les assurances de personnes

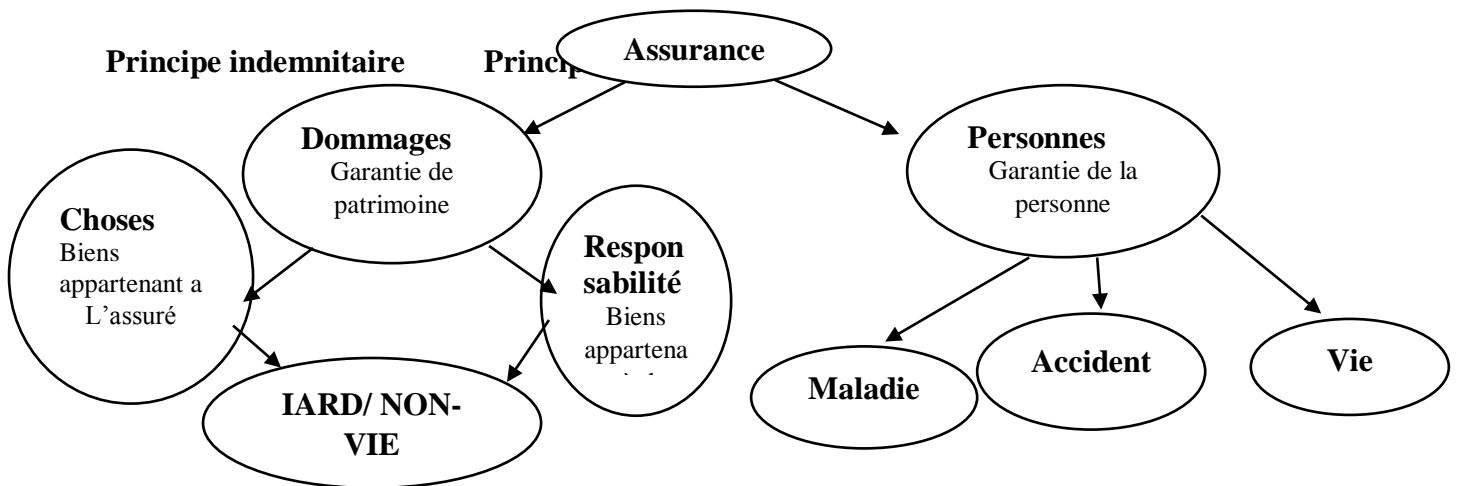
Les assurances de personnes sont appelées « assurances de capitaux ». L'assurance de personnes porte sur la vie, décès, accident corporel, maladie, invalidité, nuptialité, natalité d'une personne physique de l'assuré. Elle est individuelle ou collective. Couvrent les personnes, on peut les distinguer selon leurs couvertures.

1. En cas de vie, en cas de décès ou par une combinaison des deux dans les contrats mixtes, ce sont des contrats d'assurance et des contrats d'épargne.

2. En cas de maladie ou en cas d'accident corporel, ce sont des contrats d'assurances

Classiques (assurance maladie et accident).<sup>86</sup>

**Schéma N°1 : les branches de l'assurance**



Source : Réalisé par moi-même

### 7. La division des risques

Le développement de l'assurance a conduit à la création des techniques de division des risques qui contribuent à des meilleures prises en charges des risques et d'indemnisations à savoir : la coassurance, la réassurance et la rétrocession.

#### 7-1. La coassurance

<sup>85</sup>Guide des assurances en algérien 2015, page 96.

<sup>86</sup>Idem.

La coassurance est le partage horizontal d'un même risque entre plusieurs sociétés d'assurance, chacune étant garante de la seule partie qu'elle a acceptée de prendre en charge. Chaque société s'engage donc à prendre une quote-part (en pourcentage) du risque qu'elle décide de Coassurer<sup>87</sup>.

Cette opération implique que chaque société d'assurance devra payer le coût du ou des sinistres toujours en fonction du pourcentage correspondant à son niveau d'engagement dans la couverture du risque. Dans la coassurance, il n'y a pas de solidarité entre les Coassureur : ainsi, si l'un des Coassureur ne règle pas sa part dans l'indemnisation d'un sinistre, ce ne sont pas les autres qui la régleront à sa place chaque Coassureur n'étant tenu de régler que la

Quote-part du sinistre qu'il s'est engagé à assumer<sup>88</sup>

### 7-2. La réassurance

La réassurance est une opération par laquelle une société d'assurance ou la cédante s'assure elle-même auprès d'une autre société « le réassureur » pour une partie des risques qu'elle a pris en charge. C'est donc en quelque sorte « l'assurance de l'assurance » ou une assurance au second degré, l'assureur qui se réassure est appelé le cédant Il existe deux grands types de réassurance :

**a) La réassurance facultative** : la réassurance est facultative lorsque la négociation se fait risque par risque en laissant une totale liberté de souscription au réassureur ainsi qu'à l'assureur.

**b) La réassurance obligatoire** : la réassurance est obligatoire lorsque la négociation porte sur Une branche d'assurance, l'assureur s'engageant à céder tous les risques relevant de cette branche et le réassureur s'engageant à les accepter.

#### ➤ L'opération de rétrocession des réassurances

La rétrocession est une opération par laquelle le réassureur cède, à son tour, une partie des risques, qu'il a réassurée à un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou carrément une société d'assurance<sup>89</sup>.

## 8. contrat d'assurance maritime

---

<sup>87</sup>F. BOUCHEBBAH et N. BOUCHIBANE, Thème : « L'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE », Université Abderrahmane mira de Bejaia, Promotion 2012-2013, page 10.

<sup>88</sup>[www.assurance-et-mutuelle.com](http://www.assurance-et-mutuelle.com)

<sup>89</sup>Idem, page 10

« L'assurance maritime est un contrat ou une police d'assurance maritime, un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers engagés dans

Une aventure maritime ». <sup>90</sup>

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeures, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ». <sup>91</sup>

Importation de marchandises et de biens d'équipement en Algérie : Application des dispositions des articles 194 et 197 de l'Ordonnance 95-07 modifiée et complétée « l'obligation de souscription auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie pèse sur tout importateur qui veut assurer les marchandises ou les biens d'équipement transportés par voie maritime ou aérienne ».

Exceptions (décret n°95-412 9 décembre 1995 fixant les marchandises et les biens d'équipements importés par voie maritime et aérienne dispensés de l'obligation d'assurance auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie) :

- a) Les dons en nature ;
- b) les matériels et équipements importés sous le régime de l'admission temporaire ;
- c) les biens d'équipements financés par des institutions financières internationales et/ou régionales et lorsque la convention de financement met à la charge du vendeur les risques de transport jusqu'à destination ;
- d) les marchandises et biens d'équipements importés ayant bénéficié d'un financement dans le cadre d'une convention de crédit et lorsque, compte-tenu de la spécificité de l'opération, cette

---

<sup>90</sup>CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982. Page 08.

<sup>91</sup> L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Convention met à la charge du vendeur les risques de transport jusqu'à destination.<sup>92</sup>

### 8-1. Les types d'assurance maritime

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

#### 8-1-1. Assurance maritime corps du navire

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

Le but principal de l'assurance corps (navire) de tous navires est d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels subis par les navires assurés Elle garantit aussi la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires (voiliers, bateau à moteur, bateau de pêche ou autres navires) et des transporteurs maritime et fluviaux.

Les navires peuvent être assurés pour un seul voyage, plusieurs voyages consécutifs et pour un temps bien déterminé.<sup>93</sup>

Pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat.

Le premier et le dernier jour du délai sont couverts par l'assurance<sup>94</sup>

#### 8-1-2. Assurance faculté maritime

La police d'assurance sur facultés est un contrat par lequel l'assureur s'engage moyennant le paiement d'une prime par l'assuré, à indemniser ce dernier du préjudice subi en cas de réalisation d'un risque.

Cette assurance couvre les dommages et pertes matériels ainsi que la perte de poids et de quantité subis par les marchandises au cours de transport par voie maritime et éventuellement par un transport terrestre, fluvial ou aérien complémentaire au transport maritime ; la durée de la garantie peut couvrir la marchandise du domicile à domicile<sup>95</sup>.

### 8-2. Les intervenues d'assurance maritime

---

<sup>92</sup>[www.Cabinet-Wmouzai.com](http://www.Cabinet-Wmouzai.com), Présentation-Comm-Banque PDF page 20 et21

<sup>93</sup>Articles 122 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>94</sup> Articles 124 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

<sup>95</sup>[www.agma.ma.Com](http://www.agma.ma.Com)

Pour faciliter la communication entre les assureurs et les assurés il intervient des personnes physiques ou morales au but de simplifier l'activité.

### **a. Les compagnies d'assurance**

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires dont l'activité consiste à vendre des produits d'assurance, et régler les indemnités suivant.

Les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés. La compagnie d'assurance est une personne morale son champ d'activité est régi par le code des assurances<sup>96</sup>. Aucune compagnie n'assume seule les risques, de ce fait elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance «en effet, les compagnies d'assurances et de réassurances font face à des accumulations de plus en plus importantes le principe de la diversification ne pouvant jouer pleinement, ces entreprises doivent détenir d'importants montants de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité».

### **b. Le courtier d'assurance (mandataire)**

« Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »<sup>97</sup>.

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

Dans les assurances maritimes il intervient d'autres personnes physiques qui sont :

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

« Ils sont des personnes physiques ou morales traitent au nom d'une compagnie et reçoivent une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de

---

<sup>96</sup>M. OUAR et S. MOULOUDI, Assurance des risques des Opérations du commerce extérieur Cas pratique : CEVITAL », mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2016.

<sup>97</sup>Art. N°258 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances

la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance, qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats. Ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leur qualité de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique. En vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandat et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels. Et ceux de l'agence Générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée»<sup>98</sup>.

### **d- L'expert maritime (commissaire d'avarie)**

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime et ou commissaire d'avarie. Il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire. D'une part, des examens, des cotisations, des évaluations d'un navire, les équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autre part à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents Techniques commerciaux ou contractuel applicables<sup>99</sup>.

Est considéré aussi comme commissaire d'avarie l'expert maritime, toute personne prestataire de service habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et prévention des dommages. A la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante<sup>100</sup>

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétrolier engrais etc. ;
- La recherche des causes de sinistre et établissement de sa matérialité ;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation ou/et évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimension ;

---

<sup>98</sup> Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>99</sup>F. BOUCHEBBAH et N. BOUCHIBANE, Thème : « L'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE », Université Abderrahmane mira de Bejaia, Promotion 2012-2013, page 28.

<sup>100</sup> Mélanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, P.56.

- L'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft Survey, de bunker Survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;
- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et l'environnement lors d'un sinistre ;

### 8-3. Assurance de protection et d'indemnisation

L'assurance de protection et d'indemnisation, plus communément appelée assurance "P&I", est une forme d'assurance maritime mutuelle fournie par des rassemblements de professionnels, appelé Clubs P&I. Alors qu'une compagnie d'assurance maritime (en) fournit une couverture « corps de navire » pour les armateurs et une couverture « facultés » pour les propriétaires de marchandises, un Club P&I est une association d'assurance mutuelle qui fournit des fonds pour la mutualisation des risques, l'information et la représentation de ses membres.

Les membres du Club P&I étaient généralement des armateurs, des opérateurs de navires ou des affréteurs, mais plus récemment, les transitaires et les opérateurs d'entrepôts ont pu se joindre à eux. Un Club P&I ne rend compte qu'à ses membres<sup>101</sup>.

Il existe un groupe international de Clubs P&I basé à Peek House, Londres ces Clubs coopèrent pour fournir des fonds en cas de sinistres énormes en utilisant un système complexe pour déterminer la responsabilité.<sup>102</sup>

Alors que l'assuré paie une prime à un souscripteur pour une couverture qui dure pendant un certain temps (par exemple, une année ou un voyage), un membre du Club P&I paie plutôt un "appel". C'est une somme d'argent qui est mise dans la réserve du Club, c'est une somme d'argent qui est mise dans la réserve du Club, une sorte de « cagnotte ». Si à la fin de l'année il y a encore des fonds dans la réserve.

La Convention de Bruxelles prévoit des cas limitativement énumérées qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité en cas de pertes ou dommages causés à la marchandise.

---

<sup>101</sup>[fr.wikipedia.org/wiki/Assurance de protection et D'indemnisation](http://fr.wikipedia.org/wiki/Assurance_de_protection_et_d'indemnisation)

<sup>102</sup>Idem

Les juges du fond ont cependant, dans le cadre de leur pouvoir souverain d'appréciation, le pouvoir de rejeter la demande du transporteur.

Il est donc important que le transporteur maritime insère de manière systématique une déclaration de valeur au connaissance afin de se prémunir des fausses déclarations.

### **8-4. Régime d'exonération de la responsabilité du Transporteur maritime de marchandise**

La Convention de Bruxelles ainsi que les lois internes algérienne et française ont aménagé une Kyrielle de cas qui permettent au transporteur maritime de se libérer de sa responsabilité pour pertes ou dommages causés à la marchandise. Cette liste d'exceptions singularise le régime de la responsabilité du transporteur maritime au point de l'annihiler.

#### **a) Kyrielle des cas exonératoires de responsabilité du transporteur ;**

Au regard des Règles de La Haye et ses versions subséquentes, il n'est pas surprenant que transporteurs, clubs de protection et d'indemnisations mutuelles (P&I Clubs) attachent une importance particulière à l'article 4(2)<sup>103</sup>, disposition qui rassemble l'essentiel des circonstances permettant au transporteur maritime d'être exonéré de responsabilité même s'il a manqué à son obligation de « [procéder] de façon appropriée et soigneuse [...] au transport, à la garde et aux soins [...] des marchandises transporté<sup>104</sup> ».

Cette liste d'exceptions peut s'expliquer par la volonté des rédacteurs de la convention de Bruxelles de vouloir mettre en place une contrepartie au régime de responsabilité présumée du transporteur.

Ainsi, afin de pouvoir s'exonérer, le transporteur maritime devra établir que les pertes ou dommages subis par la marchandise résultent d'un événement survenu dans l'une des circonstances prévues par la Convention, dénommées « cas exceptés ». Cependant, la victime peut endiguer cette exonération.

#### **b) Notion du cas excepté ;**

---

<sup>103</sup>FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 723.

<sup>104</sup> Art. 3 (2), Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

« Le cas excepté » constitue une circonstance qui, par l'effet de la loi, entraîne une irresponsabilité du transporteur maritime<sup>105</sup>. Ainsi, les cas exceptés constituent le pilier de la protection du transporteur sous le régime de la Convention de Bruxelles<sup>106</sup>

Néanmoins, la charge de la preuve du cas excepté pèse sur le transporteur qui peut rapporter la preuve contre le chargeur et contre tous les tiers porteurs du connaissance.

Si le transporteur a rapporté la preuve de sa « due diligence », il peut se libérer de la responsabilité qui pèse sur lui en prouvant que le dommage causé à la marchandise est dû à l'un des cas exceptés<sup>107</sup> et ce, même si ces derniers soulèvent des problèmes de preuve et des difficultés d'interprétation.

Ainsi, la preuve incombe au transporteur qui devra établir que le dommage relève d'un cas excepté dans les termes prévus aux articles 4.2 de la Convention de Bruxelles. Le transporteur doit rapporter la preuve, non seulement des éléments constitutifs du cas excepté qu'il allègue mais aussi, du lien de cause à effet entre ce cas excepté et les dommages subis par la marchandise.

### c) Conditions d'exonération de la responsabilité ;

Pour faire tomber la présomption de responsabilité qui pèse sur lui en cas de En pertes ou d'avaries survenues au cours du transport, le transporteur maritime doit établir :

- l'existence d'une des **causes d'exonération admises** par la loi ou la Convention ;
- un **lien de causalité** entre ladite cause d'exonération et le dommage « démonstration d'une faute à l'origine du dommage ».

Cette **preuve** peut être rapportée **par tous moyens**, et notamment par la production de documents tels que :

- un bulletin météorologique ou un certificat de navigabilité ;
- le journal de mer ou le livre de bord ;
- des bandes d'enregistrement des conteneurs frigo.

---

<sup>105</sup> Idem

<sup>106</sup> FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 723.

<sup>107</sup> Article 4.2 de la convention de Bruxelles.

Néanmoins, si le dommage est dû concurremment à un cas excepté et à une autre cause, le transporteur aura la charge d'établir la part du dommage attribuable au cas libératoire et celle qui est imputable à l'autre cause sous peine de demeurer responsable pour le tout<sup>108</sup>.

Bien qu'elle soit un peu redondante, la liste des cas libératoires de l'article 4 rassemble des événements allant des actes du personnel de navigation aux vices cachés en passant par les « actes de Dieu » ainsi que les activités de sauvetage et d'assistance<sup>109</sup>.

Leur application, ou mieux, leur appréciation individuelle, sujette aux considérations naturelles, géographiques, saisonnières et temporelles notamment, est une question de fait généralement laissée à l'entière sagesse du juge ou de l'arbitre, dont la tâche est présentement facilitée par les nombreux « progrès de l'expertise<sup>110</sup> ».

L'expertise est en effet un élément important pour rapporter la preuve de la force majeure ainsi que nous le démontre le cas d'espèce soumis à la Cour suprême algérienne qui avait censuré l'arrêt de la Cour d'Appel au motif qu'elle n'a pas pris en considération les conclusions de l'expert qui a estimé que la tempête en question ne pouvait être considérée de cas de force majeure étant donné qu'elle était prévisible<sup>111</sup>.

De manière générale, les juges et les arbitres exigent du transporteur qui se prévaut d'un cas excepté de démontrer cumulativement sa « diligence raisonnable » au moment où s'est produit l'événement qu'il invoque comme cas excepté et son bien-acceptation non équivoque desdites réserves.

Dès lors, le transporteur maritime ne peut se prévaloir d'un cas excepté ou d'une cause exonératoire et est totalement responsable des avaries dues à la rupture de la chaîne de froid (CA Versailles, 25 mai fondé<sup>112</sup>).

Dans le même ordre d'idée, l'absence de réserves sur le connaissance n'est pas un élément suffisant pour exonérer le transporteur de sa responsabilité. La Convention de Bruxelles, la loi française et la loi algérienne établissent une liste des cas dans lesquels le transporteur est exonéré de sa responsabilité.

---

<sup>108</sup>Schnell & Co. v. S.S. Vallescura, cité note 29 dans FETZE KAM DEM.

<sup>109</sup>FETZE KAM DEM La responsabilité du transporteur- Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685, page 724.

<sup>110</sup>R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, op. Cit, n° 364-2, p. 343

<sup>111</sup>Chambre commerciale, arrêt n°153254 du 24/06/1997.

<sup>112</sup>Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- Transports maritimes- Chapitre 7-Responsabilité du transporteur maritime-Section- 1 Principes de responsabilité - Système des cas exceptés (730) a) Liste des cas exceptés.

La Convention prévoit **dix-huit (18)** cas exceptés, le Code des transports en établit **neuf (9)** (C. transp. art. L. 5422-12) et le code maritime algérien lui établit douze **(12)** cas (CMA art. 803). Il convient dès lors, dans un souci de clarté, de regrouper les cas exceptés en trois rubriques<sup>334</sup> :

Les cas exceptés tenant à des événements extérieurs au navire et à la cargaison, les cas exceptés liés à la cargaison et ceux qui sont relatifs au navire.

### Conclusion

Grace aux incoterms la répartition des frais les risques entre le vendeur de l'acheteur durent l'acheminement des marchandises à l'internationale, le choix de ce dernier permet au vendeur ou l'acheteur la prend l'assurance.

L'assurance est un domaine très vaste et très compliqué à travers les évènements aléatoire qui sont les risques, les assurances dans sa mission de réduire l'incertitude soit pour les personnes ou des particularités.

On ne peut pas simplement limiter les assurances sont les définir et connaitre les éléments qui les dominise, l'opération d'assurance est organisé dans un respect des lois et des guides et conclus entre les partie ou ils négocient sur la différente obligation les droit qui les arranges.

L'assurance maritime est une assurance couvrant les dommages matériels causes aux marchandises transportées, ou corps de navires, ce type est obligatoire pour garantir les sinistres qui arrivent à la mer.

Chapitre III :

Assurances sur faculté  
maritime une étude de cas  
CASH assurance

### Section 1 : Assurance sur faculté maritime

Le transport maritime de marchandise est le mode de transport le plus économique pour l'acheminement des grandes quantités sur de longues distances. Pour cela, l'assurance a joué un rôle capital dans ce domaine, du fait qu'elle répond aux besoins des producteurs, consommateurs et transporteurs dans la sécurité de leurs personnes, de leurs biens, et de leurs situations financières.

Les assurances faculté maritime est une sous-branche de l'assurance transport, c'est une assurance qui porte sur les biens et les marchandises selon des garanties que l'assureur offre à son assuré, en cas de sinistre pendant le trajet. Dans ce chapitre, on va présenter le déroulement d'une assurance avec une section qui touche au cas algérien sur les assurances facultés maritime et une autre section qui porte sur la pratique de la souscription d'une assurance faculté Maritime au sein de la compagnie CASH d'assurance de Tizi-Ouzou.

#### 1. L'évolution des assurances maritime en Algérie

L'évolution de marché algérien des assurances est passée par plusieurs étapes avant et après l'indépendance.

##### 1) La période d'avant 1962

L'Algérie était considérée par les autorités coloniales comme étant une partie intégrante du territoire français et par conséquent la législation applicable aux compagnies d'assurance en France était applicable à leurs agences en Algérie. Le gouverneur général se contentait de donner son avis sur les agréments des agences principales et de publier un rapport annuel sur l'industrie des assurances en Algérie.

La majorité des algériens vivait en deçà du seuil de pauvreté, ils n'avaient donc rien à assurer et encore moins les moyens de payer les primes. Cela veut dire, qu'à l'instar des autres activités économiques, l'assurance a été introduite et développée en Algérie pour les besoins des populations européennes. Ainsi, au cours des années 1950, deux assurances obligatoires ont été instituées : L'une est relative aux accidents de travail en 1950 et l'autre est relative à l'automobile en 1958. Suite à leurs institutions, le marché des assurances a connu une certaine expansion qui incita les sociétés mères dont le siège était en France à ouvrir des agences en Algérie.

### 2) La période 1962-1989

Cette période a été caractérisée par une nationalisation et une spécialisation de l'activité d'assurance. Les compagnies d'assurances étrangères se sont vues notifiées l'obligation de céder 10% de leurs portefeuilles au profit de la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR), créée en 1963. Les compagnies étrangères ont refusé de céder à cette obligation, et ont cessé toute activité d'assurance en Algérie. La CAAR a pris en charge les engagements envers les assurés laissés par ces compagnies et s'est chargé des indemnisations.

En 1964, outre la CAAR, seule la Société Algérienne d'Assurance (SAA), alors société Algéro-Egyptienne, a continué d'exercer ses activités avec la Société Tunisienne d'Assurance et de Réassurance (STAR), aux côtés de deux Mutuelles d'assurances, l'une pour les risques agricoles et l'autre pour les travailleurs de l'enseignement.

L'ordonnance n°66-127 du 27 mai 1966 a institué le monopole de l'Etat sur toutes les opérations d'assurances. Les entreprises publiques nationalisées étaient : la CAAR, spécialisée dans les risques transports et industriels, et la SAA (après rachat des parts Égyptiennes) pour les risques automobiles, assurances de personnes et risques simples.

En 1975, la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) est créée. Les compagnies d'assurances étaient dans l'obligation d'effectuer l'intégralité de leurs cessions au profit de la CCR. Une accentuation de la spécialisation a été entamée en 1982, avec la création de l'Algérienne d'Assurance Transport (CAAT) qui monopolisait les risques de transport prenant ainsi, une part de marché à la CAAR qui monopolisait les risques industriels.<sup>118</sup>

### 3) L'ouverture et la libéralisation du marché

En 1989, la parution des textes relatifs à l'autonomie des compagnies publiques entraîne la déspecialisation. A compter de cette date, les sociétés ont pu souscrire dans toutes les branches. Ainsi, les trois compagnies publiques existantes ont modifié leurs statuts en inscrivant dans leurs exercices toutes les opérations d'assurance et de réassurance, ce qui a entraîné l'émergence d'une réelle concurrence entre ces compagnies.

Mais, ce n'est qu'en 1995, avec l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, que l'Algérie s'est dotée d'un cadre juridique des assurances. En effet, cette ordonnance est le texte de référence du droit algérien des assurances. Elle met fin au monopole de l'Etat en matière d'assurances

---

<sup>118</sup> « Guide des assurances en Algérie » édition 2015. P 11.

et permet la création de sociétés privées algériennes. Ce texte réintroduit les intermédiaires d'assurances (agents généraux et courtiers), disparus avec l'institution du monopole de l'Etat sur l'activité d'assurance.

Les compagnies étrangères désireuses de s'implanter en Algérie peuvent se constituer en sociétés d'assurances de droit local, en succursales ou en mutuelles d'assurances. Elles peuvent également opter pour la création d'un bureau de représentation depuis janvier 2007. A chacune de ces structures correspond un régime juridique qui lui est particulier<sup>119</sup>.

#### **2. Les assurances transport en Algérie de l'année 2019 à l'année 2020**

Le marché algérien de l'assurance (toutes activités confondues) a enregistré de bonnes performances en 2019 avec une croissance annuelle de 6%, selon la note publiée, dimanche 26 avril par le Conseil national des Assurances (CNA). Le chiffre d'affaires du secteur a atteint 152,1 mds de DA (1,18 milliard de dollars) en 2019, contre 143,3 mds de DA (1,11 milliards de dollars) en 2018 (+6,1%).

Cette performance est due essentiellement aux assurances dommages, réalisant un chiffre d'affaires de plus de 131,8 mds de DA (1 milliard de dollars), s'accaparant, ainsi, une part de marché de 86,7%.

La branche transport régresse, au titre du premier semestre 2020, de 11,9%. Elle affiche une production de 2,2 milliards de DA, contre 2,5 milliards de DA au 30/06/2019. Cette diminution s'explique, principalement, par le climat économique que traverse le pays en raison de la crise sanitaire.<sup>120</sup>

Au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2020, la branche transport régresse de 3,8% en comparant son chiffre d'affaires par rapport à celui réalisé dans la même période de 2019, générée par les sous branches « Transport aérien » et « Transport terrestre » qui diminuent avec des taux respectifs 20,8% et 18,1%.

Contrairement à ce qui précède, les sous-branches « Transport maritime » et « Transport ferroviaire » marquent une stagnation<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> « Guide des assurances en Algérie » édition 2015. P 12

<sup>120</sup> CNA – Note de conjoncture T2-2020

<sup>121</sup> Idem

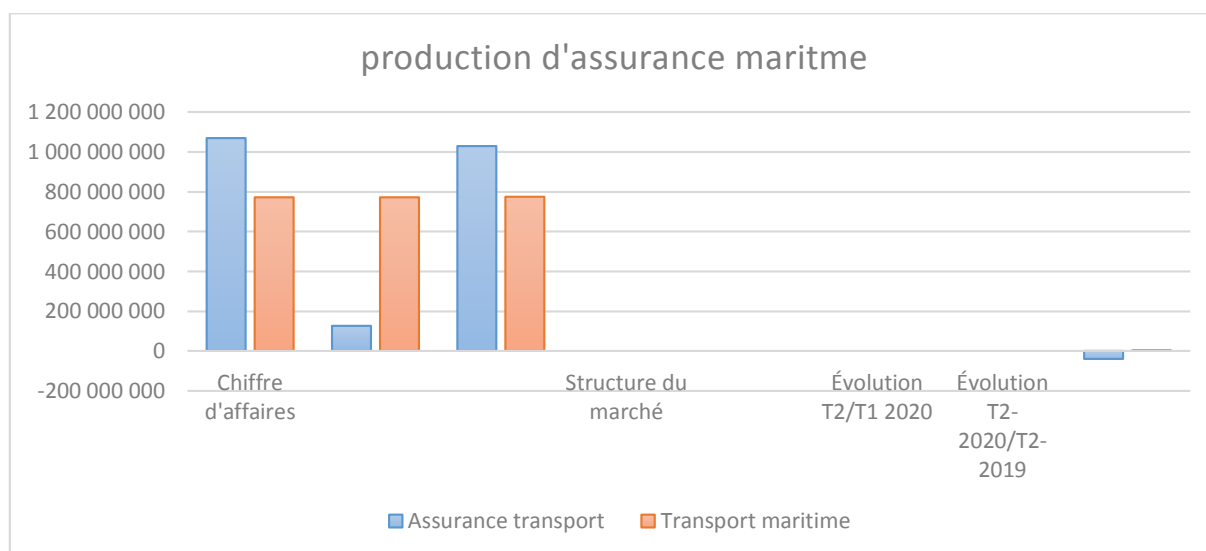
### CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

**Tableau N°8** Production des assurances de maritime durant le t2-2020

En DA	Chiffre d'affaires			Structure du marché		Évolution T2/T1 2020	Évolution 2020/T2-2019		T2-En valeur
	T2-2019	T1-2020	T2-2020	2019	2020		En %	En	
Assurance transport	1 069 983 780	1254986 05	1 029 522 644	3,3 %	4,1 %	-18,0%	-3,8%	-40461 136	
Transport maritime	772 620 289	7716404 36	774 419 520	2,4 %	3,1 %	0,4%	0,2%	1 799 230	

Source : production des assurances de dommages durant le t2-2020 CNA – Note de conjoncture

**Figure N°3** : la production des assurances maritime en algérien pour l'année 2019-2020.



Source : réalisé par moi-même.

D'après le tableau chiffre d'affaire assurances transport, assurance maritime à aux un chiffre d'affaire plus importants pendent les trimestres 1 et 2 de l'année 2020 et 2019.

Pour l'assurance transport et l'assurance maritime à une évolution sur la structure de marché de l'année 2020 par rapport au 2019 pendent le premier trimestre.

Une réduction de la production sur l'assurance transport avec 18,0% pour 2ème trimestre et premier trimestre de l'année 2020 et une croissance pour la production l'assurance maritime avec 0,4%.

### CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

Une décroissance de la production pour les assurances transport avec de 3,8% durant le 2ème trimestre de 2020 par rapport au 2019, mais pour les assurances maritime à une évolution de 0,2%.

L'assurance maritime une branche qui est à une évolution est n'a pas un déficit pendant cette crise sanitaire de covid-19.

#### **3. 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 et 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 marchandise 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 à engager une double mesure protectionniste :

- La première est celle de la loi 78-02 de 1978 portant sur le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.
- La seconde relève de l'obligation d'assurer toute marchandise importée, et ce suivant la loi 80-07 du 9 août 1980.

Cependant, une nouvelle économie a été instaurée à partir des années quatre vingt en Algérie. Pour un marché plus 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 mutations. 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 à une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 3,8% en 2020, mais elle ne représente qu'une partie minime par rapport au secteur d'assurance dommages.<sup>122</sup>

Mais les réformes entreprises par l'Etat algérien en matière d'assurance maritime n'ont pas atteinte les résultats escomptés et la contribution du 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 faculté est justifié par le caractère international du transport et du commerce mondial, et qui est recommandé par une élasticité dans les échanges mondiaux.

#### **4. La Souscription en assurance faculté maritime**

La souscription est un élément important dans la mise en place d'une police d'assurance sur faculté maritime, avant d'engendrer les détails sur la souscription d'assurance, nous devons définir d'abord cette dernière et s'étaler sur les types de police d'assurance sur faculté maritime existantes sur le marché algérien des assurances.

##### **4.1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés**

La police d'assurance maritime, s'inspire de code maritime algérien et del'ordonnance 95/07, modifiée par la loi 06-04 du 25 février 2006 relative aux assurances et définit l'objet, l'étendue de la garantie, les exclusions, les modes d'assurance, ...etc.

« La police d'assurance maritime s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire et/ou

---

<sup>122</sup>CNA –Note de conjoncture T2-2020

Complémentaire à un transport maritime couvert par cette police». <sup>123</sup>

Notons aussi, quelques éléments principaux concernant cette police d'assurance tels que :

- C'est une assurance à caractère facultatif ;
- C'est un contrat écrit ;
- C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tout moyen de transport préliminaire et /ou complémentaire à un transport maritime ;
- Elle compte deux parties : **les conditions générales**, qui sont des clauses de base commune à toutes les assurances du genre et **les conditions particulières**, qui sont spécifiques au risque assuré.

#### 4-2. Les types de police d'assurance faculté Maritimes

##### A-La police au voyage :

Elle consiste à assurer une seule expédition (tarif générale irrégulier). Ce contrat couvre un seul voyage pour une valeur et pour une destination précise, elle est souscrite à chaque expédition. <sup>124</sup>

##### B-police d'abonnement ou flottant :

C'est un contrat d'assurance qui est généralement annuel. Cette police engendre certain avantage comme le gain de temps pour les opérateurs du fait qu'elle n'exige pas la souscription d'un contrat pour chaque expédition, et aussi elle offre une couverture automatique réalisée, il y'aura émission d'avis d'aliment qui comprend l'identité du client et le nature de la marchandise à assurer.

##### C- la police à alimenter ou à éteindre :

Son mode de fonctionnement est similaire à la police d'abonnement et elle offre les mêmes avantages à la seule différence que, dans le cadre d'une police à alimenter, les valeurs à assurer sont connues d'avance et seront mentionnées dans le contrat, elle est souscrite pour un marché déterminé dont les expéditions sont échelonnées sur une période déterminée. Cette police couvre plusieurs expéditions qui sont établies dans le temps, pour chaque expédition, il y'aura émission d'avis d'aliment qui comprend l'identité du client et le nature de la marchandise à assurer.

---

<sup>123</sup> August-Reynard WERNER, *Op-cit*, P.364.

<sup>124</sup> Condition générale d'assurance maritime sur faculté

### **D- La police tierce chargeur :**

Destinée à l'usage de compagnie de navigation appelée à assurer les marchandises pour le compte de leurs clients, cette police distingue de la police d'abonnement en ce sens que la garantie n'est pas automatique. La souscription est tenue de déclarer l'expédition avant le commencement des risques. Cette déclaration se fait au moyen d'un avis d'aliment qui reprend l'identité du client et la nature des biens à assurer.

### **4-3. Les obligations des parties souscrire en assurance faculté maritime**

Selon Ordonnance N° 95-07 relative aux assurances l'article 108 et 110 des de titre II sur les assurances maritime les obligations de l'assuré sont les suivantes :

#### **a - L'assuré est tenu :**

- 1) de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur ;
- 2) de payer la prime selon les modalités fixées au contrat ;
- 3) de déclarer, au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat ;
- 4) de déclarer, dès qu'il en a eu connaissance, le ou les contrats qui assurent le même bien contre le même risque auprès d'un ou plusieurs assureurs ainsi que les sommes assurées ;
- 5) d'observer les obligations dont il a été convenu avec l'assureur ou qui sont édictées par la réglementation en vigueur et apporter les soins raisonnables pour prévenir les dommages ou en limiter l'étendue ;
- 6) de prendre toutes mesures nécessaires tendant à la sauvegarde des droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables des dommages ;
- 7) d'aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant la matérialité du sinistre et la détermination du montant des dommages et pertes.

Dans tous les cas de fraude de la part de l'assuré, l'assurance est réputée sans objet.

#### **b- Obligation de l'assureur :**

Après vérification et acceptation des conditions dans lesquelles s'est produit le dommage et reconnaissance de la validité des pièces fournies l'assureur va :

- Verse le montant de l'indemnité calculée en fonction des clauses stipulée dans la police
- Ensuite il cherchera l'éventuelle responsabilité du transporteur ou de commissionnaire.

#### 5. Evènement concerné

L'acheminement de la marchandise préparée, emballée et conditionnée peut s'arriver des risques de dommage sur matériel, Tous cas de figure occasionnent des coûts supplémentaires et nuisent à la réputation de l'entreprise exportatrice. Peut-on s'assurer par des différentes polices que permet de couvrir en cas de sinistre.

Il est important de souligner que les polices d'assurance maritime créent une unité et une continuité de la couverture. En effet, les opérations accessoires au transport telles que la manutention -chargement, déchargement-, et les stockages intermédiaires en cours de transport, sont couverts depuis la prise en charge par le premier transporteur au commissionnaire, jusqu'à livraison au destinataire. En fonction de l'incoterm choisi, la garantie d'assurance directe cessera au moment du transfert des risques du vendeur à l'acheteur.<sup>125</sup>

#### 5-1. La durée de risque

Au regard de la durée des risques dans la police facultés maritimes, quatre formules d'assurance existent pour la couverture des risques se posent qu'il y'a quatre points (A) qui est le pays d'expédition le point (A') le port d'expédition.

Le point (B) le pays destinataire le (B') le port de destination

##### - De point A jusqu'au point B :

Les risques commencent au moment où les facultés quittent les magasins de l'expéditeur et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire. C'est qu'on appelle aussi couverture de magasin à magasin.

##### - De point A' jusqu'au point B

---

<sup>125</sup> Article 2 paragraphe 1 de la police d'assurance maritime sur facultés,

## CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

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

### - De points A' jusqu'au point B' :

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

### - De points A jusqu'au B'

La couverture commence à partir au les facultés quittant les magasins des expositions et elles finissent où elles sont déchargées au port de destination.

## 5-2. les dommages garantis

Le mot avaries a un sens très général ; il désigne tous les dommages et toutes les pertes qui peuvent survenir au cours de l'expédition maritime, aussi bien la perte totale que le dommage matériel subi par le navire ou par la marchandise.

Il y'a deux types d'avaries, avarie communes et avarie particulières

### A- Les avaries communes

C'est une règle très particulière en matière d'assurance transport maritime. Elle implique une répartition équitable, entre toutes les parties intéressées, des dépenses impératives dues à un événement extérieur qui met en péril une expédition et nécessite des sacrifices financiers. Les règles d'YORK et d'AVERS disposent qu'il y a acte d'avarie commune quand e seulement quand les éléments ci-après sont réunis.

- Un péril imminent menaçant le navire et sa cargaison, comme le naufrage, l'échouement, etc. ;
- Un acte volontaire et raisonnable suite à une situation dangereuse mettant en péril le navire et la cargaison transportée ;
- Un sacrifice ou une dépense extraordinaire que le transporteur n'aurait pas engagée dans les conditions normales d'exploitation du navire ;

- Un salut commun, qui est un acte devant aboutir à une fin utile : celle de sauver les intérêts engagés une expédition maritime<sup>126</sup>.

#### ➤ La déclaration de l'avarie commune

Généralement ceux sont les naufrages, échouements et incendies qui en sont la source la plus fréquente. Cependant il est utile d'illustrer ce cas avec un exemple pour une meilleure compréhension :

Supposons qu'un navire s'est échoué, le capitaine ordonne alors de jeter à la mer les marchandises les plus lourdes afin de l'alléger et de pouvoir regagner le port de relâche, ou encore de lancer un appel de détresse pour avoir une assistance (remorqueurs) - une opération qui reste néanmoins compliquée et onéreuse.

La forme de la garantie de l'avarie commune sera choisie par l'armateur, qui sera conseillé par l'expert répartiteur d'avarie commune ; les garanties sont exigées sous l'une des formes suivantes :<sup>127</sup>

**a-** La signature du seul compromis d'avarie commune, appelé aussi « engagement à contribuer ».

**b-** La signature du « Lloyd's average bond » avec le paiement de contributions provisoires ou la fourniture des garanties validées par des signatures reconnues. Dans la pratique, les garanties par les compagnies d'assurance à la place des contributions provisoires sont acceptées.

#### **B- Les avaries particulières**

Ce sont les dommages uniquement soufferts par le propriétaire de la marchandise. Il supporte seul les charges de répartition ou d'entretien des marchandises avariées.

Il s'agit :

- Au cours de transport (vol, casse, perte, de qualité ou de quantité due au Désarrimage ...)
- Au cours des opérations de manutention (chargement à bord, manipulation en cale déchargement, transbordement ...)

Les dépenses que les frais de retour ou de son transport maritime, ou de son déchargement ; ainsi que des frais de location de bâches pour protéger la marchandise assurée.

---

<sup>126</sup> J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, éd Brulants, Bruxelles, 1993, P118.

<sup>127</sup> J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de

Les frais sont engagés en vue de préserver la marchandise assurée des dommages ou pertes matérielles ou d'en limiter l'étendue.

Cependant, il est impératif que deux conditions soient respectées pour qu'elles soient à la charge de l'assureur. Tout d'abord elles doivent être à l'origine d'un risque couvert, ensuite

Que le dommage consécutif soit garanti par la police elle-même.

#### 5-3. Les mode de garantie

La police d'assurance maritime sur facultés sous ses nombreuses variétés prévoit deux modes principaux de couverture ; une assurance tout risque (TR) et une assurance Franc D'avaries Particulières Sauf (FAP SAUF). Les risques couverts se traduisent en avaries particulières et avaries communes.

##### A-La garantie « Tous Risques » :

Il est utile de préciser qu'indépendamment des obligations du contrat ; et dans la limite du temps et du lieu prévues par la police, la « tous risques » est une garantie dont l'étendue est très élargie. Dans ce mode d'assurance l'assureur s'engage à couvrir les dommages et les pertes matérielles non seulement, mais aussi les pertes en poids et en quantités causées aux objets assurés à la suite :<sup>128</sup>

- D'évènement majeur par tout moyen de transport successif ou d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, case, perte...) survenant au cours du transport ;

- D'accident survenant au cours de la manutention, séjour à quai, on relèvera deux limitations ;

**a-** Le vol et disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque.

Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées ;

La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.

**b-** La deuxième relative aux marchandises en pontée ; elle son automatiquement couvertessi celle si elles sont chargées sur des navires munis d'installation appropriées.

---

<sup>128</sup> J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. p174.

## CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

Cependant L'assureur n'accorde pas "la tous risques" pour les cas suivants :

- Certaines marchandises voyageant en vrac ou sans emballage.
- Certaines destinations réputées dangereuses.
- Les marchandises chargées en pontée (sur le pont du navire).

### **B- Les garanties « FAP SOUF »**

La police « Franc d'avarie particulière sauf » ou « FAP Sauf », est une garantierestreinte, qui ne garantit pas comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf cellesprovenant d'un certain nombre de cas limitatifs énoncés dans le texte de l'imprimé FAPSAUF ;

Dans ce mode de garantie l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes matériellesdes objets assurés, ni les pertes de poids ou de quantités et ne prend en charge que lesévénements limités par (l'article 2) alinéa 3 de la police d'assurance maritime sur facultés.

C'est à dire des événements lourds de conséquences touchant à la fois le navire transporteur etla cargaison. Ces événements pour la partie maritime du voyage figurent dans l'énumération suivante :

- Abordage, échouement, naufrage, heurt du navire ou de l'embarcation de transport contreun corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces ;
- Voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port derefuge et à décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- Incendie, explosion, chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimesd'embarquement, de débarquement ou de transbordement ;

A cette liste s'ajoute des évènements à caractère cataclysme ou de force majeure qui peuvent aussi se produire pendant le voyage terrestre ;

- Raz de marée, cyclone, trombes caractérisés, éruption volcaniques, tremblement de terre, de mémé que l'incendie, explosion et chute de foudre ;

### **5-3-1. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance**

Les dommages et pertes matérielles ne sont pas les seules garanties accordées parl'assureur dans la police « TOUS RISQUES » à l'inverse de la « FAP SAUF ».

Cependant il n'est précisé dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 des conditionsgénérales de la police d'assurance que ce qui distingue l'une de l'autre seulement ; aussi leparagraphe 4 limite les autres risques couverts communs aux deux autres modes.

### CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

Ceux-ci sont, d'abord, les avaries frais exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte imminents ou d'en limiter l'étendue, comme :

- Les frais de réexpédition d'une machine endommagée lors du transport maritime dans le but de sa répartition.
- Les frais engagés pour la location d'un magasin (lieu de stockage) ou d'une bâche pour protéger les marchandises assurées de l'humidité et des eaux de pluie.
- les frais engagés pour surveiller les opérations de déchargement (à hauteur de 5% de la prime nette) et si il n'y a pas eu sinistre.

Ajoutons à tout cela les contributions sur les facultés des avaries communes, c'est à dire qu'à ce moment l'assureur assume les frais d'avarie commune de l'assuré (toujours si le sinistre est couvert par la police). Pour terminer le cas de changement ou de relâche forcée de voyage ou de navire, de faute du capitaine, des marins (gens de mer) ou des pilotes.

#### 5-4. La fin de la garantie

Il y a deux conditions qui déterminent la fin de garantie :

Selon l'article 9 des conditions générale assurance faculté maritime, la garantie cesse au moment où les facultés arrivent chez le destinataire et entreposées dans ses magasins.

- Lorsque les marchandises sont parfois stockées dans des entrepôts, les quais (docks publics/privés) pendant un temps plus ou moins long avant qu'elles ne soient livrées ; ce qui arrive parfois, dans ce cas précis, l'article 9 stipule que la garantie cesse automatiquement un mois après leur déchargement. Ce délai est ramené à 15 jours si le lieu d'entreposage se trouve à l'intérieur du territoire.

- Lorsque l'assuré prend possession de sa marchandise prématurément du lieu de livraison et que par voie de conséquence le voyage est écourté et achevé ou encore modifié.

Dès lors la garantie des risques étant à la charge de l'assureur cesse inévitablement.

##### 5-4-1. Modification de la durée normale du voyage

Les déviations de l'itinéraire préétabli et les transbordements nécessitent une surprime.

Il sera bien évident que si ces modifications - extraordinaires - sont la conséquence d'un risque couvert ils seront de ce fait directement garantis sans qu'une surprime ne soit exigée en plus

du forfait convenu. Or si ces modifications sont imposées par l'assuré et en dehors destermes du contrat un montant donné sera exigé

➤ **Facultés soumises à un régime spécial :**

En application de l'article 4 des conditions générales de la police maritime sur facultés, lesemballages ne sont assurés qu'en « FAP sauf » et à la condition qu'ils aient fait l'objet d'uneassurance distincte de celle du contenu.

Pour les facultés sujettes au coulage ou à la fonte, les facultés en sac ou les facultés expédiéesdans les récipients susceptibles de se casser, la garantie « Tous Risques » ne peut êtreaccordées que si les risques de vol partiel sont couverts, sur les mêmes facultés, les risques devol partiel, ne peuvent être couverts que si la garantie « Tous Risques » a été accordée.<sup>129</sup>

#### **5-5. Les risques exclus de la police faculté maritime**

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur,l'assurance est affranchie de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences.

- Les risques sortant du domaine de la police qui ne peuvent être rachetés c'est donc les risques hors les risques de transport ;
- Dommages dus à l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ou duconditionnement de la marchandise. Un mauvais marquage pourra être assimilé à un défaut de préparation. L'emballage s'entend au sens d'une protection adéquate contre les aléas normaux du voyage ;
- Les dommages matériels résultant d'un retardsauf si le retard est dû à l'un des événements majeurs maritimes listés en « FAP sauf ».
- L'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules ;<sup>130</sup>

#### **6. La prime dans l'assurance maritime sur facultés**

Avant le paiement de la prime d'abord La détermination du montant de la prime est fonction du montant des valeurs assurées et duaux applicable.

---

<sup>129</sup>Article 4, Condition générale sur la police d'assurance maritime sur faculté

<sup>130</sup>Article 7, paragraphe D, des conditions générales de la police d'assurances maritimes sur facultés

## CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

Le choix de trois (3) mode de police qui excite ils permettent d'adapter l'assurance des marchandises aux besoins de l'assuré selon le type de l'expédition envisagé, soit police au voyage, police à éteindre ou police d'abonnement.

Pour une détermination des valeurs assurées auxquelles une valeur d'assurance doit être applique.

### 6-1. La valeur assurée

La valeur assurée est librement déclarée par l'assuré lors de la souscription (police au voyage), ou de la déclaration d'aliment (police d'abonnement) du contrat. Pendant la période d'exécution de la police, l'assuré peut demander à ce que la valeur assurée soit relevée, par exemple en fonction d'une hausse des cours des marchandises. Cette réévaluation est alors opérée par la signature d'un « avenant en augmentation de valeur ».

Assurance de choses soumise au principe indemnitaire, la valeur assurée doit permettre une totale indemnisation de l'assuré sans lui procurer d'enrichissement à l'occasion d'un sinistre.

La détermination de la valeur assurée est fixée par l'article 12 de la police d'assurance facultés, selon quatre (4) références possibles :

#### 1. Quotités de surévaluation autorisées :

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20%.

La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés au temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

#### 2- Valeur à destination :

Si, toutefois, le réclamateur établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie précédemment, est inférieure à la valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les pouvoirs publics ou les organismes qualifiés.

### **2. Facultés vendues :**

Si l'assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

### **3. Déclaration définitive de valeur après sinistre :**

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

## **6-2. La tarification**

La tarification de l'assurance faculté maritime nécessite la prise en considération de plusieurs paramètres et ce afin d'aboutir à la détermination de la prime due par l'assureur.

L'assuré est tenu de faire à l'assureur une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque.

Il doit notamment lui faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et lui déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions.

Le tarif de la valeur des facultés à des taux améliorés et des taux aggravés c'est-à-dire des rabais, les supprime et majoration qui sont calculés avec le taux de base que l'assuré a choisi.

Cette assurance profitera en tant que telle au souscripteur, des exceptions pondent le traitement des clauses à ordre ou au porteur, le sont également au bénéficiaire de la police d'assurance.

Cette option est négociée dans la police d'assurance entre les deux parties. L'assureur offre la possibilité au terme d'une période déterminée de bénéficier d'un pourcentage de ristourne (réduction) de la prime. On prendra en compte le rapport sinistre sur la prime déduction faite d'un pourcentage de frais de gestion.

« L'assurance peut être contractée pour le compte du souscripteur de la police, pour le compte d'une autre personne déterminée ou pour le compte de qui il appartiendra. Dans ce dernier cas, la clause vaut tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui, au profit du bénéficiaire de cette clause ». <sup>131</sup>

### **6-3. Le paiement de la prime**

Les règles de paiement et les sanctions en cas de non-paiement d'une prime.

#### **6-3-1. Règles de paiement**

La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droits de l'acte dans lequel, elle est ressortie <sup>132</sup>.

Cependant, pour les polices d'abonnement et les polices à alimenter, la prime ne devient exigible qu'à partir de l'émission de l'avenant de ressortie de prime, sur lequel sont décomptées les sommes que l'assuré doit à l'assureur pour les applications d'aliment faites à la police.

#### **6-3-2. Sanctions en cas de non-paiement d'une prime échue**

L'Article 16 du code des assurances et, l'article 28 de la police maritime sur facultés, impératifs, déterminent les sanctions applicables en cas de défaut de paiement de la prime.

##### **a. La suspension de la garantie :**

En cas de non-paiement d'une prime échue, les risques seront suspendus huit (8) jours après l'envoi par l'assureur à l'assuré, à son dernier domicile connu de lui, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, pour toutes applications antérieures, à l'expiration du dit délai de huit (8) jours et jusqu'au lendemain à zéro heure de la date du paiement de la prime en retard.

##### **b. La résiliation :**

---

<sup>131</sup> Article 94 des assurances maritime de l'ordonnance N°96 -07 sur les assurances

<sup>132</sup> L'article 13 des conditions générales de la police d'assurance maritime sur facultés.

A défaut de paiement, dans les dix (10) jours qui suivent la suspension de la garantie, l'assureur est en droit de résilier le contrat.

Précisons que la suspension de la garantie ou la résiliation est sans effets à l'égard des tiers de bonne foi, devenus bénéficiaires de l'assurance avant la notification de la suspension ou de la résiliation.

Cependant, l'assureur aura droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis aux autres bénéficiaires.

### **7. Le règlement de sinistre**

#### **7-1. Obligation des parties en cas de sinistre**<sup>133</sup>

Pour tout sinistre, les parties au contrat d'assurance souscrit sur le transport des facultés, sont tenues de respecter les obligations qui y sont mises à leur charge.

##### **a- Obligation de l'assuré doit :**

- Prendre les mesures conservatoires pour éviter l'aggravation des dommages déjà subis ;
- Demander l'expertise d'un commissaire d'avarie si les avaries sont graves mais la plupart du temps du simple bon sens et ne nécessitent pas l'accord du commissaire d'avarie ;
- Pour conserver le recours éventuel contre le transporteur, prendre les mesures conservatoires en constituant un dossier sinistre ;

##### **b- Obligation de l'assureur**

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

#### **b-1- Le règlement en avarie**

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

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

---

<sup>133</sup> Jean Blotti, transport international des marchandises, 2ème édition Vuibert, Paris, p 42

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

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance. Passé ce délai, l'assuré peut réclamer, outre L'indemnité due, des dommages et intérêts. »<sup>134</sup>

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

- **Le règlement par quotité**

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

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

- **L'application des franchises**

C'est une partie de risque qui reste à la charge de l'assuré il s'agit généralement d'une somme exprimée en taux ou en montant des dommages fixés par la police d'assurance « sauf Convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une Franchise de cinq pour cent (5%) ».

#### **b-2- Le règlement par voie de délaissement**

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise »<sup>135</sup>

La formule adoptée par l'ordonnance du 25 janvier 1995 consiste à étendre les champs d'application de la formule de délaissement. Le délaissement est une possibilité offerte

---

<sup>134</sup> Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

<sup>135</sup>Patrick Macq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182

### CHAPITRE III : Assurance sur faculté maritime

---

L'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, quel que soit son choix, restera renouvelable de la valeur assurée.

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants :<sup>136</sup>

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelle.
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyageait que la marchandise n'a pu, dans un délai de 4 mois, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination.
- Lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quarts de la valeur assuré.

L'assuré ne peut faire aucun délaissement des objets garantis, sauf convention contraire aux conditions particulières.

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

Délaissement lui en a été faite par l'assuré ». <sup>137</sup>

#### 7-2. Le règlement du sinistre avarie commune

Le règlement de l'avarie commune s'explique par la solidarité nécessaire face aux fortunes de mer. La première forme de ce sacrifice était le jet par-dessus bord de ce qui encombrait le navire.

Le règlement d'avaries communes regroupe les documents suivant :<sup>138</sup>

- Les rapports d'expertises effectués à la demande des parties ayant des intérêts en jeu.
- Les documents justificatifs du voyage au cours duquel l'avarie a eu lieu.

---

<sup>136</sup> Idem.p183.

<sup>137</sup>Art 115 ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances

<sup>138</sup> J.P. Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de L'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P151.

- Tout document susceptible de justifier les dépenses engagées dans l'intérêt commun de l'expédition maritime.

La notion d'avarie commune s'oppose à celle d'avarie particulière, qui est un dommage qui arrive aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement, en dehors du cas de l'avarie commune.

#### 7-3. Conserver le recours au profit de l'assureur

L'assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tout autre tiers responsable, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires<sup>139</sup>

En pratique, la conservation du recours se fait par :

##### 7-3-1. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables

La lettre de réserves doit être rédigée de la manière la plus détaillée possible, de façon à faire apparaître, expressément, les dommages réellement subis par la marchandise assurée, puis adresser à l'attention de la personne civilement responsable (transporteur/armateur, ou autre), dans les délais réglementaires fixés par le code maritime algérien.

En effet, il est stipulé « qu'en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant, au port de déchargement, avant ou au moment de livraison des marchandises, faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues Par eux telles qu'elles sont décrites au connaissement ». <sup>140</sup>

Les délais fixés par l'article 790 du code maritime algérien pour la notification de ces réserves, sont :

- **Pour les pertes et /ou dommages apparents** : elles doivent être faites avant ou au moment de livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception ;
- **Pour les pertes et/ou dommages non apparents** : elles doivent être faites dans les

---

<sup>139</sup> Chapitre 05, article 15, Alenia 04 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

<sup>140</sup> Article 790 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Trois (03) jours qui suivent la livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception.

Il est à noter que les réserves faites en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux, de plus l'article 802 du code maritime algérien stipule que le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire. D'ailleurs, lorsque la marchandise mise à la disposition du transporteur (prise en charge), et qu'elle comporte des dommages, le transporteur émet de réserves sur le connaissement, d'où l'intérêt de toujours vérifier si le connaissement est net de réserve.

#### **7-3-2. Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire**

L'assuré peut éventuellement, procéder à une constatation dite contradictoire des dommages occasionnés aux marchandises, en présence du transporteur et de l'acconier ou de leurs représentants dûment mandatés ainsi, si les dommages sont constatés contradictoirement sur procès-verbal l'envoi de la lettre de réserves devient facultatif. Il est vrai qu'aucun texte légal n'oblige clairement le transporteur ou son représentant à signer un procès-verbal de constat contradictoire, d'où l'intérêt de formuler les réserves dans les formes requises pour qu'elles ne puissent être rejetées ni par le tiers responsable ni par les tribunaux.

##### **➤ Constatation des dommages et pertes**

L'assuré faire appel à l'un des experts agréés par l'assureur figurant sur la liste annexée au contrat d'assurance. Le délai de constatation des dommages est de trente (30) jours lorsque le lieu de destination final est un port, de quinze (15) jours lorsque le lieu de destination final est un point de l'intérieur.<sup>141</sup>

L'assuré est tenu de communiquer à l'experts toutes les informations ainsi que de lui transmettre tous les documents qui peuvent lui être utiles pour accomplir sa mission dans de bonnes conditions. Ces frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries lui remet le rapport d'expertise. Ils sont ensuite remboursés intégralement par l'assureur, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent, en tout ou partie, d'un risque couvert.

---

<sup>141</sup> Chapitre 06, article 18 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

« En cas de contestation du rapport d'expertise ainsi établi, les parties au contrat d'assurance ont le droit de demander, dans quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre-Expertise amiable ou judiciaire ». <sup>142</sup>

### 7-4. Condition du dossier de réclamation

A l'appui de toute réclamation, il appartient à l'assuré de produire : <sup>143</sup>

- L'original de la police au voyage, ou une copie de la police d'abonnement ;
- L'original de l'avis d'aliment relatif à l'expédition ;
- L'original de la facture commerciale domiciliée ;
- L'original du connaissance
- Lettre de réserves adressées au transporteur, et/ou à ses représentants, établie à la fin du déchargement des marchandises en cas de dommages non apparents et dans les trois (03) jours qui suivent le déchargement dans le cas de dommages non apparents ;
- Le procès-verbal de constat amiable contradictoire ;
- L'état différentiel émis par l'entreprise portuaire de déchargement, en cas de manquant au déchargement ;
- Le bordereau de réserves émis par l'entreprise portuaire de déchargement ;
- Le bon de sortie établi par l'entreprise portuaire ;
- Le bon d'enlèvement adressé par la douane ;
- L'attestation de non débarquement transmise par le transporteur en cas de colis manquant ;
- Le récépissé de dépôt de plainte (en cas de vol) ;
- Le rapport d'expertise
- L'éventuel procès-verbal de destruction de la marchandise en cas de non récupération possible de celle-ci ;
- La lettre de réserves adressée au transporteur routier ou aérien dans le cas d'avarie lors du trajet complémentaire terrestre ou aérien.

Ces pièces doivent être transmises à l'assureur dans un délai maximum de deux (02) mois après la réalisation du sinistre.

---

<sup>142</sup> Chapitre 06, article 17 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

<sup>143</sup> Chapitre 06, article 24 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime

### Section 2 : Exemple pratique d'un déroulement d'une opération d'assurance au sien de CASH assurance

Dans un premier temps il est nécessaire de donner une brève présentation de l'organisme d'accueil, à savoir la CASH assurance.

#### 1. Présentation de La compagnie d'assurance des hydrocarbures (CASH)

La compagnie d'assurance des hydrocarbures, par abréviation CASH est la plus jeune compagnie dommage à capitaux 100% publics fondée en 1996 à la faveur de l'ouverture de marché proclamée par l'ordonnance 95-07, et entrée en activité en 1999.

Son capitale sociale est de 7.800.000.000, 00 DA, il est détenue par des actionnaires Sonagraphe Holding SIP(64%), Nafta(12%) relevant du ministère d'énergie en major de (81%) des parts et (18%) détenu par le ministère des finances à travers le réassureur national la CCR (6%) et la compagnie algérienne d'assurance et la réassurance CAAR (12%).

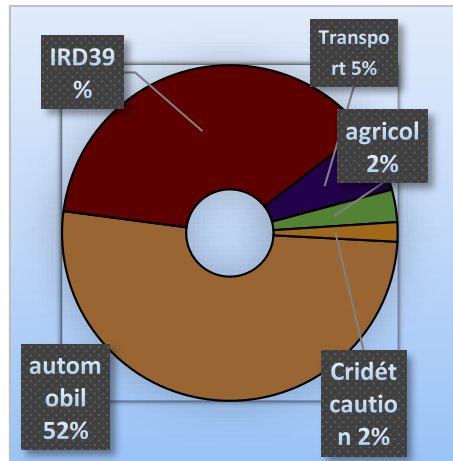
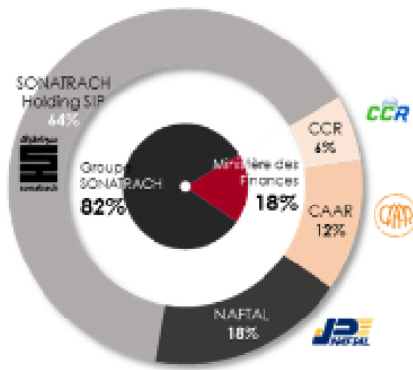
Cette majoritairement d'actionnerait à permet au CASH d'être confronté au quotidien eux défis d'excellence, notamment dans le cadre de la prise en charge de risques particulièrement complexe.

Nonobstant aux conditions de marché qui soumis à une concurrence de plus en plus accrue et inopportunité de l'environnement, la CASH a su tirer profit de sa stratégie de diversification de son portefeuille et a pu, grâce à ses compétences et son savoir-faire dans la couverture des risques de pointe.

Aujourd'hui sur le marché algérienne des assurances elle conforte son **leadership** de l'assurance de dommage aux biens notamment la construction et consolide sa position le deuxième (2<sup>ème</sup>) plus grand assureur incendie et risque divers et le troisième (3<sup>ème</sup>) assureur aux risques de transport. Arrive à maintenir sa position parmi les Cinq premières (5<sup>ème</sup>) compagnies d'assurances du marché avec 10% (toutes branches confondues). Notamment dans la région MENA est la 94<sup>ème</sup> sur un totale de 450 compagnie.

Consciente de cette situation difficile et de la nécessité du maintien, la CASH privilégie la mise en œuvre des plans de formation sélective de son effectif sur tous les aspects de la profession et le renforcement de son réseau par l'ouverture d'autres agences. et à l'innovation des nouveau stratégique à l'horizon de 2024.

**Figure N°04 : assurance du dommage de la CASH** | **Figure N°05 : Les actionnaires de la Cash Assurances**



Source : Rapport annuel 2019 de la compagnie

Le bilan provisoire publié par le conseil national des assurances CNA, permet de lire un regain de croissance comparativement aux faibles taux de progression enregistrés au cours des cinq dernières années. la croissance du marché des assurances poursuit en 2019, Les primes émises au titre des contrats d'assurances dommages affichent une hausse de 4,5% avec un montant 131,8 milliards DA<sup>139</sup>.

En termes de répartition des assurances dommages, dans la compagnie CASH assurance, durant l'année 2019, la couverture assurance automobile, sont dominées essentiellement d'une part de 52%, suivent les assurances incendie et risque divers avec une part de 39%, les assurances transport avec une part 3%, les assurances crédit caution et les assurances agricole avec une part de 2% pour chacun (voir le figure N° 04).

## 2. Histoire de la compagnie

Créée en 1999, la CASH a débuté son activité en 2000, initialement pour pratiquer exclusivement les opérations d'assurances liées au secteur des hydrocarbures, elle s'est ensuite repositionné ces dernières années et adopté le principe de la diversification de ses souscriptions en vue de répondre aux impératifs de sécurité du portefeuille et de la pérennité commerciale.

<sup>139</sup> Rapport annuel de 2019 de la CASH assurance

### CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime

---

La CASH est ainsi agréée pour pratiquer toutes les opérations d'Assurances et de réassurances touchant à l'ensemble des secteurs d'activité avec une orientation vers les grands risques et les risques d'entreprises.

Cette orientation stratégique, a permis à la CASH en peu de temps de constituer un portefeuille d'affaires varié et à compter parmi sa clientèle, des entreprises intervenant tant dans la pétrochimie que dans d'autres créneaux tels : le dessalement d'eau de mer, le génie civil, le transport maritime etc.

**Entre 2000 et 2002 :** Orientation quasi exclusivement sur la gestion des risques liés à l'énergie et aux hydrocarbures.

**Entre 2002 et 2003 :** Déploiement de l'activité vers les grands risques industriels et de pointes, ainsi que les grands projets de construction et de montage.

**En 2003 :** Plus de diversification en ciblant le segment de marché relatif aux risques de PME/PMI, des Commerçants et Artisans.

**Entre 2004 et 2005 :** la CASH et ses réassureurs participent à l'indemnisation de Sonatrach pour Près de 500 millions DA.

L'évolution des engagements et des investissements découlant du développement de son activité, a nécessité des mises à niveau de son capital social.

**En 2007 :** Le capital social s'est vu augmenté à 2.800.000.000,00DA, par apport équitable de ses actionnaires.

**Entre 2008 et 2009 :** assureur des principaux projets de structurants, CASH chef de file du consortium d'assureurs pour la couverture des risques de Sonatrach.

**Depuis 2011 :** Par un nouvel apport de SONATRACH et NAFTAL, le capital social est passé à 7.800.000.000, 00 DA, faisant de ce dernier le principal actionnaire avec une part de 82%.

**En 2015 :** la CASH crée en partenariat avec la Banque national algérienne BNA et le groupe koweïtien CIG, Une compagnie d'assurance de personnes dénommée « Algérienne Vie »/ AGLIC

**En 2018 :** ouverture une nouvelle compagnie à la wilaya de Tizi-Ouzou : D 0801.

**En 2019** : un nouveau plan stratégique à l'horizon 2024 exprime cette réorientation et inclut une feuille de route de transition digital. CACH réalise de brillantes performances (croissance annuelle de 6%).

### 3. L'objectif de la CASH

La CASH assurance est une filiale de groupe SONATRACH ce qu'il dispose de grandes capacités financière qu'elle continue d'accroître à travers une gestion rigoureuse et dynamique.

Elle veille de manière permanente à offrir à ses clients (entreprise et particuliers) des couvertures simples avec des garanties étendues, adaptées aux risques, qu'ils encourent avec des tarifs compétitifs et avantageux, ce, pour donner le plus de valeur ajoutée à ses clients.

De sa stratégie de déploiement de son réseau, dans des régions à fort potentiel l'accompagné par des offres de produits adaptés et segmentés, ses points de vente continueront à jouer un rôle central dans le renforcement et la diversification du portefeuille, axé sur les petites et moyennes entreprises et industries (PME-PMI), garant d'une croissance stable.

L'évolution des solutions permet de répondre mieux aux nouveaux défis du marché tels que la digitalisation et le passage aux énergies renouvelables, Cette évolution environnementale et économique à saisir une meilleure opportunité.

La compagnie offre son expertise, ses conseils et son accompagnement aux assurables, à travers une direction entièrement dédiée à l'expertise et à l'appréciation des risques (ses ingénieurs/experts pluridisciplinaires sont à la disposition des clients à travers tout le territoire national).

La bonne sélection et le choix des réassureurs partenaires de la CASH dans le processus de transfert des risques, en plus du réassureur national (CCR Alger), cinq autres réassureurs ont été retenus compte tenu, notamment, de leurs expérience et solidité financière, traduites par des notations supérieures émanant des principales agences de notation, soit standard et poor's et AM Best.

### 4. Les produits et services de la compagnie

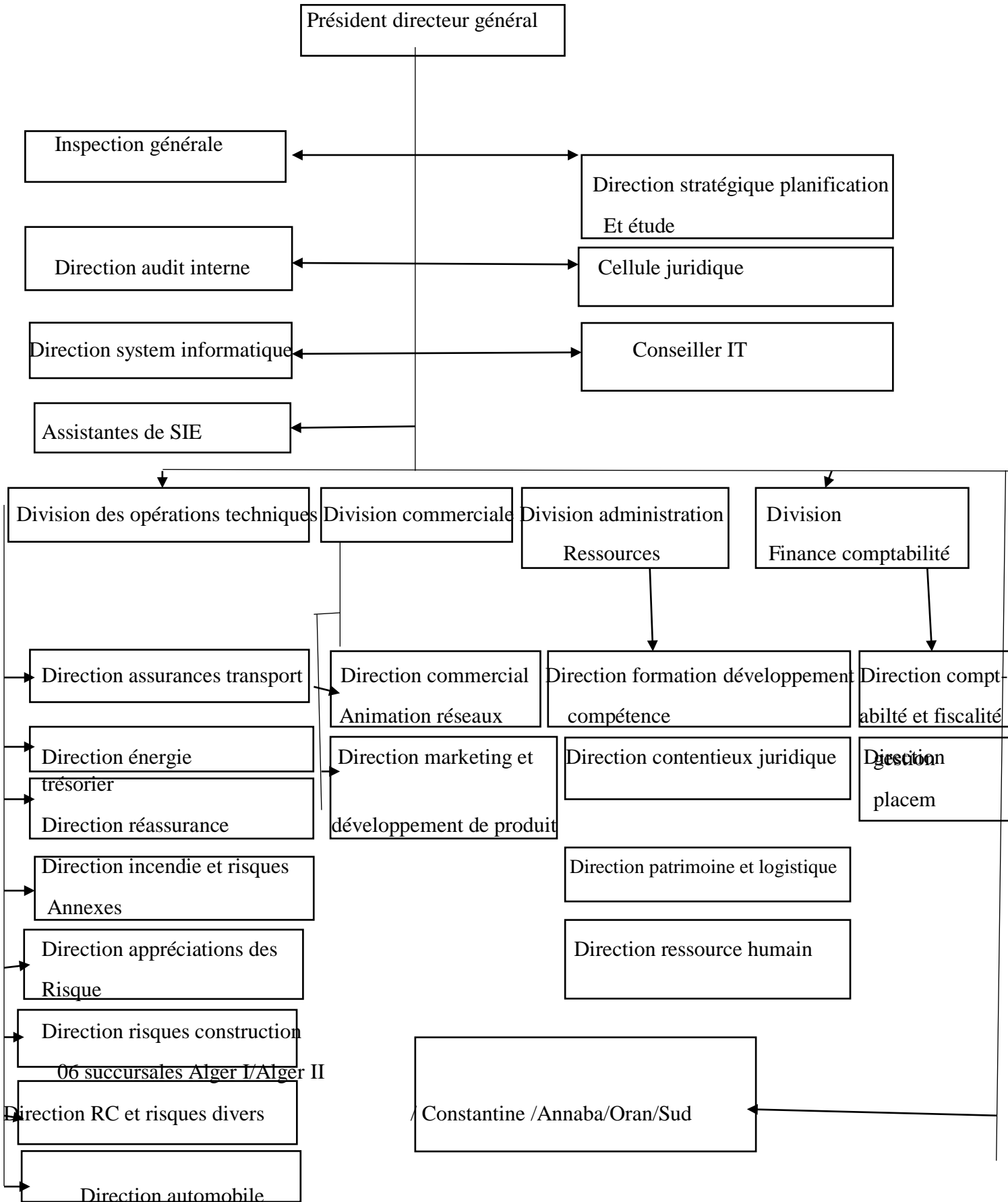
La compagnie Cash assurances propose divers produits d'assurances :

### CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime

---

- Assurance automobile ;
- Assurance multirisque habitation ;
- Assurance bateau de Plaisance ;
- Assurance Catastrophes Naturelles ;
- Cat-Nat (à usage commercial et industriel) ;
- Assurances Incendie Risque Simple ;
- Assurances RC Générale ;
- Assurances RC Professionnelle
- Assurances Bris de Glace ;
- Assurances Dégâts des eaux ;
- Assurances Vol sur Marchandises / coffres ;
- Assurances Multirisques Matériel Informatique ;
- Assurances Voiturier.

5. Organisation de la compagnie



### **6. Les conditions générale de la CASH**

Pour souscrire un contrat d'assurance à la compagnie et couvrir l'assuré sous des conditions permet d'indemniser les risques liés à la nature de l'opération.

Des conditions particulières qui permettent de définir avec précision les responsabilités de chacune des parties au contrat en cas de sinistre.

La présente condition générale son régies tant par l'ordonnance 95-07 de 25/01/1995 relative aux assurances modifie et compléter par la loi 06-04 de 20 février 2006.

### **7. Les étapes préalables pour une souscription une police d'assurance faculté maritime par la compagnie Cash assurance**

Pour la souscription d'assurance sur faculté maritime il nécessaire de bien comprendre des étapes et les procédures qui permet de produire une excellent assurance, ce dernier qui caractérisent par le processus d'évolution et la gestion des risque qui menaçant les biens durant leur déplacement entre le pays vendeur et pays acheteur.

La souscription et la domiciliation des polices d'assurance se fait par le réseau commercial à savoir : les agences qui sont chargées de la réception de la clientèle, de la délivrance des polices d'assurance et de l'encaissement des primes à l'établissement du contrat, de la gestion et du règlement des sinistres.

Pour la gestion et l'enregistrement de police il est obéir à la procédurier les trois phases principale pour la couverture optimale, la première c'est recueil les informations auprès des l'assuré ensuite le projet de contrat et en fin le règlement de sinistre par l'assurance.

#### **7-1. Etape du Demande d'assurance**

La souscription d'un contrat avec un assureur débutera avec un questionnaire ou bien en présence l'un des autres ; ce questionnaire il cite des informations nécessaires qu'une compagnie a besoin pour compléter la souscription, signée par l'assuré et sur l'identification de l'assureur. La connaissance sur la faculté, les conditions d'assurance demandées et les garanties. La demande il contient de 5 partie suivent :

- 1- L'identification, il contient le nom, l'adresse et le contacte de l'assuré
- 2- Facultés, est la description la nature des facultés type d'emballage, le trajet, le montant global d'expédition et nombre de voyage limite de garantie souhaité par voyage et par navire

## CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime

---

- 3- sur le choix les conditions d'assurance demandées (tous risques sauf, FAP Absolument, FAP sauf et perte totale)
- 4- Le choix des garantie complémentaires (vol et disparition, guerre et risques assimilés profil espéré, trajet complémentaire, trajet préliminaire, influence de température
- 5- Le choix Del 'entendue de la garantie ou la durée de risque

Au-dessous la signature de souscripteur et la date (**voir annexe N°01**)

### **7-2.Etape de production de l'assurance**

La production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs en vigueur et les pouvoirs de souscription.

#### **7-2-1. La tarification**

Après examen de la demande et la déclaration de toute information de l'assuré, la structure chargée de la production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs améliorent (les réductions) et les tarifs aggravent (les rabais et les surprimes) en vigueur et les pouvoirs de souscription.

Dans le cas du tarif " Facultés maritimes " nous avons retenu que le taux dépend de trois facteurs essentiels :

- la catégorie de la marchandise à transporter
- l'itinéraire entre Alger et le port de provenance ;
- Le risque pays de provenance, selon que celui-ci est développé ou non.

La tarification est composée de plusieurs critères qui sont :

#### **a. La nature de la marchandise à assurer**

Les marchandises sont classées par rapport à leur degré de vulnérabilité et à détailler par famille de produit.

#### **b. La valeur de la marchandise**

L'assuré doit indiquer la valeur pour laquelle il désire assurer la marchandise au moment de la souscription de la police au voyage ou l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement.

#### **c. Le mode d'assurance choisi**

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie tous risque ou FAPSauf, il y'a aussi des garantie complémentaire à un taux des surprimes et des majorations et des taux des rabais et des réductions.

### **d. Provenance de la marchandise**

C'est l'origine de la Marchandise ; La région ou pays d'où vient la marchandise est un élément essentiel pour la détermination de la prime.

## **7-2-2.Les garanties et annexe**

### **1-Vol et disparition**

Les taux de la prime applicable à la garantie « vol et disparition » dépendent de la catégorie des marchandises à déterminer selon la nomenclature « vol et disparition » cette nomenclature est devisée en quatre (04) catégories.

- a.** Catégorie 1 : matière brute, matériaux ou équipements lourds, non consommable en l'état, nécessitant des moyens de levage et de transport importants, dont la quantité ou partie qui pourrait en être volée est insignifiante en matière de vol ;
- b.** Catégorie 2 : matériaux ou équipements de taille petite ou moyenne tels que pièces détachées, pouvant relativement être facilement transportés ;
- c.** Catégorie 3 : matériaux ou équipements de petite taille pouvant facilement être transportés, consommables en petite quantité en l'état ;
- d.** Catégorie 4 : matière, matériaux ou équipements directement consommable, facile à transporter et à "revendre ".

### **2-Prolongation de séjour à quai**

Le tarif actuel présente un taux unique de 0,10% applicable par quinzaine commencée qui est doublement critiquable :

- e.** Le taux est applicable quel que soit la garantie de base qu'il prolonge, provoquant ainsi une injustice entre les assurés ;
- f.** L'application d'un même taux pour toutes les quinzaines n'encourage pas à la prévention par l'enlèvement rapide des marchandises.

Le tarif que nous proposons pour cette garantie tient compte de ces deux remarques en ce qu'il constitue une majoration de la prime de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition, et qu'il est progressif dans le temps, comme le montre le tableau suivant :

## CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime

**Tableau N°09** : le taux de majoration sur prolongation de séjour à quai

Quinzaine	1 <sup>ère</sup>	2 <sup>ème</sup> et3 <sup>ème</sup>	4 <sup>ème</sup> et5 <sup>ème</sup>	6 <sup>ème</sup> etplus
Taux de Majoration	25 %	40 %	60 %	100 %

Source : de document interne

### 3. Risques de guerre

Le taux applicable aux risques de guerre est fixé 0,05%. Toutefois, il y a lieu de préciser que ce taux peut subir des fluctuations en fonction des zones dites de guerre empruntée par le navire transporteur.

#### 7-2-3.Les surprimes et majorations

Les surprimes et majorations sont applique sur le taux de base sur les quatre cas suivent :

##### 1- Surprime pour chargement en pontée

Le taux applicables aux marchandises chargées en pontée doit être majoré de **25%**.

##### 2- Surprime pour âge et pavillon du navire

Le taux de surprime de l'âge du navire est comme suit :

**Tableau N°10** : Le taux de surprime de l'âge du navire et pavillon

Age de navire	Surprime de pavillon	Surprime d'âge
De 0 à 15ans	0,150%	—
De 16 à 20 ans	0,187%	0,125%
De 21 à 25ans	0,375%	0,250%
De 26 à 30 ans	0,560%	0,375%
De 31 à 35ans	0,750%	0,500%
De 36 à 40 ans	1,50%	1,00%
De plus de 40 ans	2,25%	1,50%

Source : à partir des données document interne

##### 3- Surprime de transbordement :

Transbordement effectués dans les ports africains et proches méditerranéens :

- Majoration des taux de 0,05%

Transbordement effectués dans d'autres ports ;

- Majoration des taux de 0,10%

#### **4- Surprime pour voyage complémentaire**

Dans les couvertures 'magasin à magasin' et FOB SITE, le trajet terrestre complémentaire ne donne pas le droit à surprime lorsqu'il est circonscrit dans un rayon inférieur ou égal à 25 km. Au-delà de cette dernière limite, il sera appliqué une surprime de l'ordre de 0,13%.

Pour ce que concernent les surprimes applicables au voyage préliminaire, il est recommandé de s'adresser à la direction centrale transports.

**NB** : les taux de surprimes relatifs à l'âge du navire aux pavillons de navire aux risques de guerre et au transbordement s'ajoutent au taux de base.

-La surprime pour séjour à quai, se calcule sur la valeur déclarée de la marchandise.

-La surprime relative au chargement en pontée, se calcule en majorant le taux de base de 25%.

#### **7-2-4. réduction et rabais :**

L'assuré a des rabais et ristourne sur la marchandise sur les trois cas suivants :

##### **1- Transport en conteneurs**

Le taux de rabais de prime à appliquer en cas de transport conteneurs est de 25% du taux de base.

##### **2- Séjour en magasin**

Lorsque l'assuré justifie de la location de magasin pour l'entreposage de sa marchandise, il aura un rabais de 50% du taux de la garantie prolongation de séjour à quai.

##### **3- Surveillance de déchargement**

Pour inciter les assurés à faire surveiller le déchargement de leurs marchandises à l'effet d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et à identifier les responsables de sinistres éventuels ainsi qu'à préserver les recours, nous proposons de prévoir une ristourne en cas d'absence de sinistres équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus pour cette opération à concurrence de 5% de la prime de base.

### 7-2-5. Tableaux de lecteur direct

C'est un tableau qui simplifie l'électeur des taux des primes à la compagnie, selon les lignes qui présente des taux de la catégorie des marchandises et les l'assurance de base (tous risque ou FAP SOUF), les colonnes sont les provenances d'assurance. L'électeur est des réunions les colonnes et les lignes qui permettent de résulter le taux de la prime.

### 7-3. Etape L'enregistrement de la police d'assurance

Un registre de production doit être tenu au niveau de l'agence au sous branche en plus classé et numérisé les polices.

### 7-4. Etape de confection des documents

Une fois que le risque étudié et tarifié, les conditions particulières doivent être rédigée. la police ou l'avenant doit être confectionnée en quatre exemplaire, deux exemplaire pour l'assureur, un pour la banque de l'assuré et le quatrième pour l'assuré.

### 7-5. Etape de paiement de la prime

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime où celle-ci est calculée par prime nette plus les droits et taxe.

La prime totale est le prix demandé à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance, elle varie en fonction du type de risque assuré. Dont son paiement peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement.

La prime totale est la somme de la prime nette, la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), Droit de timbre et le cout de la police :

**La prime totale = prime nette + TVA + les droits de timbres + coût de la police de la prime nette :**

La prime nette est le produit du taux global et la valeur assurée de la marchandise

**La prime nette = taux global \* la valeur de la marchandise assurée**

- **Le taux globales** = [(Taux cumulé + taux des surprimes + taux des majorations – taux des rabais)] – les réductions
- **Le taux cumulé** = taux de base qu'est le taux d'assurance choisi + taux risque de guerre ou vole est disparition

### 8.Exemple de tarification

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat " tous risque plus risque de guerre"

Concernant une expédition maritime de produit chimique en sec, conteneurisée, d'une valeur de 200 000 ,00 (Dinars algérien) DA, en provenance de HAMBOURG vers Alger, à bord d'un navire âgé de 17 ans d'un nom de Dimitri –polos et battant pavillon Grec.

Afin de procéder à la détermination du taux globale et de la prime perçue par l'assureur il faut d'abord procéder à la détermination de ce qui suit :

- **Détermination du taux de base :**

- Mode d'assurance : Tous risque et risque de guerre.
- Catégorie de la marchandise : "Tous risque catégorie 03, Risque de guerre " catégorie
- Provenance de navire: HAMBOURG.
- **Le taux** (Tous risque) est de 0,60%.
- **Le taux** (Risque de guerre) est de 0.05%

**Le taux cumulé** = le taux (Tous risque) + le taux (Risque de guerre)

=0,60% + 0.05%

=0,65%

**Source :** réalisé par moi-même.

- **Déterminations des surprimes**

- Surprime d'Age du navire est de 0.125%(voir tableau N°03) ;
- Surprime de pavillon est de 0.187%(voir tableau N°03)

**Totale des surprimes** = surprime d'âge du navire + surprime de pavillon

= 0.125% + 0.187%

= **0.312%**

- **Déterminations des rabais**

Taux des rabais = Le taux de rabais transport conteneurs est de 25% du taux de base.

$$= 0,25\% * 0,65\%$$

$$= 0,1625\%$$

Le taux de globale = taux cumulé + taux des surprimes – taux des rabais

$$= 0,65\% + 0,312\% - 0,1625\%$$

$$= 0,7995\%$$

La prime à payer = valeur des facultés \* le taux globale

$$= 200\,000,00 * 0,7995\%$$

$$= 159\,900,00 \text{ DA}$$

La prime nette que l'assuré doit payer est de 159 900, 00 DA

#### **9. Les procédures de prise en charge d'un sinistre**

Durant l'acheminement de la marchandise et l'arrivée d'un sinistre maritime ou avarie, l'assuré a des obligations pour faciliter l'opération de l'indemnisation de sinistre pour l'assureur. En cas de sinistre l'assuré est tenu de :

- Le déclarer à l'agence par tous moyens ;
- Requérir toute mesure tendant à éviter l'aggravation des dommages ;
- Prendre des mesures visant à conserver les droits de recours de l'assureur ;
- Faire constater les dommages par un expert agréé par l'agence ;

##### **9-1. Etape de déclaration de sinistre**

L'assuré est tenu de déclarer le sinistre à la CASH dès qu'il en a connaissance, et au plus tard dans un délai de sept (07) jours.

La déclaration doit comporter certains renseignements qui sont d'une importance capitale pour l'assureur en ce sens qu'il lui permettra de prendre certaines mesures urgentes, notamment lorsque les dommages sont importants.

## CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime

---

Ces renseignements comportent les éléments suivants : le nom de navire, date d'arrivée, port de déchargement, nom et l'adresse de transporteur (et/ou l'armateur), une description approximative des dommages et/ou manquants, lieu d'entreposage de la marchandise endommagée et les coordonnées de personne à contacter par l'expert.

Pour que l'assuré évite l'aggravation des dommages, il requiert les mesures à savoir l'engagement d'un expert pour la surveillance aux chargements/déchargements, la réduction du séjour au port.

### 9-1-1. de conservation des recours

L'assuré doit prendre en temps utile, pour conserver au profit de la CASH ses droits de recours contre le transporteur et/ou autre responsable

Une Réserve réglementaire que le document importe pour faciliter le recours pour l'assuré et/ou assureur subrogé et augmente ainsi considérablement les chances de gains des actions en responsabilité.

Pour l'ouverture d'un dossier sinistre, une provision est automatiquement constituée. Le montant de la provision dépend de l'estimation approximative des dommages augmentés des frais d'expertise tel qu'arrêté par l'assuré

La lettre de réserve réglementaire est document notifié au transporteur et / ou autres tiers à leur représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison des biens et il doit être détaillée. **(Voir l'annexe 02)**

### 9-1-2. Les pièces à fournir le dossier de réclamation

En cas de sinistre garanti, l'assuré est tenu de présenter à l'assureur un dossier de réclamation composé des pièces justificatives ci-après citées :

- Déclaration de sinistre.
- Copie de l'avis d'aliment **(voir annexe 03)**
- Connaissance originale ou copie non négociable.
- Facture commerciale domiciliée.
- Liste de colisage,
- Lettre de réserve réglementaire avec accusé de réception du (ou des) tiers responsables des dommages **(voir annexe 02)**

- Attestation de non débarquement ou bordereau différentiel ou bulletin de déficit de douane en cas de manquant au débarquement ;
- Récépissé de déclaration de vol après dépôt de plainte
- Note de débit ;(au besoin) ;

### **9-2. Etape détermination de l'indemnisation :**

La détermination de l'indemnité se fait après exploitation des documents justifiant la réclamation. Ces documents doivent attester de la matérialité du sinistre (rapport d'expertise) et son évaluation exacte.

L'expert à désigner l'assureur peut indemniser l'avarie. Avec un rapport qu'il doit finaliser durent d'un moi et donne tout détaille d'avarie pour l'assureur

### **9-3. Etape de règlement**

Au terme de l'instruction du dossier, il sera procédé à l'établissement des documents de règlement, puis la détermination du montant de l'indemnité.

#### **9-3-1. Acte de subrogation**

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur d'avoir reçu le montant de l'indemnité d'un sinistre, l'assureur est alors subrogé dans les droits de l'assuré La compagnie d'assurance peut alors agir à la place de son client et mettre en œuvre toutes les procédures (aimables judiciaires.) pour récupérer la créance commerciale. **(Voir annexe 04)**

#### Conclusion

L'assurance faculté maritime est un élément important pour l'importateur et/ou l'exportateur d'un bien elle permet de réduire les dommages occasionnés durant son acheminement, le but d'assurance est d'encourager les échanges internationaux et il crée la richesse.

Lors de notre stage pratique au niveau de la CASH j'avais pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance sur faculté maritime, en outre j'ai constaté que toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur faculté pour la garantie contre des avaries incertaines, cette souscription est faite par une compagnie d'assurance choisie par les clients en fonction de leurs besoins.

# Conclusion générale

## Conclusion générale

---

Tout au long de ce travail, nous avons essayé de démontrer l'évolution historique des échanges internationaux à travers le temps, et de présenter les théories de commerce international qui sont la base de commerce international.

Le commerce international est composé des éléments fondamentaux, auquel toute opération commerciale internationale est traduite par la conclusion d'un contrat signé lorsque les deux parties se mettent d'accord sur une transaction. L'acheteur et le vendeur doivent choisir l'incoterm adéquat à leur transaction pour remédier aux malentendus et litiges entre négociants de différents pays.

Afin de faciliter et uniformiser la rédaction des contrats de ventes internationaux, il était question d'initier et de codifier des termes commerciaux les plus couramment utilisés dans le commerce international.

En effet, les marchandises transportées par mer, avec une grande masse et longue distance est un avantage pour l'importateur et/ou l'exportateur, car c'est un mode des plus économique est donc il facilite la croissance des échanges dans le monde.

Malgré ces avantages dont dispose ce mode de transport, il est exposé à de nombreux risques et avaries, qui peuvent survenir depuis le site de provenance de marchandise jusqu'à la destination finale.

A cet effet, l'assurance maritime a toujours une importance majeure, à la fois pour les assurés sur le plan de la sécurité qui leur est apporté 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'une des branches d'assurance les plus dynamiques est celle de l'assurance maritime, car la plus part des transactions commerciales s'effectuent par voie maritime. De ce fait elle garantit les risques liés au transport du lieu de livraison jusqu'aux entrepôts de la destination finale, et permet aux importateurs et exportateurs de se faire rembourser au près de leurs assureurs (compagnies d'assurance) en cas de réalisation du sinistre.

La suite des étapes d'une opération de la souscription d'une police d'assurance faculté maritime, sont indispensables pour un importateur et/ou exportateur algérienne, pour réalisation un bon profil en termes de temps.

Notre stage, nous a permis de comprendre le volet théorique de notre travail, Ainsi, nous avons aboutis que la compagnie CASH assurance, étant une assurance de dommage, indemnise

## Conclusion générale

---

des risques maritime tel que sur la faculté, elle a réalisée une croissance sur le marché algérienne des assurances, elle a la capacité à satisfaire sa clientèle en offrent les produits, soit FAP-SAUF ou Tous risque.

Suite aux résultats que nous avons obtenus, ils apportent une réponse à notre problématique, en concluant que les procédures d'assurances faculté maritime aidant les clients à couvrir les risques, que l'on menace sur leurs biens, Pour souscrire une assurance chez la compagnie d'assurance des hydrocarbures ; CASHil y'as trois phases principale à suivre pour couvrir un sinistre faculté maritime.

A travers ce modeste travail, nous espérons que nous avons présenté et éclairé le rôle et l'importance de l'assurance dans la vie économique et sociale, pour comprendre quel'assurance n'est pas une taxe à s'acquitter par obligation, mais c'est un élément essentiel sanslequel nous ne pouvons pas imaginer un développement du commerce ni une amélioration du bien-être de l'humanité.

# Bibliographie

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Les ouvrages :**

- André ROCHELLE, « Livre d'assurance : top pratique », Paris édition : top 1999.
- August-Reynard WERNER.
- BELEM, « Le commerce maritime international aujourd'hui » ; fiche n°28
- CRBF ; « Centre de Recherches sur le Budget Familial, « bien utiliser les assurances », les éditions de l'épargne, Paris.
- D.HENRIET, J. ROCHET, « microéconomie de l'assurance, éd. Economica », 1991, paris.
- DUBREUIL Julien, « *La logistique des terminaux portuaires de conteneurs* », CIRRELT, Montréal,
- F. COUILBAULT, C. ELIASHBERG, M. LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème édition l'argus del'assurance, Paris.
- FETZE KAM DEM, « La responsabilité du transporteur » - Les Cahiers de Droit (2000) 41 C. de D. 685
- Figliuzzi. A, « Economie international : faits-théories-débats contemporains », ED Ellipses, Paris, 2006,
- Finances et développement, décembre 1990, vol 33, n° 4 BIRD
- J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, éd Brulants, Bruxelles, 1993.
- J. BIGOT, et autres, Droit des assurances, contrat d'assurance, Tome 3, L.G.D.J, paris, 2002.
- J. LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, 2005.
- J.LANDEL, M.CHARRE-SERVEAU, « Lexique des termes d'assurance », L'argus, Paris
- J.P.Marcq, « risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux »
- Jean BELLOTI, « transport international de marchandises », Ed Broché, 5ème édition
- Jean. PINEAU, « Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis,
- Jean-Yves Capul, Olivier Garnier, « dictionnaire d'économie et de sciences sociales », Ed Hatier, Paris, 2002.
- julien.MoLARD, « Les assurances de dommages », édition SEFI, 2010
- Lamy Transport - Tome 2 - 2014 - Partie 4- « Transports maritimes »- Chapitre 7- Responsabilité du transporteur maritime-Section- 1 Principes de responsabilité - Système des cas exceptés (730) a) Liste des cas exceptés.
- Larsen Abdelmalek et Jérôme Trognon, « Echanges commerciaux nord-sud et croissance économique », revue région et développement n°14-2001.

- LEGRAND G, MARTINI « Management des opérations du commerce international » ; 07<sup>ème</sup>édition dunod Paris, 2001
- M.MASSABI-FRANCIOS, E.POULAIN, « Lexique du commerce international », Bréal, 2002, Paris
- MARCQ.Q. j, « Risque et assurance transport et logistique, l'argus de l'assurance », 2eme édition, France, 2011.
- Mélanie MOUKOUTOU RENAMY, « Expertise maritime dans la chaîne de transport »
- Melo. J, Grete J-M, « Commerce international : théories et applications », Ed De Boeck, Paris, 1997
- PASCO C, « commerce international », 4<sup>ème</sup>édition dunod, paris, 2002P74
- PATRIQUE .M NADINE.V « transport logistique » 8<sup>ème</sup> édition, le Génie des Glaciers
- R. RODIÈRE et E. DU PONTAVICE, n° 364-2,
- Schnell & Co. v. S.S. Vallescura, cité note 29 dans FETZE KAM DEM.
- Chatillon, « Le droit des affaires international », édition Vuibert (gestion Internationale), 2005.

### Mémoires :

- **M.KESSAI** et **T.KHIMA**, Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime Cas d'incidents constatés au sein de la SARL transit Boudebza, mémoire de fin d'étude en science commerciale Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2013.
- **M.OUAR** et **S. MOULOUDJI**, thème : « Assurance des risques des Operations du commerce extérieur Cas pratique : CEVITAL », Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2016.
- **F.BOUCHEBBAH** et **N.BOUCHIBANE**, L'assurance transport maritime dans le commerce extérieur de l'algerie, mémoire de master en science commercial Université Abderrahmane mira de Bejaia, 2013.
- **M.MARAKEB** et **N.MERRI**, les procédures d'importation à l'international : cas ENIEM, mémoire de master en science commerciale d'université Mouloud MAMMERI de Tizi-Ouzou, 2919.
- **Mélanie MOUKOUTOU RENAMY**, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010

### Cours :

- Cour transport et logistique internationale, master 2, université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 2020.

#### **Guide :**

- Le guide des assurances en Algérie édition 2015

#### **Les sites internet :**

- [www. CNA.com](http://www.CNA.com)
- [fr.wikipedia.org/wiki/Assurance de protection et D'indemnisation](http://fr.wikipedia.org/wiki/Assurance_de_protection_et_D'indemnisation)
- <http://btsassurance.canalblog.com>
- <http://m-elhadi.over-blog.com>
- [-http://www.editions-belize.com/f/fiches/CHAP02/fiche28.pdf](http://www.editions-belize.com/f/fiches/CHAP02/fiche28.pdf)
- <http://www.foad-mooc.auf.org>
- [http://www.hermet.org/pages/textes/le\\_commerce\\_international.doc](http://www.hermet.org/pages/textes/le_commerce_international.doc)
- <http://www.index-assurance.fr>
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transit-douane/Intervenant-cce>
- [-https://www.douane.gouv.fr](https://www.douane.gouv.fr)
- <https://www.findevgateway.org>
- <https://www.wto.org>
- [www.agma.ma.Com](http://www.agma.ma.Com)
- [www.Cabinet-Wmouzai.com](http://www.Cabinet-Wmouzai.com), Présentation-Comm-Banque PDF page 20 et2
- [www.Encyclopédieuniversalis.fr](http://www.Encyclopédieuniversalis.fr)
- [www.ffa-assurance.fr](http://www.ffa-assurance.fr)
- [www.wikiionnaire.com](http://www.wikiionnaire.com)

#### **Autres :**

- Articles juridique de convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en
- Articles juridique Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règles de Hambourg),
- Des articles de L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- Les conditions générales d'assurance sur les facultés maritime matière de connaissance et protocole de signature « Règle de la Haye ».
- Rapport annuel de 2019 de la CASH assurance
- Rapport annuel de l'ONUDI, Autriche, 1996.
- Rapport sur le commerce et le développement 2020, de la pandémie à la prospérité pour tous : comment éviter une autre décennie perdue, Aperçu Général
- Articles juridique Règles de La Haye et Règles de La Haye-Visby modifiées ou non par le Protocole de 1979.

# Annexes

## Demande d' assurance

(Branche : Facultés Maritimes)

### 1. Identification :

- **Nom de l' assuré** : -----  
-
- **Adresse** : -----
- **Tél** : ----- **Mobile** : ----- **Fax** : ----- **E-mail** : -----

### 2. Facultés :

Nature des Facultés (A détailler par famille de produit)	Type d' emballage (Description)	Trajet (Provenance/Destination)

▪ **Montant global des Expéditions**  
(Si Connu)

▪ **Nombre de Voyages/Année**

▪ **Limite de Garantie souhaitée par Voyage et par Navire**

### 3. Conditions d'assurance demandées :

- Tous risques Sauf... (Ceux exclus dans la police)       F.A.P sauf... (Les événements Majeurs)
- F.A.P Absolutement («T.R» Sans les Avaries Particulières)       Perte Totale et Délaissement

### 4. Garanties complémentaires :

- Vol et disparitions       Trajet Préliminaire
- Guerre et risques assimilés       Trajet Complémentaire
- Profit Espéré       Influence de la température

### 5. Etendue de la garantie :

- Magasin à Magasin       Port d' Embarquement / Port de Débarquement
- Magasin / Port de Débarquement       Port d' Embarquement / Site de l' Assuré

Fait à -----le -----

Le Souscripteur

**MODELE DE LETTRE DE RESERVES ET DE CONVOCATON A L'EXPERTISE.**  
**(Lettre Recommandée avec Accusé de Réception)**

Papier en-tête (ou Nom /Adresse) ou (Raison Sociale) du Réceptionnaire

Date.....

TRANSPORTEUR et/ou Autres Tiers Responsables  
Adresse :

**Objet : Réserves**

Messieurs,

Nous avons le regret de vous informer que du navire (nom du navire), arrivé au port (nom du port), le (date d'arrivée au port), il a été débarqué pour notre compte une cargaison de (nature de la marchandise), soit (Nombre de colis) sur lesquels :

- Le ou les colis n° .....portent des traces d'effraction faisant présumer un vol ;
- Le ou les colis n° .....paraissent avariés par suite de contact avec des corps étrangers (huile, corps gras, acide etc..) faisant présumer un mauvais arrimage ;
- Le ou les colis n° .....nous sont délivrés en mauvais état ce qui laisse présumer que la marchandise a pu être avariée au cours des manipulations par suite de choc ou de mauvais traitements ;
- Le ou les colis n° .....mentionnés au connaissement ont été reconnus manquants.

En conséquence , nous vous prions de bien vouloir noter que nous faisons les réserves les plus expresses et entendons vous rendre formellement responsable du préjudice à nous causé et vous prions, par la présente, de bien vouloir faire vous-même procéder aux constatations d'usage et de vous faire représenter à l'expertise qui sera effectuée à (lieu de l'expertise) le (date et heure) par Mr (nom du commissaire d'avaries)

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

N.B: A l'évidence, les termes qui seront employés doivent être appropriés aux dommages constatés et au mis en cause.



# EN TETE DE L'ASSURE

Assuré et/ou Bénéficiaire :

Police d'assurance :

Avis Aliment :

Navire :

Dossier n° :

Nature des Facultés :

Voyage :

Événement du :

## ACTE DE SUBROGATION

Nous soussignés :

sis à

, reconnaissons avoir reçu de la

**COMPAGNIE D'ASSURANCES DES HYDROCARBURES, CASH**

**Assurances**, la somme de : ----- DA (-----

----- **DINARS ET** -----

----- **CENTIMES**), représente l'indemnité d'assurance due à la suite de

l'avarie citée en référence, et les frais des honoraires d'experte.

En conséquence, nous subrogeons ladite compagnie dans tous nos droits de recours contre les transporteurs et/ou autres tiers responsable.

Fait à....., le .....

**P/ Assuré**

## Table des matières

**Remerciement**

**Dédicace**

**Sommaire**

**Liste des abréviations**

**Liste des tableaux et figures**

**Introduction générale..... 01**

### **CHAPITRE I : le commerce international et le transport maritime**

**Introduction ..... 04**

#### **SECTION 1 : LE COMMERCE INTERNATIONAL : THEORIE ET EVOLUTION**

1-Définition de commerce international ..... 04

2 Les théories de commerce international ..... 04

2-1 Les théories traditionnelles du commerce international ..... 04

2-1-1 La théorie smithienne des avantages absolus ..... 05

2-1-2 La théorie ricardienne des avantages comparatifs ..... 05

2-1-3. Théorie d'Hecksher-Ohlin-Samuelson ..... 07

2-2 Les nouvelles théories du commerce international ..... 08

2-2-1 Le rôle de la technologie ..... 09

2-2-2 Le rôle de la demande..... 11

2-2-3 Le rendement d'échelle croissant ..... 11

3 Développement du commerce international..... 12

3-1. Le repli protectionniste de la période 1880-1945 ..... 12

3-2 De 1945 à nos jours : reprise et explosion des échanges ..... 13

4 Présente les organisations internationales intervenant dans les opérations du commerce extérieur..... 15

5 Marchandises ..... 20

5-1-La nature des marchandises transportées..... 20

5-1-1 Les produits périssables ..... 20

5-1-2 Les produits dangereux et fragiles ..... 20

5-2-Typologies des marchandises transportées..... 21

6 –Evaluation de la balance commerciale Algérienne ..... 22

6-1-Tendances générales ..... 22

## **Section 2 : le transport maritime de marchandise**

1 - Conventions liées au transport maritime international .....	24
2- Les intervenants au transport maritime .....	27
3- le moyen de transport maritime .....	29
3- 1- Navire .....	29
3-1-1 - typologies de navire.....	29
3-2- Le Conteneur .....	30
3-2-1 Dimension.....	30
3-3- Les tarifications du transport maritime et les frets de base .....	31
4-Sécurisé des marchandises à transporté .....	31
4-1-L'emballage .....	31
4-1-1 Le rôle physique de l'emballage.....	31
4-1-2Type d'emballage .....	31
4-1-3 l'emballage et les assurances .....	32
4-2-La conteneurisation et son fonctionnement .....	32
4-2-1 Origines et apports de la conteneurisation.....	32
4-2-2 les Avantages de la conteneurisation .....	33
4-2-3 La location des conteneurs .....	34
4-2-4 l'empotage .....	34
4-2-5 le groupage .....	34
5-La durée de responsabilité de transporteur .....	34
6-L'état de transport maritime en Algérie.....	35
Conclusion .....	38

## **CHAPITRE II : l'assurance et les incoterms**

### **Section 1 : contrat de transport maritime et le rôle des incoterms**

Introduction .....	39
1- Définition du contrat commercial international .....	39
2-Les documents de contrat international .....	39
3-- Le contrat de transport.....	42
3-1-Le contrat de transport maritime .....	42
3-1-1-Les obligations des parties .....	43
3-1-2- Les documents de transport maritime .....	43

3-2- contrat d'affrètement .....	46
3-2-1- La charte partie .....	46
4- Définition des incoterms .....	47
4-1- Historique .....	47
4-2- Les obligations des incoterms.....	48
4-3- La classification des incoterms .....	48
4-4- Tableau de classification des incoterms .....	51
4-5- L'usage des incoterms .....	55
4-6- Le transfert de propriété.....	55
4-7- Les incoterms et les assurances .....	55

## **Section 2 : les assurances maritimes**

1- Définition de l'assurance .....	57
2- L'Histoire de l'assurance .....	57
3- Les éléments d'une opération d'assurance .....	61
4- Les acteurs de l'assurance.....	62
5- Le rôle de l'assurance .....	63
5-1- Le rôle social de l'assurance.....	63
5-2- Le rôle économique de l'assurance.....	64
6- Les branches d'assurance.....	64
6-1- Les assurances de dommages .....	65
6-1-1 les assurances de bien .....	65
6-1-2 Les assurances de responsabilités (assurance de dette) .....	65
6-2- Les assurances de personnes.....	66
7- La division des risques.....	66
7-1- La coassurance.....	67
7-2- La réassurance .....	67
8- contrat d'assurance maritime .....	68
8-1- Les types d'assurance maritime.....	69
8-1-1 Assurance maritime corps du navire .....	69
8-1-2- Assurance faculté maritime .....	69
8-2 Les intervenues d'assurance .....	70
8-3 Assurance de protection et d'indemnisation d'assurance .....	72

8-4 Régime d'exonération de la responsabilité du Transporteur maritime de marchandise ....	73
Conclusion.....	77

### **CHAPITRE III : assurance sur faculté maritime une étude de cas de CASH assurances**

#### **Section 1 : Assurance sur faculté maritime**

Introduction .....	78
1- L'évolution des assurances maritime en Algérie .....	78
2- Les assurances transport en Algérie DE l'année 2019 2020 .....	80
3 La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie .....	82
4- La Souscription en assurance faculté maritime .....	83
4-1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés .....	83
4-2 Les types de police d'assurance faculté Maritimes .....	84
4-3-Les obligations des parties souscrire en assurance faculté maritime.....	85
5- évènement concerné .....	86
5-1-La durée de risque .....	86
5-2-les dommages garantie.....	87
5-3-Les mode de garantie .....	89
5-3-1.Les dispositions communes aux deux modes d'assurance .....	90
5-4-La fin de la garantie .....	91
5-4-1- Modification de la durée normale du voyage.....	91
5-5-Les risques exclus de la police faculté maritime .....	92
6-La prime dans l'assurance maritime sur facultés .....	92
6-1-La valeur assurée .....	93
6-2-La tarification .....	94
6-3-Le paiement de la prime .....	95
6-3-1. Règles de paiement .....	95
6-3-2-Sanctions en cas de non-paiement d'une prime échue .....	95
7-Le règlement de sinistre .....	96
7-1-Obligation des parties en cas de sinistre .....	96
7-2-Le règlement du sinistre avarie commune.....	98
7- 3-Conserver le recours au profit de l'assureur .....	99
7-3-1- Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables.....	99
7-3-2-Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire .....	100

7-4- Condition du dossier de réclamation .....	101
--	-----

**Section 2 : Exemple pratique d'un déroulement d'une d'assurance au sien de CASH assurance**

1-Présentation de La compagnie d'assurance des hydrocarbures (CASH) .....	102
2- Historique de la compagnie .....	103
3 L'objectif de la CASH.....	105
4-Les produits et services de la compagnie .....	105
5- Organisation de la compagnie .....	107
6- Les conditions générale de la CASH .....	108
7- Les étapes préalables pour une souscription une police d'assurance faculté maritime par la compagnie Cash assurance .....	108
7-1 Etape du Demande d'assurance .....	108
7-2 Etape de production de l'assurance.....	109
7-2-1-La tarification .....	109
7-2-2 - Les garanties et annexe .....	110
7-2-3 Les surprimes et majorations .....	111
7-2-4 réductions et rabais .....	112
7-2-5 Tableaux de licteur direct .....	113
7-3 Etape L'enregistrement de la police d'assurance.....	113
7-4-Etape de confection des documents .....	113
7-5 Etape de calcul de la prime .....	113
7-5-1 Exemple de tarification.....	114
8 Les procédures de prise en charge d'un sinistre.....	115
8-1Etape de déclaration de sinistre.....	115
8-1-1 conservation des recours.....	116
8-1-2Les pièces à fournir le dossier de réclamation.....	116
8-2 Etape détermination de l'indemnisation .....	117
8-3 Etape règlement .....	117
8-3-1 Acte de subrogation .....	117
La conclusion .....	118
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>119</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>121</b>

**Annexes**

# Tables des matières

## Résumé

Le commerce international est l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandise entre les pays. Un pays qui est spécialisée dans la production d'un bien il se commercialise vers un autre pays qui ne dispose pas des facteurs rares. Le libre-échange des marchandises entre les marchés de monde fait une croissance de l'économie nationale.

Le déplacement des marchandises, avec un transport maritime, convient de préciser qu'elles sont exposées aux différents risques.

Pour faire face aux risques qui touchent la faculté, le recours aux assurances est l'une des moyennes de la couverture primordiale, pour sécuriser l'importateur et/ou exportateur et couvrir les dommages survenus à la mer. Grâce à la souscription d'une police d'assurance faculté maritime, l'assureur offre à ses assurés de différentes garanties. La connaissance des procédures de la souscription, facilite l'indemnisation du sinistre arrivé.

En Algérie l'assurance faculté maritime est nécessaire pour être confronté à des risques répétitifs survenus lors des opérations commerciales à l'international, le recours à la compagnie d'assurance CASH assurance est indispensable pour une meilleure sécurité.

**Mot clés :** Assurance, commerce international, marchandise, transport maritime, CASH...

## Abstract

International trade is the collection of buying and selling of goods between countries. Each country that specializes in the production of a good sells to another country that does not have scarce factors. The free exchange of goods between world markets makes the national economy grow.

The movement by sea transport of goods should be specified that it is exposed to various risks that may affect the ship or the goods transported.

To cope with the risks affecting the faculty, the use of insurance and other means of cover is essential in order to ensure security and to promise compensation for damage that has occurred, with the various guarantees it offers to policyholders.

This is done by subscribing to marine insurance on faculty, following the subscription procedures before the arrival of a claim with the request for insurance, pricing, payment of the premium and the declaration of a claim. excellent insurance results.

In Algeria, maritime faculty insurance is necessary to face repetitive risks that have arisen during international commercial operations, the use of the insurance company CASH insurance is essential for better security.