

Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Facultés des sciences économiques, commerciales et des sciences de
gestion

Départements des sciences Commerciales



Mémoire fin d'étude



Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme de Master
en science commercial

Spécialité : Finance et commerce International

Thème

L'assurance de transport maritime de commerce
extérieure en Algérie

Cas : CAAT Alger

Réalisé par :

- YEBKA Céline.
- ZABAR Kenza.

Dirigé par :

Mr. ACHIR Mohamed

Soutenu devant le jury compose de :

Président : Mr. OUALIKENE Selim. Professeur UMMTO

Examinatrice : Mme. LOUGAR Rosa. MAA UMMTO

Promoteur : Mr. ACHIR Mohamed. MCA UMMTO

Membre invité : Mr. ABIDI Mohamed

Promotion 2023- 2024

Remerciements

Nous tenons à remercier le Bon Dieu tout puissant de nous avoir offert l'opportunité de franchir ce stade de savoir, et de nous avoir donné la foi, la force et le courage, de réaliser ce modeste travail dans de bonnes conditions Notre profonde expression de reconnaissance et de remerciements est destinée à notre promoteur Mr ACHIR Mohamed qui nous a fait l'honneur de diriger notre travail et les membres de jury Mr OUALIKENE et Mme LOUGAR pour leur aide, ses conseils, sa disponibilité et son suivi durant le processus de ce travail. Nous adressons nos remerciements les plus sincères à la direction de la CAAT d'Alger (Mr Ben KANOUNE Redouan de nous avoir donné l'occasion de réaliser notre travail de terrain. Nos remerciements s'adressent aussi à tout le personnel de la CAAT d'Alger en particulier Mr BENDJAMA Mounir pour sa prise en charge avec extrême

Dédicaces

Avec l'expression de ma reconnaissance, je dédie ce modeste travail ma famille, elle qui m'a doté d'une éducation digne, son amour a fait de moi ce que je suis aujourd'hui ainsi à ceux qui, quels que soient les termes embrassés, je n'arriverais jamais à leur exprimer mon amour

Sincère

La prunelle de mes yeux, celui qui a changé les nuits en jours pour m'assurer de bonnes conditions, la personne qui doit ma vie, ma réussite et tout mon respect, tu as toujours été à mes côtés pour me soutenir et m'encourager et m'aider, ta présence à mes côtés a toujours été ma source de force pour affronter les différents obstacles. Que ce travail soit un témoignage de mon profond amour et respect pour tes grands efforts : mon cher père TARIK

A la femme qui a souffert sans me laisser souffrir, qui n'a jamais dit non à mes exigences et qui n'a épargné aucun effort pour me rendre heureuse quoi que je fasse ou que je dise, je ne saurai point te remercier comme il se doit. Ton affection me couvre, ta bienveillance me guides, ta présence est ma source de vie, ceci est ma profonde gratitude pour ton éternel amour, que ce travail soit le meilleur cadeau que je puisse t'offrir : mon adorable mère

MALIKA

A mon cher frère IDIR qui n'a jamais cessé de me conseiller, encourager et soutenir tout au long de mes études

A mon adorable petite sœur SARA qui sait toujours comment procurer la joie et le bonheur pour toute la famille.

Que Dieu vous protège et vous offre la chance, la réussite et le bonheur qui puissent exister et que ce travail soit une expression de mon amour envers vous.

A mon chère binôme CELINA, nulle dédicace ne puisse exprimer ma reconnaissance et mon profond respect. Je te remercierai jamais assez pour ta présence et pour ton soutien et je

Souhaite tout le bonheur et la réussite dans ta vie

KENZA

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail de fin d'études aux personnes les plus chères à mon cœur :

A mes parents {MEZIAN} et {KELTOUMA}, mon cher père, qui a cru en moi et a su me guider et me faire confiance, qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude.

Ma très chère mère qui m'a soutenue durant mes études et ne m'a jamais privée de son amour, de son attention, de ses encouragements et de ses prières, à toi maman je dédie ce travail.

C'est à travers vos encouragements que j'ai opté pour cette noble tâche, et à travers vos critiques que je me suis épanouie. J'espère avoir répondu aux espoirs que vous avez fondés en moi, je vous rends l'hommage par ce modeste travail en guise de ma reconnaissance éternelle et de mon infini amour.

A mes grands frères {ALI} et {SALAH} qui m'ont toujours apporté leur soutien tout au long de mes études.

Je ne peux exprimer à travers ses lignes tous mes sentiments d'amour et de tendresse envers vous, puisse la fraternité nous unissent à jamais, je vous souhaite la réussite dans votre vie avec tout le bonheur qu'il faut pour vous combler.

A ma chère amie {CEDIA} qui m'a soutenu tout au long de ce travail, merci pour ton aide et ta gentillesse.

A ma chère binôme {KENZA}, ton aide, ta générosité, ton soutien ont été pour moi une source de courage et de confiance.

Et enfin toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin, à la réalisation de ce travail

CELINA

B/L :Bill of Lading

CAAR : Compagnie Algérienne Assurance et Réassurance

CCI : Chambre du commerce international

CFR: Cost, and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CMA : Code, Maritime, Algérien

CAAT : Compagnie Algérienne d'assurance Total

CPT :Carriage paid to / port payé jusqu'à

CIP :Carriage and Insurance Paid to

CFSAM :(Comité d'études et de services des Assureurs Maritime et Transport de France).

DAT: Delivered at Terminal

DAP: Delivered at place

DDP :DeliveryDutyPaid

DIPP : La division internationale des processus productifs

EXW : EX Works Ou « à l'usine », lieu convenu.

FAS : Free a AlongsideShipe (Franco le long de navire)

FAP : La garantie Franche d'Avarie particulière

FCA : Free Carrier(Franco-transporteur)

FOB : Free on bord (Franco bord)

FNAM : Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers

HOS :Hecksher,Ohlin et Samuelson

INCOTERMS : International commercial Terms

OMI : L'organisation Maritime International

SAA : Société Nationale d'Assurance

Liste des figures

Figure N°01 : La courbe de cycle de vie de VERNON	06
Figure N°02 : Expédition par voie aérienne	10
Figure N°03 : Expédition par voie maritime.....	14
Figure N°04 : Liste des incoterms maritimes avec couts et risque des deux parties	15
Figure N°05 : Navire Vraquier	21
Figure N°06 : Navire citernes	30
Figure N°07 : Navires polythermes	30
Figure N°08 : Navires car- ferries.....	31
Figure N°09 : Navire Roulier	32
Figure N°10 : Figure porte- barges	33
Figure N°11 : Navire cargos conventionnels	34

Sommaire

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

Chapitre I : Théories du Commerce International

Introduction	04
Section01 : Fondements théoriques (théorie du commerce international) classique et nouvelle.....	04
Section02 : Les opérations du commerce international.....	12
Section 03 : Généralités sur l'assurance du commerce international.....	23
Conclusion.....	26

Chapitre II: Le transport et l'assurance maritime

Introduction	27
Section 01 : Présentation du transport maritime international des marchandises.....	27
Section 02 : L'assurance de transport par voie maritime	39
Section 03 : Les contrats d'assurance maritime	46
Conclusion.....	60

Chapitre III : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime sur faculté au niveau de la CAAT d'Alger : Cas d'une opération d'importation réalisé par SAIDAL

Introduction	61
Section 01 : L'assurance maritime : Élément de définition	61
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	66
Section 03 : Étude de cas de contrat d'assurance SAIDAL- CAAT	68
Conclusion.....	73
<i>Conclusion générale.....</i>	<i>74</i>

Références bibliographiques.

Introduction générale

La globalisation financière a effectivement entraîné une forte expansion des échanges mondiaux, grâce à l'évolution des techniques de production et de financement ainsi qu'au développement des différents modes de transport. Le transport maritime de marchandises est le mode de transport le plus économique pour l'acheminement de grandes quantités sur de longues distances. Cependant, les marchandises transportées sont exposées à de nombreux risques tels que détériorations, manquants, casses, vols, guerres, émeutes, etc.

L'assurance maritime joue donc un rôle capital pour protéger les transporteurs contre ces risques et sécuriser leurs personnes, biens et situations financières. Elle permet de couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou résultant de tout risque terrestre lié à un voyage en mer.

Les réglementations nationales et mondiales sur la sécurité des marchandises et des navires, établies par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), visent à optimiser la sécurité des navires, des personnes et des marchandises. La libéralisation des transports maritimes et l'établissement d'un régime de responsabilité du transporteur permettent également de minimiser le coût des pertes et dommages liés aux accidents maritimes.

La situation géographique de l'Algérie est effectivement privilégiée par le fait que sa façade nord occupe plus de 1 000 km de côte méditerranéenne. Cela en fait le pays le plus grand bordant la Méditerranée et le deuxième plus étendu d'Afrique. Cette position géographique stratégique permet à l'Algérie de disposer de plusieurs ports de commerce importants, comme le Port d'Alger, qui jouit d'une situation géostratégique et dessert plusieurs wilayas du pays. Les marchandises peuvent ainsi être acheminées depuis ces ports vers les villes intérieures et les pays étrangers.

La situation géographique de l'Algérie est effectivement privilégiée par le fait que sa façade nord occupe plus de 1 000 km de côte méditerranéenne. Cela en fait le pays le plus grand bordant la Méditerranée et le deuxième plus étendu d'Afrique. Cette position géographique stratégique permet à l'Algérie de disposer de plusieurs ports de commerce importants, comme le Port d'Alger, qui jouit d'une situation géostratégique et dessert plusieurs wilayas du pays. Les marchandises peuvent ainsi être acheminées depuis ces ports vers les villes intérieures et les pays étrangers.

- **Éléments de problématique**

Il est unanimement admis que, les entreprises exportatrices ou importatrices choisissent leur mode de transport en fonction de certains critères qui leurs sont souvent

propres, ils sont en fonction de la disponibilité du mode de transport, du coût de transport, de la capacité et la fiabilité du transport, du délai de livraison et de la sécurité de transport, selon le contrat de transport maritime des marchandises et les clauses citées dans ce dernier

D'autres critères influencent ce choix, il s'agit de la nature du produit et de la situation géographique du pays de l'acheteur ou de vendeur, dans cette compétition, le transport maritime demeure le plus économique et occupe l'avant-scène du commerce international, mais il n'y aura pas de développement de transport en général ou le maritime en particulier sans les assurances, qui se traduise en contrat d'assurance maritime, précisément sur des marchandises.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées par voie maritime depuis leur sorties des magasins de l'expéditeurs jusqu' à leur entrées dans les magasins de destinataire final, et la couverture des risques auxquels sont exposés les marchandises au cours de leur transport maritime peuvent être garantis par les deux modes d'assurance, en souscrivant des conditions relativement larges dénommé (tous risque), soit en choisissant des conditions plus restreintes selon lesquelles ne sont couvertes que pour les pertes et les dommages résultant d'événement majeur.

- **L'objet de notre présent travail** est d'analyser l'assurance maritime toutes en appuyant sur l'assurance faculté, garantie par compagnie algérienne d'assurance Total (CAAT) et de comprendre le système de couverture des assurances maritime en Algérie dans ce contexte , notre problématique se présente a travers une question centrale qui consiste a savoir : « **Comment s'effectue la procédure d'un contrat d'assurance de marchandises dans le commerce international** »

Afin de traiter cette problématique nous essayerons de répondre les questions suivantes :

- **Quels sont les fondements théoriques du commerce international ?**
- **Qu'Est-ce que le transport maritime et quel est sont fonctionnement ?**
- **Quelles sont les étapes clés de la procédure de souscription d'un contrat d'assurance sur faculté ?**

Le choix du sujet de recherche est justifié par :

- Le sujet est lié au domaine de la finance du commerce international.
- Le rôle du transport maritime, il est le mode de transport le plus utilisé
- La variété de source d'information concernant le thème.

- **Démarche**

Pour tenter de répondre à ces questions, notre démarche méthodologique s'appuie sur une recherche bibliographique et documentaire visant à exploiter tous les ouvrages et les documentaires visant à exploiter tous les ouvrages et les documents permettant de présenter et de faire une analyse sur l'assurance de transport maritime en Algérie.

- **Plan de rédaction**

Le plan de rédaction de notre mémoire est constitué de trois chapitres. Le premier chapitre. Traite du commerce international et des techniques utilisées. Le deuxième chapitre. Traite du transport et l'assurance maritime. Enfin, le dernier chapitre traite du cas pratique d'une opération d'importation réalisé par SAIDAL.

Chapitre I :

Théories du commerce international

Introduction

Le commerce international est un domaine vaste et complexe qui a fait l'objet de nombreuses théories économiques, de pratiques opérationnelles spécifiques, et d'un encadrement par l'assurance. Les théories classiques du commerce international, développées par des économistes comme Adam Smith et David Ricardo, mettent l'accent sur les avantages comparatifs et la spécialisation des pays dans la production de certains biens. Elles justifient le commerce par les gains de productivité et de consommation qui en découlent. Les nouvelles théories, issues des travaux de Paul Krugman notamment expliquent le commerce intra-branche par les économies d'échelle et la différenciation des produits.

Elles soulignent aussi le rôle des multinationales et des chaînes de valeur mondiales dans la fragmentation de la production.

Les principales opérations du commerce international sont l'importation et l'exportation de biens et service. Elle impliquent des techniques spécifiques comme la maîtrise des opérations logistiques, douanières de financement et d'assurance. Le droit du commerce international encadre ces opérations à travers des conventions internationales, des droits nationaux et des usages professionnels (incoterms crédits documentaire, etc.)

L'assurance joue un rôle clé pour sécuriser les transactions commerciales. Elle couvre les risques liés au transport des marchandises, aux impayés, aux variations de change, etc. les principaux instruments sont les assurances – crédit, les cautions et garanties, les assurances transport. Les assurances proposent aussi des services d'information et d'accompagnement des entreprises dans leurs opérations à l'international.

Section1 : Fondements théoriques (théorie du commerce international) classique et nouvelle

1.1Définition du commerce international.

Le commerce international est l'extension du commerce en lui-même au-delà des frontières qui séparent les différentes nations, c'est l'ensemble des activités commerciales requises pour livrer un bien ou un service au-delà de ses propres frontières, il englobe donc la production de celui-ci, son expédition et sa vente passant directement de la production à la consommation. Il représente l'ensemble des flux de marchandises, l'importation et l'exportation de bien et de services, de biens tangibles et intangibles, la concession de licences dans d'autres pays ainsi que les investissements étrangers, mais aussi les flux de services car

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

Le commerce international ouvre plein de perspectives aux différents pays, il peut permettre à certains de consommer plus qu'il ne produit grâce à ses ressources propres, ou bien d'élargir ses débouchés en sondant d'autres marchés afin d'écouler sa production et de s'enrichir davantage.¹

1.2 Les théories traditionnelles (classique) du commerce international.

Les théories traditionnelles du commerce international, initiées par les économistes classiques à la fin du 18^{ème} et au début du 19^{ème} siècle, mettent en avant le principe du libre-échange comme moteur de croissance économique. Selon ces théories, chaque économie devrait se spécialiser dans la production des biens pour lesquels elle possède un avantage comparatif en termes de coûts de production, tout en important les biens pour lesquels elle n'a pas d'avantage.

1.2.1 Adam Smith et la loi des avantages absolus

Adam Smith est un philosophe économiste classique écossais, il a vécu entre 1723 et 1790 et a dédié sa vie à la recherche. Son œuvre principale est (*Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations* 1776) il est par ailleurs considéré comme l'ouvrage fondateur de la doctrine classique. Il est donc venu réfuter la pensée mercantiliste en mettant en avant la théorie de l'avantage absolu, qu'on va donc présenter.

a) les avantages absolus :

Selon Smith, un pays devrait produire et exporter les biens pour lesquels il a un avantage absolu, c'est-à-dire ceux qu'il peut produire à un coût unitaire inférieur à celui des autres pays. Inversement, il devrait importer les biens pour lesquels il n'a pas d'avantage absolu, c'est-à-dire ceux qu'il produit à un coût unitaire supérieur aux autres pays.²

Cette spécialisation dans les productions où le pays est le plus efficace permet d'accroître la production totale et donc la richesse. Le commerce international devient alors un jeu à somme positive, où tous les pays peuvent s'enrichir en échangeant leurs surplus³.

¹ Jean-Claude Berthélemy, « Commerce international et diversification économique », *Revue d'économie politique*, (vol115), 2005, p. 591-611

² Stéphane Becuwe, « Commerce international et politiques commerciales », Armand Colin, Paris, 2006, p. 19.

b) La division internationale du travail :

La division internationale du travail, comme décrite dans les sources fournies, implique que chaque pays se spécialise dans les secteurs où il a un avantage absolu. Cela conduit à l'exportation des biens produits avec un avantage absolu vers d'autres nations, tandis que les biens pour lesquels le pays n'a pas d'avantage absolu sont importés. Cette approche favorise la spécialisation économique des pays, améliore l'efficacité de la production et encourage les échanges internationaux, contribuant ainsi à une répartition efficace des ressources et des activités économiques à l'échelle mondiale.

1.2.2 David Ricardo et la loi des avantages

David Ricardo 1772-1823 est un économiste classique anglais, homme d'affaire et homme politique, il est l'auteur des principes de l'économie politique et de l'impôt (1817) il vient ajuster la pensée d'Adam Smith en incluant aux échanges internationaux les pays qui disposent d'un avantage comparatif.

a) Les avantages comparatifs

Selon la théorie des avantages comparatifs de David Ricardo, un pays a intérêt à se spécialiser dans la production des biens pour lesquels il a le coût relatif le plus faible, même s'il n'a pas d'avantage absolu dans la production de ces biens.

Ricardo illustre cette théorie avec l'exemple de la production de draps et de vin en Angleterre et au Portugal. Même si le Portugal est le plus productif que l'Angleterre dans la production des deux biens, il a un avantage comparatif plus important dans la production de vin. Inversement, l'Angleterre a un avantage comparatif plus important dans la production de draps.

Tableau1 : Production de draps et de vin en Angleterre et au Portugal

Coûts de production	Angleterre	Portugal
Drap	100	90
Vin	120	80

Source : Emmanuelle Nyahoho-pierre-paulproulx, « Le commerce international, théories, politiques et perspectives industrielles », préface de Carl Grenier, presses de l'université du Québec, 3^{ème} édition, p99.

Ainsi, selon Ricardo, les deux pays ont intérêt à se spécialiser dans la production du bien où leur avantage comparatif est le plus élevé, puis à échanger leurs surplus. Cette spécialisation permet une meilleure allocation des ressources et une augmentation de la production totale, bénéfique pour les deux pays.

La théorie des avantages comparatifs justifie donc les bienfaits de libre-échange, en montrant que tous les pays peuvent gagner à se spécialiser selon leur avantage comparatif, même en l'absence d'avantage absolu.⁴

b) **La division internationale du processus de production**

La division internationale du processus de production (DIPP) est un phénomène économique qui consiste à répartir les différentes étapes de fabrication d'un produit entre plusieurs pays, en fonction des avantages comparatifs de chacun.

Chaque pays se spécialise dans la production de la partie du produit pour laquelle il est le plus efficace, permettant ainsi une meilleure allocation des ressources et une réduction des coûts de production.

Par exemple, pour la fabrication d'un simple polo, le coton peut être produit au Texas, puis expédié en chaîne pour être tissé, avant d'être imprimé selon la demande des consommateurs en Europe. Cette répartition des tâches illustre bien la théorie des avantages comparatifs développés par David Ricardo.

Au fil du temps, les économistes ont approfondi les travaux des classiques comme Smith et Ricardo, afin de mieux comprendre les mécanismes de commerce international dans un contexte de mondialisation accrue. La DIPP, qui s'est beaucoup développée à partir des années 1970, a profondément modifié la géographie de la production mondiale.

1.2.3 : le modèle HOS

L'origine du nom que porte ce modèle revient aux économistes, qui l'ont fait, tout d'abord, Eli Hecksher (1879-1952) et Bertil Ohlin (1899-1979), deux économistes suédois ont développé un modèle sur le commerce international en 1933. Paul Samuelson (1915-2009), qui lui est un économiste Américain, prix Nobel d'économie en 1970, est venu apporter sa

⁴Emmanuelle Nyahoho-pierre-paulproulx, « Le commerce international, théories, politiques et perspectives industrielles », préface de Carl Grenier, presses de l'université du Québec, 3ème édition, p99.

pièce à l'édifice en perfectionnant ce modèle en 1941. Pour qu'il porte enfin son nom complet (Le modèle HOS) Heckscher Ohlin Samuelson.⁵

a) La loi des proportions des facteurs de production

La loi des proportions des facteurs de production, également connue sous le nom de théorème d'Heckscher- Ohlin, est un concept clé dans l'analyse économique du commerce international. Selon cette loi, chaque pays a tendance à se spécialiser dans la production et l'exportation des biens qui nécessitent des facteurs de production relativement abondants sur son territoire, tout en important les biens qui nécessitent des facteurs de production rares dans le pays. Par exemple, un pays avec une abondance de main – d'œuvre se spécialisera dans la production de biens intensifs en main – d'œuvre, tandis qu'un pays riche en capital se concentrera sur les biens nécessitant davantage de capital.

Cette théorie vise à expliquer les avantages comparatifs entre les pays en se basant sur leurs dotations en facteurs de production, tels que le travail et le capital. En effet, la spécialisation dans la production des biens pour lesquels un pays dispose d'une abondance de facteurs de production entraîne des coûts de production plus bas et des gains économiques accrus. Ainsi, les pays ont intérêt à se concentrer sur les biens où ils ont un avantage comparatif en raison de leurs dotations en facteurs de production.

b) Illustration du modèle HOS

Selon le modèle Heckscher-Ohlin-Samuelson (HOS), les pays ont intérêt à se spécialiser dans la production des biens qui utilisent de manière intensive les facteurs de production dont ils sont relativement bien dotés, et à importer les biens qui utilisent de manière intensive les facteurs rares sur leur territoire.

L'illustration la plus courante du modèle HOS compare la situation de l'Australie et celle de l'Angleterre au XVIII^e siècle.

- L'Australie était bien pourvue en terres cultivables mais pauvre en capital. Selon le modèle HOS, elle devait donc se spécialiser dans la production de biens agricoles, qui utilisent de manière intensive la terre.
- L'Angleterre était au contraire fortement dotée en capital mais pauvre en terres. Elle devait donc se spécialiser dans la production de biens manufacturés, qui utilisent de manière intensive le capital.

⁵ Jean-Louis Mucchielli, « Relations économiques internationales », Hachette, 3^e édition, Paris, 2001, p.62.

Chaque pays a donc intérêt à exporter les biens qui utilisent de manière intensive le facteur de production dont il est relativement bien doté, et à importer les biens qui utilisent de manière intensive le facteur rare sur son territoire.

1.3 Les nouvelles théories du commerce international

Les nouvelles théories du commerce international, initiées par Paul Krugman dans les années 1980, remettent en question certains fondements des théories traditionnelles comme le modèle Heckscher-Ohlin –Samuelson (HOS)

1.3.1 La théorie de cycle de vie de Vernon

La notion du cycle international de vie du produit a été préconisée par VERNON en 1999, tout a commencé par l'idée que les nations possèdent des savoirs faire technologiques différents, il tenta alors d'expliquer les causes d'innovation et les modalités de sa diffusion par un même principe détenant de meilleures compétences technologique, ce qui représente parfaitement le marché des États-Unis comparé aux autres pays développés qui avaient la capacité de transformer la technologie en production et qui disposaient selon VERNON d'un vaste et riche marché pour voir lancer son produit.⁶

Le modèle de VERNON a permis de mettre en lien l'économie internationale et le commerce international en tenant compte de l'avantage comparatif du facteur technologique par une succession d'étapes inspirée de processus biologique c'est-à-dire « naissance », « croissance », « maturité » et enfin « déclin ». Il s'agit là d'une schématisation simplifiée du processus productif ainsi que des évolutions des ventes d'une firme.⁷

Selon Vernon, le cycle de vie d'un produit se compose de quatre phases

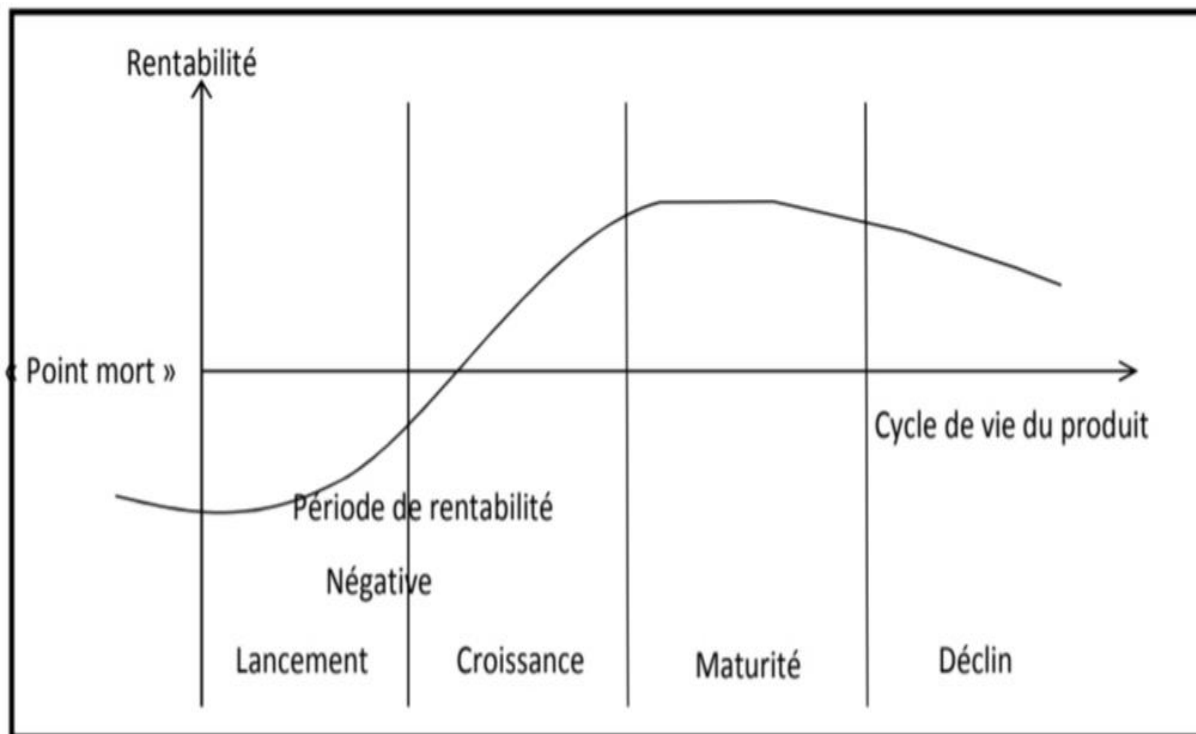
1. **Lancement** : le produit répond à un besoin exprimé par les consommateurs potentiels du marché national dans lequel il est introduit en premier, avec ou sans exportation
2. **Croissance de développement** : le marché national permet de couvrir les coûts et de faire baisser les prix pour s'élargir aux autres pays (l'exportation).
3. **Maturité** : la concurrence devient très forte. Le nombre de firmes se réduit, le marché extérieur l'emporte et s'élargit, il faut installer des filiales de production (remplacement du commerce international) et l'exportation recule en raison de la fabrication de substitution aux importations

⁶ Meier Olivier, « Entreprises multinationales », Ed, Dunod, Paris, 2005, p20

⁷ Fenneteau Hervé, « Le cycle de vie des produits », Ed ECONOMICA, Paris, 1988, p62.

4. **Déclin :** A ce stade, la production est avantageuse dans les pays qui pratiquent les salaires les plus bas et qui utilisent une main d'œuvre non qualifiée. Le pays exportateur peut se transformer à son tour en tant que pays importateur pour se spécialiser dans la fabrication d'autres produits ou il se tire plus d'avantages au niveau local ou dans l'exportation⁸

FigureN01 : La Courbe de cycle de vie de VERNON



Source : J.Amelon, J.Cardebat, « Les nouveaux défis de l'internationalisation », p.139

Vernon a également divisé les pays en trois groupes en fonction de leurs niveaux de développement et de leurs capacités technologiques :

1. **Pays leader :** le pays leader dispose d'un vaste marché intérieur de niveaux de revenu élevés, d'une main d'œuvre qualifiée et abondante, et une forte activité de recherche développement.
2. **Pays industrialisée :** les pays industrialisés autres que le leader ont des revenus légèrement inférieurs au pays leader et des dotations relatives au capital et en main - d'œuvre moyennement qualifiée.
3. **Pays en développement :** les pays en développement sont caractérisés par de bas niveaux de revenu et une main d'œuvre non qualifiée et abondante

1.3.2 Rendement d'échelle et économie d'échelle.

⁸ Amelon J .Cardebat J « Les nouveaux défis de l'internationalisation » 1ère édition, De Boeck, 2010, p.p 138-139

Les concepts d'économie d'échelle et de rendement d'échelle sont étroitement liés mais présentent des différences essentielles.

L'économies d'échelle se réfère à la baisse des coûts de production unitaires d'un bien à mesure que les quantités produites augmentent. En revanche, le rendement d'échelle mesure la variation de la production en fonction de l'évolution des facteurs de production au sein de l'entreprise.

Alfred Marshall a distingué deux types de rendement d'échelle :

a) Les rendements d'échelle internes : ces rendements sont générés par les actions mises en place à l'intérieur de l'entreprise, telles que des stratégies marketing ou une meilleure division du travail. Les bénéfices de ces actions reviennent exclusivement à l'entreprise.

b) Les rendements d'échelle externes : ces rendements dépassent le cadre de l'entreprise et concernent l'ensemble d'un secteur d'activité. Pour bénéficier de coûts de production plus bas, toute la branche d'activité doit augmenter sa production à l'ensemble des entreprises.

L'économie d'échelle se concentre sur la réduction des coûts unitaires de production à mesure que la quantité produite augmente, tandis que le rendement d'échelle évalue la variation de la production en fonction des changements dans des facteurs de production, qu'ils soient internes à l'entreprise ou externes à l'industrie dans son ensemble⁹.

⁹ Gunther Capelle-Blancard et Mathieu Crozet, « Economies, théories et politiques internationales », Paul Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz », Pearson France, 11ème édition, P. 114

Section2 : Les opérations du commerce international

Dans cette section nous allons aborder de façon détaillée des opérations d'importation et d'exportation qui sont connus comme étant la raison d'être du commerce extérieur, nous débuterons

Par la définition et l'énumération des types d'importation ensuite nous ferons la même chose pour l'exportation.

2.1. Opération D'importation

2.1.1 Définition de l'importation

L'importation est le transfert de biens et services produits à l'étranger vers le territoire national pour combler des besoins locaux ou pour une réexportation après transformation. La valeur des biens importés est déterminée par l'incoterm choisi.¹⁰

2.1.2 Les types d'importation

On notera trois types d'importation qui sont :

2.1.2.1 Importation dans le but de l'investissement

L'importation pour l'investissement concerne l'achat d'équipements, de pièces détachées ou à la maintenance d'une entreprise. Cela permet à l'entreprise d'améliorer sa production et son développement.

2.1.2.2 Importation de matières premières complémentaires

L'importation de matière première complémentaire vise à acquérir des produits qui sont utilisés pour finaliser les produits d'une entreprise. Ces matières premières sont nécessaires pour compléter la production de biens finis.

2.1.2.3 Importation pour le commerce

L'importation pour le commerce concerne l'achat de produits finis destinés à être vendus directement au consommateur sans nécessiter de retouche ou de finition supplémentaire.

Cela permet aux entreprises de proposer une gamme de produits plus large à leurs clients.

¹⁰ Panet-Raymond A, Robichaud D, « Le commerce international, Une approche nord-américaine » édition la chenelière, 2005, P 11

2.2 Opération d'exportation

2.2.1 Définition d'une opération d'exportation

Une opération d'exportation consiste pour un pays à vendre une partie de sa production de biens ou de services à d'autres pays, en échange d'un rapatriement de devises. Les exportations permettent ainsi d'écouler les surplus de production sur les marchés étrangers.

Les exportations sont calculées sur la base de l'incoterm choisi, qui détermine la répartition des coûts et des responsabilités entre l'acheteur et le vendeur.¹¹

2.2.2 Les types d'exportation

a) Exportation directe : L'entreprise exporte directement ses produits aux acheteurs étrangers, sans passer par des intermédiaires.

Cette méthode permet de réaliser des bénéfices élevés mais implique des investissements et des risques importants.

b) Exportation indirecte : l'entreprise exporte une partie de sa production via des intermédiaires. c'est la méthode la plus simple pour accéder à un marché étranger, nécessitant peu de modification de la gamme, de l'organisation et des investissements. Les risques et investissements sont limités car l'entreprise n'a pas besoin de mettre en place une force de vente à l'étranger¹².

c) Exportation contrôlée : L'exportation a la maîtrise complète de la commercialisation et assume les risques. Cela permet une meilleure connaissance du marché, des réseaux de communication stables et l'exploitation totale des bénéfices. Cependant, l'exportation contrôlée nécessite des investissements élevés et une expertise notable.

d) Exportation sous-traitée : L'entreprise a recours à des intermédiaires habilités pour introduire ses produits sur le marché d'export. Les risques et investissements sont limités mais il y a une absence de maîtrise de la politique commerciale et un manque d'information.

e) Exportation concertée : L'entreprise forme des partenariats avec d'autres sociétés, nationales ou étrangères, pour partager les risques, charges, ressources, savoir-faire, contacts et activités. Cela peut cependant entraîner des problèmes de compréhension dus aux différences culturelles et linguistiques, et la maîtrise de la politique commerciale reste partielle¹³.

f) 2.2.3 Les factures relatives à une opération d'exportation

¹¹ M. Darbelet, L. Izard, M. Scaramuzza, "L'essentiel sur le management", FOUCHER, 5ème édition, Paris, 2006.

¹² Rouane Rafik, « Le marketing direct international : au service des exportations Algérienne hors hydrocarbures », ENAG, Réghaia, Algérie, P 55

¹³ 1 Michel GERVAIS, « stratégie de l'entreprise », Ed. ECONOMICA, 5ème édition, 2003, P 216

Lorsqu'une opération d'exportation est effectuée un certain nombre de facteurs doivent être pris en considération, que ce soit lors de l'exportation d'une marchandise ou d'un service.

2.2.3.1 Exportation d'une marchandise

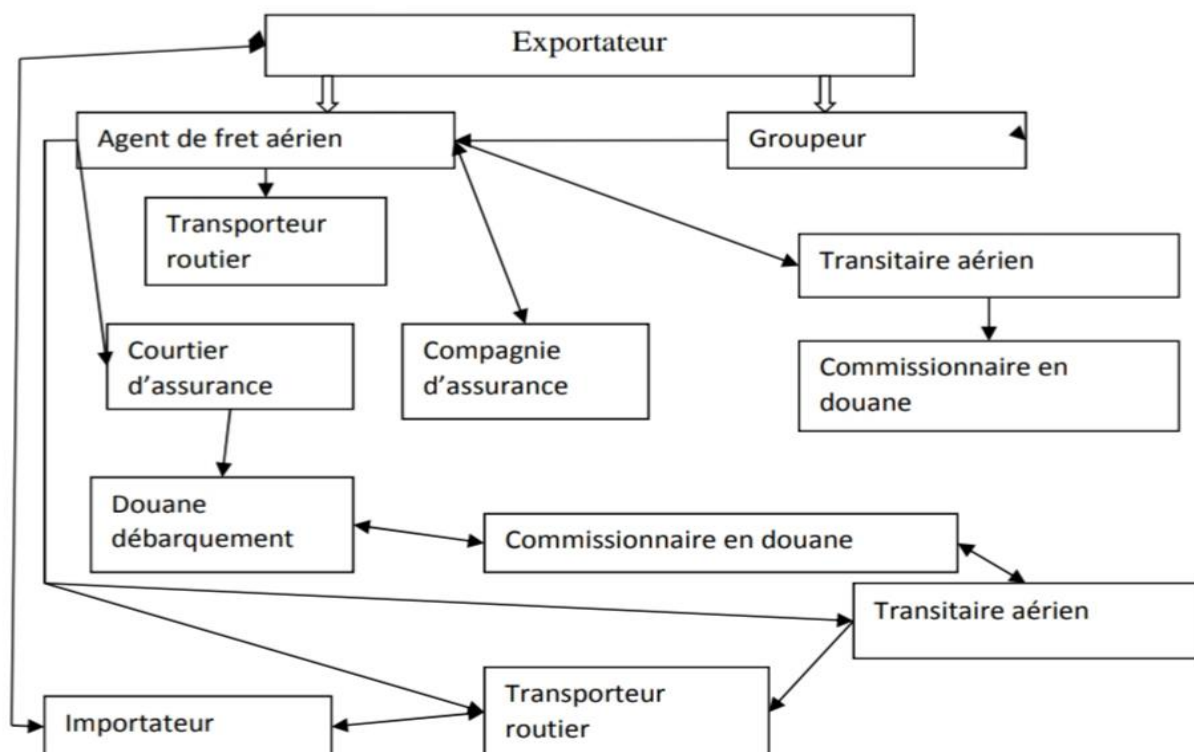
Lors d'une opération d'exportation de marchandise on fait face à certains facteurs.

a) Options relatives au mode transport

Le choix du mode de transport dépend du type de marchandise, de la distance, des coûts et des délais de livraison. Les principaux modes de transport utilisés sont :

- **Le transport routier** : Utilisé généralement pour acheminer les marchandises vers un autre mode de transport. C'est une activité réglementée utilisant automobiles, véhicules utilitaires et deux-roues.
- **Le transport aérien** : Adapté pour les marchandises à forte valeur ajoutée et les produits périssables. Offre des délais de livraison courts mais des coûts élevés.

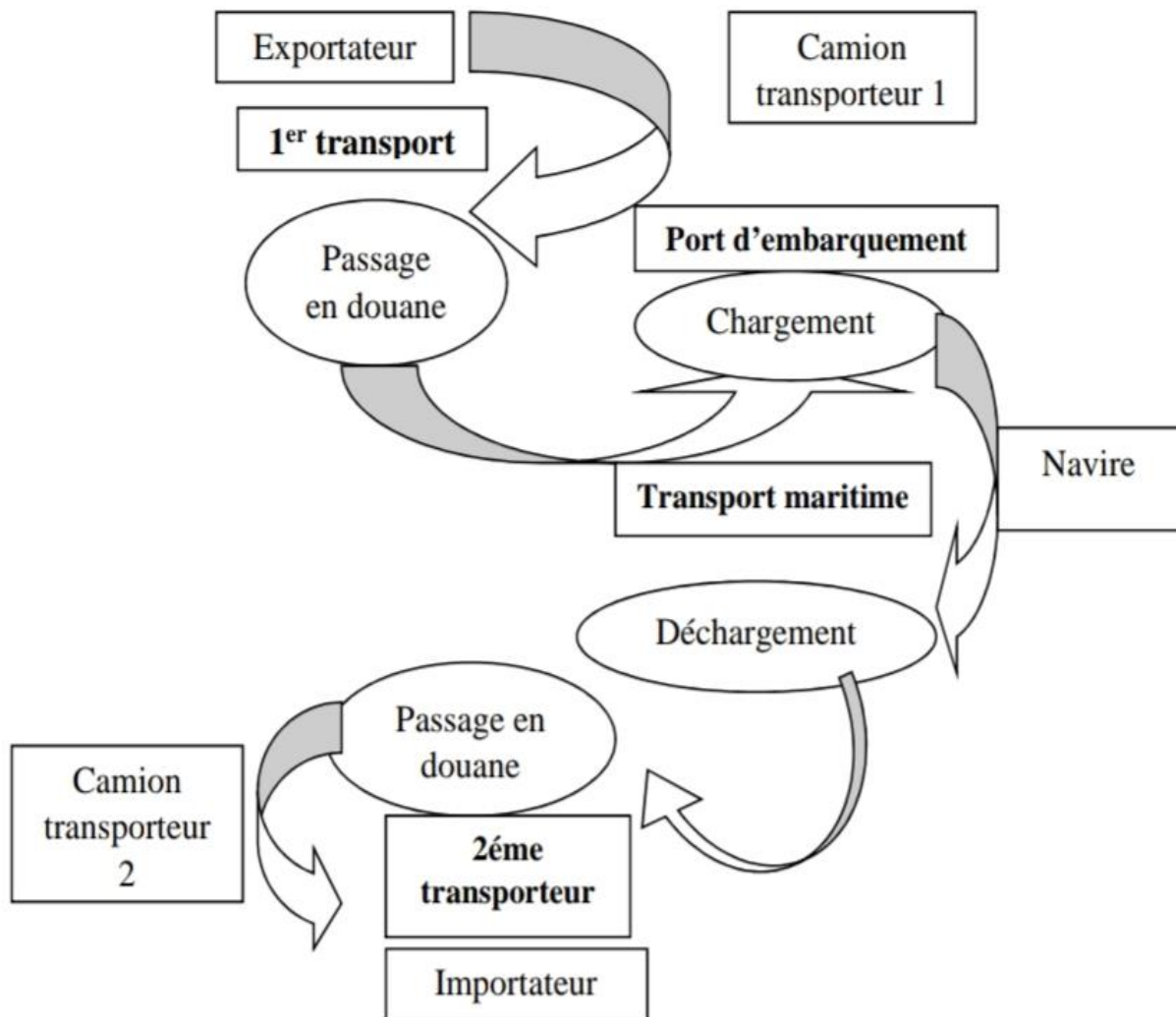
Figure N°2 : Expédition par voie aérienne



Source : Rapport du transport aérien, FNAM, Rapport année 2016, édition 2017, p31 .

- **Le transport ferroviaire** : Utilisé pour les exportations sur de longues distances, en particulier pour les matières premières et les produits pondéreux.
- **Le transport maritime** : Mode de transport le plus utilisé pour les exportations. Permet d'acheminer de grandes quantités de marchandises sur de longues distances à faible cout.¹⁴

Figure N°3 : Expédition par voie maritime



Source : « Les ports maritime au cœur de la mondialisation », La documentation française, février 2015

b) Les documents d'expédition :

Les documents d'expédition sont essentiels pour le transport de marchandises, qu'il s'agisse de produits dangereux ou non. Voici les principaux documents d'expédition :

¹⁴ Site officiel de compagnie Qualitair&sea , Transitaire international Consulté le 15 /05/2024

- **Facture commerciale**

C'est un document qui lie le vendeur à l'acheteur. Elle doit être aussi explicite que possible et doit répondre aux exigences du client, en particulier en précisant les termes de la transaction. Elle doit, de plus, être confirmée aux lois des deux pays.¹⁵

- **Bordereau d'expédition**

Le bordereau d'expédition est un document qui décrit précisément les marchandises transportées. Il inclut des informations sur le destinataire et l'expéditeur, le contenu de chaque conteneur, la quantité, la marque, la taille et le poids de chaque conteneur, ainsi que d'autres informations relatives.

- **Certificat d'assurance**

Le certificat d'assurance est un document qui couvre le transit contre les pertes ou l'endommagement des marchandises. Il comporte le numéro de police de l'assureur, la description et la valeur des biens assurés, ainsi que les coordonnées de la compagnie d'assurance.

- **Certificat d'origine**

Le certificat d'origine est un document douanier qui certifie l'origine d'une marchandise, notamment son pays de fabrication.

- **Connaissance**

Le connaissance, également appelé bon de chargement, confirme la réception des marchandises expédiées par les navires ou l'aéroport. Il sert de contrat entre les parties et énumère les produits transportés, qui finance, le point de collecte et la destination.

c) Emballage, marquage et étiquetage des marchandises.

Pour assurer une livraison sans encombre des produits chez le client et éviter tout blocage aux frontières, il est essentiel de respecter certaines directives concernant l'emballage, le marquage et l'étiquetage des produits expédiés, voici les éléments à prendre en compte :

- **Emballage des produits**

Il est crucial d'emballer les produits dans des emballages solides et résistants pour garantir leur arrivée à destination en bon état. Il convient également de placer les produits en fonction de leurs besoins spécifiques tels que la température ou la protection requise. Le choix de l'emballage doit être adapté au mode de transports utilisé afin de réduire les risques de vol.

¹⁵ PIMOR.Y et FENDER. M, 2003, page 135

• **Marquage des produits**

Le marquage des produits est essentiel pour la distinguer des autres et faciliter leur identification .les indication requises comprennent :

- ✓ Le nom de l'acheteur ou toute autre forme d'identification convenue.
- ✓ Le nom du point d'entrée dans les pays importateur.
- ✓ Les poids brut et net du produit en kilogrammes et en livres.
- ✓ La mention ou pays d'origine, par exemple « Made in CANADA »
- ✓ Un bordereau d'expédition, à lire dans chaque contenu.

d) L'assurance fret

L'assurance fret est essentiel pour protéger les marchandises contre les risque lors du transport, car les transporteurs internationaux ne couvrent pas entièrement la responsabilité des marchandises pendant le transport par voie maritime ou aérienne .voici quelques point clés à retenir :

- L'assurance tous risque en transit offre une protection complète pour les marchandises en transit, couvrant une variété de risque tels que les dommages accidentels, la perte, le vol, et d'autre incidents.
- L'assurance transports multimodal est recommandée pour les marchandises transportées par différents modes de transports offrant une protection globale contre les risques liés à la transaction entre mode de transports
- Souscrire une assurance cargo est crucial pour garantir une compensation basée sur la valeur des marchandises en cas de dommages ou de pertes pendant le transport.
- Les transporteurs et transitaires ont une responsabilité limitée, d'où l'importance pour les expéditeurs de souscrire à une assurance des marchandises pour se prémunir contre les risques de perte, de dommage et de vol
- L'assurance du transport de marchandises permet de limiter les conséquences financières en cas de dommage pendant l'acheminement des marchandises, et il est recommandé de souscrire une assurance pour garantir la protection des envois, surtout pour les marchandises de valeur

e) Les incoterms

Pour mieux comprendre le transport maritime, ils nous semblent nécessaires de connaître les règles du commerce international ainsi que les intervenants dans une opération de transport maritime.

Les incoterms sont une codification élaborée par la chambre de commerce international qui définit le mode de transport ainsi que les intervenants dans une opération de transport maritime

1. Définition

« Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur ». ¹⁶

Les incoterms constituent un ensemble de règles définissant un langage commun entre vendeurs et acheteurs, afin d'éviter les différences d'interprétation, car l'addition d'un mot ou même d'une lettre à (C.F) et (C.A.F) par exemple, peut avoir quelques fois un résultat tout à fait imprévu et le caractère même du contrat risque d'en être modifié. ¹⁷

Donc pour l'achat de sa marchandise, l'acheteur choisie l'incoterms qui convient mieux pour cette opération. Ils sont d'un intérêt capital même s'ils ne définissent de relation avec les transporteurs, ni le transfert de propriété, ils règlent plutôt les questions relatives au transfert vers le lieu de livraison avec les risques encourus, des documents à fournir et la répartition de l'ensemble de ces frais.

.Le fonctionnement pratique des incoterms

Les ventes seront classées en deux catégories distinctes, et ce selon que la vente se soit faite au départ ou a l'arrivée.

Lorsque la vente est faite « au départ », le vendeur est dispensé des questions du transport et d'assurance, en cas d'avaries au cours d'acheminement, seul l'acheteur en supportera les frais

Lorsque la vente est dite a l'arrivée, alors que l'ensemble des frais s'y rapportant seront à la charge du vendeur, en somme tous les risques ¹⁸afférents pèseront également sur lui.

Les incoterm sont de nombre de 11, dont quatre sont utilisés dans le transport maritime ; FOB, FAS, CFR, CIF.

¹⁶ Incoterms 2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n° 600, paris, 2007.

¹⁷ Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994, p124

¹⁸ Direction Générale des Douanes et Droit indirects. Bureau E1, Novembre 2010.

2. Le rôle de l'incoterm

Les incoterms jouent un rôle essentiel dans le commerce international en organisant les conditions de livraison des marchandises et en facilitant les échanges. Ils procurent aux parties contractantes :

- Une définition précise des obligations de livraison du vendeur et du moment du transfert des risques sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur.
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise.
- Une définition précise des documents (ou documents informatique équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur pour le transfert de risque sur la marchandise pendant le déplacement de la marchandise.

Les incoterms utilisent un langage codifié en trois lettres qui est régulièrement mis à jour par la Chambre de Commerce International. Leur utilisation est fortement conseillée pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.

3. Incoterms utilisés pour tous modes de transport.

Les incoterms « tous modes de transport » aérien, terrestre, maritime, des lors que ce dernier s'inscrit dans un transport multimodal, on utilise sept incoterms qui sont les suivants :¹⁹

EXW (Ex Works- A l'usine) :

- La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée
- L'acheteur paie et choisit le transport, en supporte les risques jusqu'à destination finale
- L'acheteur s'acquitte des formalités d'exportation et des frais de douane

FCA (Free Carrier – Franco transporteur).

- Les vendeurs remettent les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur
- Le transfert de risque a lieu lors de cette remise au transporteur.
- Le vendeur s'occupe des formalités d'exportation et des frais de douane.

CPT (Carriage Paid To Port payé jusqu'à).

- Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination
- Le transfert de risque a lieu quand les marchandises sont remises au 1^{er} transporteur

¹⁹Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex, page 3

- L'assurance est à la charge de l'acheteur

CIP (Carriage and Insurance Paid To – Port payé, assurance comprise, jusqu'à.)

- Mêmes conditions que CPT.
- Le vendeur doit fournir une assurance couvrant les risques pour l'acheteur.

DAT (Delivered At Terminal –Livraison au Terminal).

- Le vendeur livre en des que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné.
- Le vendeur assume les risques jusqu'au déchargement au terminal.

DAP (Delivered Duty Paid –Rendu droits acquittés).

- Le vendeur livre en mettant les marchandises à disposition sur le moyen de transport arrivant prêtes pour déchargement au lieu convenu
- Le vendeur assume les risques jusqu'au lieu de destination.

DDP (Delivered Duty Paid – Rendu droits acquittés).

- Le vendeur s'acquitte de tous les coûts et risques jusqu'au déchargement.
- Il règle l'intégralité des droits de taxes.

Les incoterms réservés au transport maritime.

Les incoterms réservés au transport maritime et fluvial sont spécifiquement conçus pour les transactions impliquant le transport par voie maritime de port à port .les quatre incoterms utilisés dans ce contexte²⁰.

FAS (Free Alongside Ship- Franco le long du navire) :

- Le vendeur prend en charge les frais de transport jusqu'au port d'embarquement
- La marchandise est le long du navire dans le port d'embarquement
- Les formalités d'exportation sont à la charge du vendeur.
- L'acheteur supporte les coûts de chargement, de transport maritime, de déchargement et de transport du port de destination à son usine.
- Le transfert des risques se réalise lorsque les marchandises sont remises sur le quai du port d'embarquement.

²⁰ Site officiel des incoterms

FOB (Free On Board –Franco à bord):

- La marchandise est livrée dédouanée sur les navires désignés par l'acheteur.

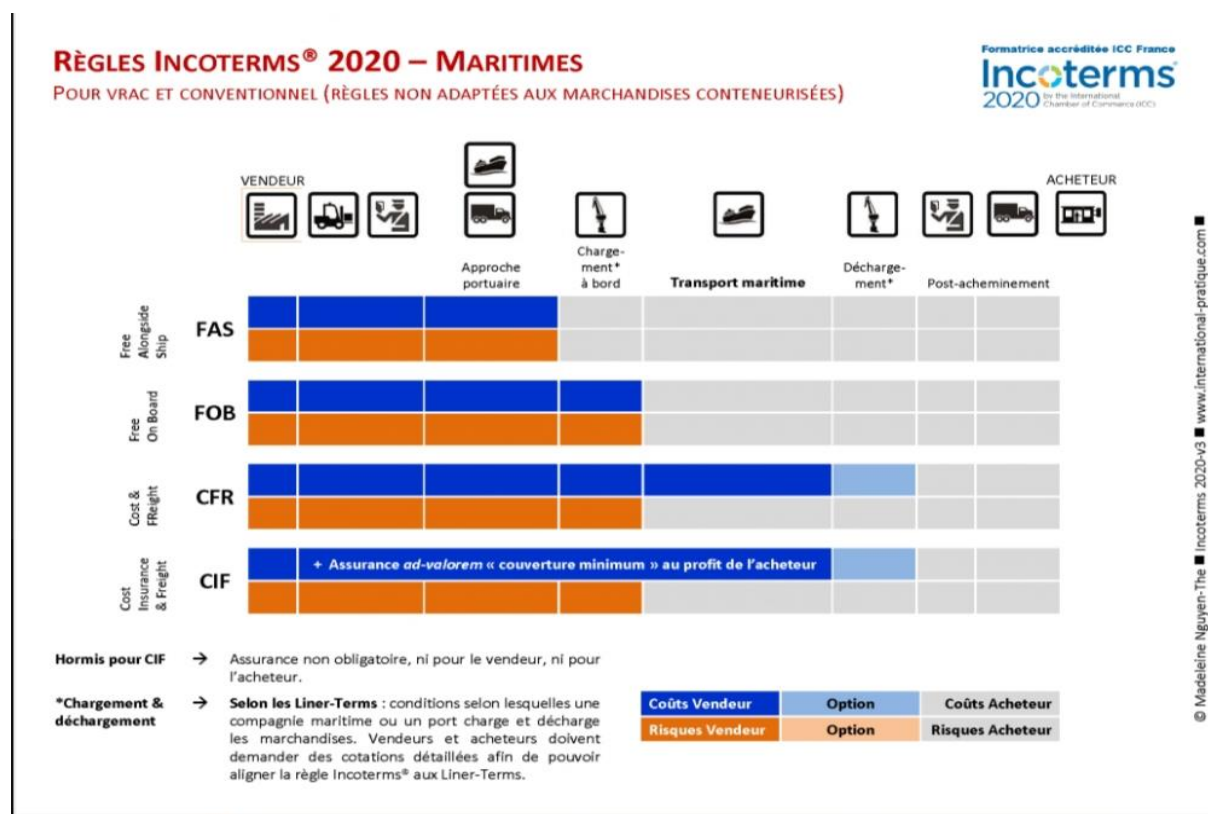
CFR (Cost and Freight-Coutet Fret).

- Le vendeur prend en charge les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime.
- Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement.
- L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.

CIF (Cost, Insurance and Freight- Cout , assurance et fret).

- Le vendeur est responsable de la livraison de la marchandise à bord du navire. Il est également responsable du dédouanement à l'exportation. De plus, il est responsable de produire une police d'assurance, au bénéfice de l'acheteur.²¹

FigureN04 : Liste des incoterm maritimes avec couts et risque des deux parties



Source : La chambre de commerce international France

²¹ Les incoterms international commercial terms. P.14-16

5. Principaux documents à fournir selon l'incoterm choisi.

Les documents à présenter selon les ventes au départ et à l'arrivée, pour l'acheteur et le vendeur, en fonction des incoterm :

Ventes au départ

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

- Incoterm en E (EXW) : Facture et liste de colisage
- Incoterms en F (FCA, FAS, FOB) : facture, liste de colisage, documents d'exportation, bon de remise au transporteur.
- Incoterm en C (CFR, CIF, CPT, CIP) : Facteur, liste de colisage, document de transport fret acquitté.

Ventes à l'arrivée

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

- Incoterm en D (DAP, DPU, DDP) :
- Pour DAP et DPU : Facteur, liste de colisage, document export, titre de transport fret acquitté au point de destination.
- Pour DDP : Facteur, liste de colisage, document d'importation.

Section3 : Généralités sur l'assurance du commerce international.

L'assurance du commerce international, est une protection cruciale pour les entreprises engagées dans des transactions transfrontalières. Elle couvre les risques de non-paiement, de dommages, de vol et d'autres pertes liées au transport des marchandises à l'échelle mondiale. Les types d'assurances incluent l'assurance transport, l'assurance de la cargaison, l'assurance-crédit, l'assurance responsabilité civile, et l'assurance interruption d'activité. Ces assurances offrent une sécurité financière et une protection contre les risques commerciaux, renforçant ainsi la compétitivité des entreprises sur le marché international.

3.1 : Importance de l'assurance dans le commerce international

L'assurance des marchandises protège les biens pendant le transport ; elle couvre les risques de pertes, de dommage et de vol. Cette assurance est un accord entre deux parties : le preneur d'assurance et la compagnie d'assurance. Le preneur d'assurance paie une prime à la compagnie d'assurance en échange de l'engagement de la compagnie de protéger la valeur de la cargaison pendant le transport²²

3.2 : Types d'assurances dans le commerce international :

Lors de l'entrée dans le commerce international, il est essentiel de prendre en compte les types d'assurances possibles et de choisir celle qui est la plus pratique. Celle-ci comprennent :

- **Assurance Transport :** L'assurance transport de marchandises est un service de protection financière qui assume et indemnise les pertes et ou dommages subis par les biens assurés pendant leur transport .Les moyens couverts par l'assurance sont maritimes, aériens et terrestres.
- **Assurance de la cargaison :** Une assurance transport de cargaison offre une protection immédiate pour les biens en transit du point d'origine à la destination, tant au niveau national qu'international. S'adaptant aux besoins spécifiques de sécurité de chaque entreprise ou client, cette assurance couvre une large gamme de risques, notamment le vol total ou partiel, le pillage, le vandalisme et les dommages survenant pendant les opérations de chargement, ainsi que les défaillances du système de réfrigération.
- **Assurance-crédit :** L'assurance-crédit couvre les risques de non-paiement des entreprises découlant de la vente de produits et services sur les marchés intérieure et extérieur.

²² WWW. Lexinter. Net. Consulté le 27/05/2024.

C'est un outil qui place les entreprises dans une position plus solide pour concurrencer sur le marché en couvrant leurs risques commerciaux.

- **Assurance Responsabilité Civile :** La principale fonction de l'assurance responsabilité civile est de couvrir les dommages que l'assuré cause aux biens (dommages matériels) ou à la santé (dommages personnels) d'un tiers. Une assurance responsabilité civile couvre légalement tous les dommages causés à un tiers dans le cadre des activités de l'entreprise assurée. De plus, elle offre une protection et un soutien pour faire face légalement et couvrir les frais générés par la réclamation du tiers affecté.²³
- **Assurance Interruption d'activité :** L'assurance interruption d'activité aide à protéger contre la perte de revenus après qu'un danger couvert a affecté une entreprise. Les dangers couverts comprennent généralement le vol, l'incendie, le vent, la chute d'objets ou la foudre.

La nature du transport de marchandises à travers les frontières expose les entreprises à une série de dangers, des dommages matériels aux pertes financières importantes. Par conséquent, l'assurance agit comme un tampon crucial en fournissant une couverture contre des événements imprévus, tels que des accidents pendant le chargement et le déchargement, des vols, des dommages climatiques ou toute éventualité qui pourrait affecter l'intégrité de la cargaison.

La prévention des risques est essentielle pour maintenir la stabilité financière et opérationnelle dans un environnement commercial mondial ; en ayant une assurance adéquate, les entreprises peuvent protéger leurs investissements et se prémunir contre d'éventuelles pertes pouvant survenir pendant le processus complexe du transport international.

3.3 : Assurance à court Terme vs Assurance à long terme

- **Assurance de commerce international à court terme :**

L'assurance de commerce international à court terme se concentre sur la protection des biens pendant des périodes allant jusqu'à 6 mois, couvrant les risques de pertes, de dommage et de vol lors du transport des marchandises. Elle offre une couverture temporaire pour des besoins urgents et spécifiques liés aux transactions commerciales transfrontalières, assurant la sécurité des biens pendant des périodes plus courtes et définies. Les principaux types

²³ <https://www.saa.dz> . consulté le 11 /06/2024

d'assurances de commerce international à court terme sont : L'assurance transport de marchandises qui couvre les moyens maritimes, aériens et terrestres pour des périodes allant jusqu'à 6 mois.

L'assurance-crédit à l'export à court terme qui peut offrir une couverture de 90 à 95% contre le défaut de paiement d'un acheteur étranger pour des créances à court terme (matériaux, services jusqu'à 180 jours, petits biens d'équipement).

- **Assurance de commerce international à long terme :** L'assurance de commerce international à long terme offre une protection continue contre les risques liés aux transactions commerciales transfrontalières sur des périodes prolongées. Contrairement à l'assurance à court terme qui couvre des besoins temporaires, l'assurance à long terme vise à assurer la stabilité financière et opérationnelle des entreprises engagées dans le commerce international. Les principaux types d'assurances de commerce international à long terme sont :

L'assurance-crédit à l'export à long terme qui peut offrir une couverture de 90 à 95% contre le défaut de paiement d'un acheteur étranger pour des créances à moyen et long terme (biens d'équipement, projets, etc. .) L'assurance des investissements à l'étranger qui protège les investissements directs des entreprises international contre les risques politiques et de transfert. L'assurance des pertes d'exploitation qui aide à protéger contre la perte de revenus après qu'un danger couvert a affecté une entreprise (vol, incendie...).

3.4 : Cadre conceptuel et historique des assurances.

Le cadre historique et conceptuel des assurances explore l'évolution des pratiques d'assurance au fil du temps, en mettant l'accent sur l'émergence de l'assurance en tant que service essentiel soutenant le progrès économique et social. Initialement enracinée dans l'assurance maritime, l'assurance moderne s'est diversifiée pour englober divers secteurs comme l'assurance automobile, soulignant son rôle économique en tant que moyen de crédit, d'épargne et d'investissement. Cette évolution souligne l'importance dans l'atténuation des risques et la promotion de la stabilité économique.

Origine et développement de l'assurance

- Les premières formes d'assurance remontent à l'Antiquité, avec des pratiques comme la mutualisation des risques dans le commerce maritime.
- Au Moyen-âge, les guildes et les corporations développent des formes primitives d'assurance pour leurs membres.

- Au 17^{ème} siècle, les premières compagnies d'assurance modernes apparaissent, notamment à Londres avec le Lloyd's.

Diversification et expansion de l'assurance

- Au 19^{ème} siècle, l'assurance s'étend à de nouveaux domaines comme l'assurance vie et l'assurance incendie
- Le 20^{ème} siècle voit l'émergence de l'assurance automobile et l'assurance maladie.
- Aujourd'hui, l'assurance couvre une large gamme de risques, des catastrophes naturelles aux risques professionnels.

Conclusion :

Le commerce international est un moteur essentiel du développement économique. Les théories classiques comme celle des avantages comparatifs de Ricardo montrent que chaque pays tire profit du libre-échange, même s'il est moins productif que ses partenaires. Cependant, ces théories supposent la concurrence parfaite et ne prennent pas en compte les réalités dynamiques du commerce moderne.

Les nouvelles théories développées depuis les années 1980, notamment par Paul Krugman, intègrent mieux les phénomènes observés comme le commerce intra-branche entre pays similaires. Elles soulignent l'importance des rendements d'échelle croissants et de la différenciation des produits dans un contexte de concurrence imparfaite. Cela justifie un certain rôle pour les politiques industrielles ciblées.

Dans la pratique, l'organisation Mondiale du Commerce a contribué à équilibrer les rapports de force entre nations. Mais des défis subsistent, comme les inégalités de développement entre pays, la désindustrialisation précoce de certains pays émergents, ou encore les écarts de compétitivité entre pays développés comme la France et l'Allemagne.

En somme, le commerce international reste un enjeu complexe, où les théories évoluent pour mieux refléter les réalités, et où les institutions cherchent à réguler les échanges de manière équitable. Son potentiel de développement reste immense, à condition de tenir compte des spécificités de chaque Pays.

Chapitre II :

Le transport et l'assurance maritime

Introduction :

Le transport maritime est un élément clé du commerce international, impliquant le déplacement de marchandises par voie d'eau. Il s'agit du mode de transport le plus utilisé pour les échanges internationaux en raison de sa capacité à transporter de grandes quantités de marchandises de manière efficace.

L'assurance maritime est essentielle dans ce domaine pour protéger les marchandises et les navires contre les risques liés à la navigation, tels que les accidents, les pertes ou les dommages.

Le contrat d'assurance est une convention entre l'assureur et l'assuré qui vise à transférer le risque d'un événement à un tiers, garantissant une indemnité en cas de sinistre. Il définit les garanties, les exclusions et les obligations des parties, garantissant une protection financière essentielle aux particuliers et aux entreprises face à divers risques.

Section1 : Présentation du transport maritime international des marchandises

1.1 : Généralité de transport maritime

1.1.1 Définition de transport maritime

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Le fret maritime est un mode de transport adapté au transport longue distance de marchandises en vrac, peut être utilisé pour transporter une grande variété de marchandises, des produits en vrac tels que les minéraux, les produits agricoles et les carburants, les marchandises conteneurisées, les véhicules, les produits manufacturés et les produits spécialisés tels que les produits chimiques dangereux ou les marchandises réfrigérées. Les navires utilisés pour le transport varient en taille et en type, allant des porte-conteneurs et vraquiers aux pétroliers, navires de croisière et ferries.

1.1.2 L'importance de transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus utilisé dans le monde, représentant environ 80% des échanges mondiaux. Les principaux avantages de transport maritime sont sa capacité à transporter des volumes importants, sa sécurité et sa fiabilité. C'est pourquoi il est considéré comme un moyen de transport économique et de grande sûreté. De plus, la dimension internationale et mondiale de transport maritime est pratiquement introuvable dans

d'autres secteurs d'activité. Le transport maritime joue un rôle essentiel pour le commerce international et les échanges mondiaux. ²⁴En effet, plus de 90% des marchandises, y compris les matières premières, les produits finis et les produits manufacturés sont acheminés par voie maritime. Cette partie représente environ 10 milliards de tonnes par an, dont 7 milliards de tonnes de marchandises solides naviguent sur les océans chaque année. Les principaux produits qui passent par cette forme de transport étant les produits du pétrole brut ; suivis par la production agricole et la matière première ; puis le gaz naturel et enfin les conteneurs. ²⁵

1.1.3 Définition de transport maritime de marchandise.

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

1. 2 Les types de transport maritime.

Il existe deux types de transport maritimes

1.2.1 Le transport à la demande.

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

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

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

²⁴ <http://e-biblio.univ-mosta.dz> Consulté le 14/07/2024

²⁵ <http://e-biblio.univ-mosta.dz/bitstream/handle/123456789/2047/mzmoir.pdf> Consulté le 14/07/2024

1. 2.2 Le transport de ligne régulière

La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir.

Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport²⁶.

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

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

1. 3 Les types de navire

Les navires spécialisés

Les navires spécialisés sont conçus pour transporter des types spécifiques de marchandises, offrant ainsi une efficacité et une sécurité optimales pour ces cargaisons particulières. Voici quelques exemples de navires spécialisés.

A) Vraquiers

Les vraquiers : type de navire utilisé pour le transport de marchandises en vrac, telles que les produits pétroliers, les minéraux ou les produits agricoles.

27

²⁶ Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983 ; p 45

²⁷ Support de cours, module transport et logistique internationale, chargé de cours : Mr Akoul 01/2024

Figure N°05 : Navire Vraquier



B) Navires citernes

Les navires citernes, en particulier les pétroliers et les transporteurs de gaz liquéfiés, sont conçus pour le transport de produits liquides et gazeux en vrac. Ils disposent de citernes spécialement aménagées pour assurer la sécurité et la préservation de ces cargaisons sensibles.

Figure°06 : Navire citerne



C) Navires polythermes

Les navires polythermes sont équipés de systèmes de réfrigération et de climatisation pour maintenir une température contrôlée dans leurs cales. Ils permettent le transport de denrées périssables comme les fruits, les légumes et les produits laitiers. Cependant, l'utilisation croissante de conteneurs réfrigérés (refeferas) offre une plus grande flexibilité pour ce type de fret.

Figure N°07 : Navire Polythermes



Les navires spéciaux

- **Les car-ferries**

Ces bateaux transportent des véhicules (camions, voiture, moto) et des passagers, ils relient les 2 rives d'un fleuve ou d'un lac et peuvent franchir un bras de mer très étroit, leurs trajets ne durent que quelques minutes.

Figure N°08 : Navires car –ferries



Les navires non spécialisés

Les navires non spécialisés sont conçus pour transporter divers types de marchandises, emballées et conditionnées, ainsi que des produits non emballés. Voici quelques exemples de navires non spécialisés :

A) Navires rouliers

Les navires rouliers sont équipés d'une rampe arrière relevable qui permet de charger et de décharger des marchandises sans les sortir des véhicules. Cette technique, appelée "Roll-on/Roll-off" (RO-RO), est utilisée pour transporter des semi-remorques routières, des voitures, des wagons, etc. Les navires rouliers peuvent également utiliser des remorques-esclaves pour charger des colis lourds ou encombrants, ainsi que des chariots sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer des conteneurs.

En générale les navires rouliers utilisé pour transporter des marchandises roulantes, des véhicules ou des machines agricoles²⁸.

Figure N°09 : Navire Roulier



B) Navires mixtes RO-RO + conteneur

Les navires mixtes RO-RO + conteneur combinent l'intérêt du conteneur avec celui du roulage. Ils peuvent transporter des conteneurs et des marchandises non conteneurisables, ce qui en fait des navires très polyvalents. Ces navires sont équipés de prises pour conteneurs

²⁸ Support de cours transport et logistique international , chargé de cours : Mr Akoul 01/2024

frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

C) Navires porte-barges

Les navires porte-barges sont équipés d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique. Ils sont utilisés pour transporter des marchandises de diverses tailles et formes, notamment des conteneurs et des marchandises non conteneurisables.

Figure N°10/ : Navire porte- barges



D) Cargos conventionnels

Les cargos conventionnels disposent à bord de leurs propres moyens de manutention, tels que des bigues, des grues et des palans. Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ces navires sont équipés pour transporter des marchandises de diverses formes et tailles, ce qui en fait des navires polyvalents.

Figure N°11 : Navire cargos conventionnels



1.4. Les intervenants de transport maritime :

A) Le transitaire

C'est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs d'assurer ainsi la continuité du transport ainsi que toutes les opérations administratives.

B) . L'agent maritime (consignataire)

Il existe 2 types de consignataires

- **Le consignataire de navire ou de la coque**

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

- **Le consignataire de la cargaison**

Selon le code maritime algérien (CMA) « est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayant droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au

non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est du répartir les marchandises entre les destinataires »

C) Le courtier maritime

Le courtier est la personne agréée qui met en rapport les offreurs et les demandeurs de services. Il lui incombe, également de rédiger les contrats et de tenir la mercuriale des prix. Il existe principalement deux types de courtier maritimes : le courtier-interprète (traduit les documents des navires étrangers et leur mise en douane) ainsi que le courtier de vente et d'affrètement des navires (un intermédiaire entre le fréteur et l'affréteur).

D) L'expert maritime

Il s'agit d'une personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime, il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire, est considéré aussi comme commissaire d'avaries 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 à la demande de l'assuré propriétaire de la marchandises, du transporteur, ou de l'assurance, l'expert maritime a pour mission des inspection suivante :

- La supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises
- La recherche des causes de sinistre
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations
- L'exécution de toute sort d'expertise et notamment le calcul de draftsurvey , de bunkarsurvey²⁹, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos.

E) 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 de navire, exploitant ou simple affréteur, c'est-à-dire loueur d'un navire. Son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à point B par la mer en temps et bon état.

1.5 Les documents et les contrats d'assurance.

1.5.1 Les documents de transport maritime

Il existe deux types de document qui sont :

²⁹Draftsurvey : est entreprise au port de déchargement pour déterminer la quantité de marchandise à bord d'un navire, est en deux partie ; avant et après le déchargement

Ces deux documents sont les plus importants car ils déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Dans ce titre en parle plus précisément sur le connaissance maritime³⁰

a) Le connaissance maritime (Bill of lading : B/L)

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

- Les différentes catégories de connaissances

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

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

B) Le manifeste

C'est un document par de consignataire du navire, au port d'embarquement sur la base des connaissances pour l'armateur et les agents du transport dans les ports d'escale. L'intérêt de ce document renseigne en général sur le nom du navire, son tonnage brut et net, sa nationalité, le nom du capitaine, le port de chargement, le numéro du voyage du navire, le numéro du manifeste d'autres colonnes sont prévues pour recevoir les indicateurs suivants :

Numéro du connaissance, marque et numéro des colis, nombre et genre de colis...cts

Il existe deux types de manifeste :

³⁰ Logistique conseil, op-cité (Ouvrage version électronique)

- **Cargo-manifeste** : Se trouve à bord du navire, pendant son voyage, à l'usage du capitaine ou éventuellement des gardes côtes ou autre autorité Dans les eaux territoriales ; c'est le document essentiel Pour la déclaration douanière.
- **freight-manifeste** : Donne en plus des renseignements du cargo manifeste, c'est donc un manifeste beaucoup plus Complet

1.5.2. Les contrats de transport maritime

Il existe deux types de contrat de transport maritime :

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

b) Contrat d'affrètement :

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

Il existe trois types du contrat d'affrètements :

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

1.6. Avantage et inconvénients de transport maritime.

Le transport maritime offre plusieurs avantages et inconvénients qui doivent être pris en compte lors de la planification de la logistique et du commerce international. Voici une récapitulation des points clés :³¹

³¹<http://www.wto.org> Consulté le 20/08/2024

- **Avantages du Transport Maritime**

Volume de transport illimité : Les navires peuvent transporter des quantités importantes de marchandises, ce qui se traduit par une efficacité et des économies d'échelle.

- **Accessibilité mondiale** : Les ports sont situés partout dans le monde, ce qui permet de transporter des marchandises sur de longues distances, notamment intercontinentales.
- **Coûts de transport faibles** : Le transport maritime est souvent le plus économique par rapport aux autres moyens de transport, notamment en termes d'entretien.
- **Risques** : Le transport maritime peut être une solution de secours en cas de catastrophes naturelles, comme des inondations ou des chutes de neige importantes.
- **Sécurité** : Les accidents de transport maritime sont nettement moins nombreux que ceux associés à des camions et des trains.
- **Bruit** : Les navires sont généralement silencieux lorsqu'ils naviguent sur les océans, produisant nettement moins de pollutions sonores que les autres modes de transport

Inconvénients du Transport Maritime

- **Durée** : Le transport maritime peut prendre plusieurs semaines, ce qui peut être problématique pour les marchandises réfrigérées.
- **Navigation à vitesse réduite** : Les navires peuvent réduire leur vitesse pour réduire les coûts de carburant, ce qui peut affecter la rapidité du transport.
- **Risques** : Les navires peuvent être concernés par des conditions météorologiques exceptionnelles, des naufrages, la perte de conteneurs, etc...
- **Visibilité** : Il peut être difficile de surveiller étroitement le taux de progression et l'état du chargement en mer.
- **Coûts de commercialisation** : Lors de la vente à de nouveaux clients, il est nécessaire d'allouer des fonds à un budget marketing pour cibler les acheteurs internationaux.
- **Recherche** : Il est essentiel de connaître les attentes des nouveaux acheteurs, notamment en ce qui concerne les délais de livraison et les frais de livraison.
- **Gestion des retours** : Il est important de trouver un moyen efficace et économique de gérer les retours internationaux pour protéger les résultats financiers.

Section 2 : L'assurance de transport par voie maritime.

L'assurance du transport maritime est un élément crucial pour les entreprises opérant dans le commerce international. Elle vise à protéger les marchandises pendant leur trajet, couvrant les risques de perte, de vol, de dommages et de retard. En raison des nombreux risques coûteux auxquels les marchandises sont exposées lors de leur voyage, aucune entreprise ne peut supporter ces aléas sans assurance. Les assurances de transport maritime offrent une couverture complète pour les marchandises transportées par voie maritime, incluant les risques de disparition, de vol, d'avarie, de pertes de poids, de dépréciation, et autres incidents.

Ces assurances prennent en charge les risques depuis le port d'embarquement jusqu'à la destination finale, couvrant même les risques survenant lors du transport terrestre.

2.1 Généralité sur l'assurance

2.1.1 Historique de l'assurance

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

Depuis des siècles ; l'homme a recours à l'assurance pour protéger ses biens matériels. En effet, on trouve les premières références à l'assurance vers 2000 avant J.-C., sous forme de contrats écrits stipulant des modalités de répartition des pertes lors d'activités de transport, notamment par caravanes ou par voie maritime. Il faut dire qu'à cette lointaine époque, les pirates, les bandits et les pilliers faisaient partie du « décor social » tant sur terre que sur mer !

Ainsi, à Babylone, le Code de Hammourabi prescrivait qu'en cas de perte ou de vol des marchandises, le transporteur désigné serait relevé de sa responsabilité de livraison, s'il était en mesure de prouver qu'il n'était pas complice du méfait. La perte était alors répartie à l'ensemble des marchands participants de la caravane. Si un marchand effectuait un prêt pour effectuer un transport, il payait une somme supplémentaire au prêteur. Le prêt n'avait pas à être remboursé si la marchandise se faisait voler.³²

³² Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2^e éd. Economica, 2005, Paris, p.5

1000 ans plus tard, les habitants de Rhodes inventent la mutualisation. Les marchands dont les biens arrivent à destination remboursent ceux dont les biens ont été détruits lors ; une tempête.

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

- En 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait de 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes (Italie) à Majorque (Espagne). Et en 1424 fut créée la première société d'assurance maritime.
- En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime.
- En 1552, le juriste portugais Pedro de Santarém publia un important traité sur l'assurance maritime.
- En juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris « La chambre d'assurance et de grosses aventures de France » ; qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes « CESAM » ; (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France).

2.1.2 Genèse de l'assurance

L'assurance existait sous diverses formes de "secours mutuel" ou de "recherche de protection" dès la plus haute Antiquité. On en trouve des traces en Mésopotamie, où les commerçants se répartissaient les coûts engendrés par les vols et pillages de caravanes. D'autres exemples similaires existent en Égypte et dans la Rome antique, mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne. C'est véritablement avec l'apparition du "prêt à la grosse aventure" au Moyen-âge que les bases de l'assurance moderne se sont développées. Ce système permettait aux négociants de se faire prêter de l'argent pour financer leurs expéditions maritimes, en donnant en gage la marchandise transportée. Le prêteur ne récupérait le prêt que si le navire

revenait sain et sauf. A partir du 14^e siècle, l'assurance maritime s'est progressivement structurée, avec l'apparition des premières polices d'assurance et le développement de la codification du commerce maritime. Ce n'est cependant qu'à partir du 17^e siècle, avec l'essor des compagnies d'assurance et l'avènement du calcul moderne des probabilités, que l'assurance a pris ses formes modernes

2.2. Le passage de la donation à l'assurance

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

2.2.1 Définition

L'assurance maritime est un contrat par lequel une partie, l'assureur (souvent une société spécialisée), s'engage à indemniser une autre partie, l'assuré, en cas de réalisation d'un risque lié au transport maritime de marchandises, moyennant le paiement d'une prime. Ce contrat aléatoire ne joue que si le risque assuré se concrétise. Il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage matériel causé aux marchandises transportées ou au navire, dans les limites de la valeur agréée et sous déduction éventuelle d'une franchise.³³

Selon le code maritime algérien (CMA), l'assurance maritime couvre spécifiquement les dommages matériels aux marchandises ou aux navires résultant d'événements fortuits, de force majeure, aux conditions fixées au contrat, compte tenu du caractère international du transport maritime. L'assurance maritime est la plus ancienne des assurances. Elle se fonde sur une tradition millénaire remontant à l'Antiquité, où des mécanismes d'assistance mutuelle étaient déjà utilisés pour sécuriser les expéditions commerciales maritimes, notamment avec le système du "prêt à la grosse aventure" pratiqué par les Phéniciens et les Romains.³⁴

2.2.2 Les formes d'assurance maritime

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

³³ 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.

³⁴ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

2.2.2.1 Assurances sur corps de navire.

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

La souscription d'une assurance corps permet :

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

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

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

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

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

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

Les événements naturels : comprennent

-Les naufrages ou le navire s'enfonce dans l'eau et puisse continuer à flotter grâce à un navire d'assistance. Les tempêtes survenant lors du voyage du navire et endommagent les marchandises.

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

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

-Les autres risques appelés fortune de mer.

2.2.2.2 Assurances sur faculté.

L'assurance de marchandise est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées, la prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritime et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime .dont la durée des risques au lieu de destination ne peut irriter 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des partis. Outre les risques du voyage, les risques de montages et d'installations des matériels à destinations peuvent aussi être garantis.³⁵

« Dans l'assurance sur facultés, les risques commencent à couvrir à partir du moment où les marchandises quittent la terre pour être embraquées a bord du navire dans lequel elles doivent être transportées, ou pour être mises à bord d'une allège ou de tout autre engin flottant qui doit les amener à bord du navire transporteur. Les marchandises restent assurées pendant les périodes de séjour sur des allèges ou autre engins flottants, sur terre-plein ou en magasin-cale, au port de destination jusqu'à leur transfert en dépôt douane réel ou sur place »³⁶

« L'assuré peut opter pour le délaissement en ce qui concerne les marchandises assurées et réclamer une indemnité pour perte totale notamment dans les cas suivante :

- Les marchandises sont totalement perdues.
- Le défaut de nouvelles du navire transporteur, lorsque trois mois se sont écoulés depuis les dernières nouvelles
- Les marchandises sont vendues au cours du voyage pour cause d'avarier matérielles des objets assurées, par suite d'un risque couvert »³⁷

³⁵ www.ffsa.fr/Fédération Française des sociétés d'assurance. Consulté 05/06/2024

³⁶ Article494 du Code Maritime

³⁷ Article951 du Code Maritime

2.3. Les intervenants dans l'assurance maritime.

2.3.1 Les compagnies d'assurances.

Les compagnies d'assurance sont des entités commerciales qui cherchent à réaliser des bénéfices. Elles négocient et fixent avec l'assuré le montant de la prime, et elles indemnisent conformément aux termes du contrat. Contrairement à l'assurance coopérative, il n'y a pas de solidarité entre les assurés dans les compagnies d'assurance. Les bénéfices générés servent à rémunérer le capital et à verser des dividendes aux actionnaires. Les compagnies d'assurance ne supportent pas seuls les risques, elles limitent leur exposition en répartissant les risques, en pratiquant la coassurance et la réassurance, et en cédant une partie de la souscription à d'autres assureurs.

2.3.2 Agents maritimes d'assurance.

Ils sont des personnes physiques ou morales traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leurs qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant 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 confiée³⁸

. Ils analysent les risques de leurs clients, les conseillent sur les pertinences d'assurance, mettent ces risques au niveau des compagnies d'assurances, suivent la gestion des contrats, et coopèrent leurs clients en cas de sinistre.

L'agent maritime peut être un agent général ou spécialisé, c'est "l'agent souscripteur maritime", appelé aussi « assureurs conseils » car il représente leurs clients face aux compagnies d'assurance. Il peut cependant travailler pour plusieurs compagnies et reçoit les demandes d'assurance soit directement, soit le plus souvent par l'intermédiaire d'un courtier

³⁸ Art. N°258 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances

2.3.3 Les courtier d'assurances.

Les courtiers d'assurance maritime sont des intermédiaires spécialisés qui interviennent entre les assurés et les compagnies d'assurance pour souscrire des contrats d'assurance maritime. Ils disposent d'une expertise reconnue dans le domaine maritime³⁹. Leurs principales missions sont :

- Conseiller les assurés sur les couvertures d'assurance les plus adaptées à leurs besoins et négocier les conditions des polices d'assurance avec plusieurs assureurs.
- Couvrir les assurés à 100% en plaçant leurs risques auprès des compagnies d'assurance.
- Gérer les dossiers de sinistres et les déclarer aux parties du contrat en cas de survenance d'un dommage.

Maritime s'occupe de la préparation et de la rédaction des contrats liant les deux parties. Vu la complexité de ce genre de transaction il agit comme conseiller ou négociateur et parfois même comme mandataire.⁴⁰

2.3.4 L'expert maritime.

L'expert maritime est un professionnel indépendant qui a des compétences particulières, sa responsabilité contractuelle se fonde en cas d'avaries aux marchandises ou de navires ou il agit en général contradictoirement pour déterminer la réalité, la nature et les causes des dommages et les responsabilités, chiffre leur valeur et détermine les montants d'indemnisation à verser il intervient aussi parfois à la requête des tribunaux lorsque ils sont chargés de régler les litiges d'ordre maritime. Dans l'accomplissement de sa mission l'expert maritime peut être soumis à divers types d'obligations dont le régime impactera nécessairement l'action en responsabilité qui pourrait être intentée à son encontre, selon qu'il s'agit d'une obligation de résultat ou d'une obligation de moyen.

C'est encore le cas lorsqu'il exécute une prestation matérielle (description de navire, de dommage, respect d'un délai précis pour rendre son rapport...) en cas de défaillance dans l'exécution de sa mission la responsabilité de l'expert sera présumée et ce dernier ne pourra en être exonéré que s'il rapporte la preuve d'un cas de force majeure ou d'une faute de son donneur d'ordre. Ainsi, lorsque l'expert intervient après un sinistre en vue d'en déterminer

⁴⁰ A. Frémont, intégration, non-intégration des transports maritime des activités portuaires et logistique, p.10

l'origine, les causes et l'étendue sa responsabilité ne peut être soulevée que par son mandat sue la base du contrat d'expertise⁴¹.

Section 3 : Les contrats d'assurance maritime

3.1. Définition et caractéristique du contrat d'assurance maritime

3.1.1 Définition.

Le contrat d'assurance peut être définie comme la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, à couvrir un risque, en fournissant au souscripteur ou à un tiers, une prestation en cas de réalisation de ce risque ».⁴²

« Le contrat d'assurance est un accord passé entre un assureur et un assuré pour la garantie d'un risque : l'assureur accepte de couvrir le risque, le souscripteur s'engage à payer la prime ou cotisation convenue⁴³. »

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

En d'autre terme, « l'assurance est un contrat par lequel une personne, l'assureur groupe en mutualité d'autre personne, assurés, afin de les mettre à même de s'indemniser mutuellement d'une perte éventuelle, le sinistre, à laquelle elles sont exposées par suite de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime ou cotisation, payée par chaque assuré à l'assureur qui la verse dans la masse commune déduction faite des frais statutaires ».⁴⁴

3.1.2 Les caractéristiques du contrat d'assurance.

Le contrat d'assurance présente un certain nombre de caractères essentiels pour bien

Comprendre toutes les règles qui régissent la conclusion du contrat et sa validité. Et qui sont les suivants :

⁴¹ <https://fr.scribd.com/document/176812761/Fiche-no-4-La-responsabilite-de-l-expert-maritime> Fiche No4-La responsabilité de l'expert maritime Consulté le 27 /08/2024

⁴² 1 BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P2

⁴³ F.COUILBAULT, C.ELIASHERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème éd l'argus de l'assurance, 2002, P.65

⁴⁴ 3 BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome3, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P26.

a) Un contrat nommé.

« Le contrat d'assurance est un « contrat nommé » dont la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière. C'est une convention passée entre une entreprise l'assurance et une personne physique ou morale pour déterminer l'objet et les conditions d'une assurance, elle présente un certain nombre de caractères permettant de la situer dans les classifications usuelles du droit des contrats⁴⁵

b) Un contrat consensuel.

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

c) Un contrat synallagmatique

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

d) Un contrat aléatoire.

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

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

e) Un contrat à titre onéreux

Il ne saurait y avoir d'intention libérale entre les parties au contrat d'assurance, et le caractère aléatoire contre lequel chacun escompte réaliser un profit dans l'opération. Le souscripteur doit toujours payer le prix de la sécurité vendue par l'assureur, qu'il a désigné de « prime » dans les

⁴⁵ Y.LAMBERT-FAIVRE, « Précis de droit des assurances », 11ème éd Dalloz, 2001. P18

entreprises commerciales, ou de « cotisations » dans les entreprises d'assurances à caractère mutuel ; le contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit de la part de l'assureur.

En revanche, il peut exister une intention libérale dans les relations assuré-tiers bénéficiaire, et notamment dans les assurances sur la vie souscrites au profit d'un proche, ou encore dans les assurances souscrites pour le compte d'autrui⁴⁶.

f) Un contrat successif

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

g) Un contrat d'adhésion.

Le contrat d'assurance est un contrat d'adhésion dans la mesure où l'assuré ne peut discuter le contenu des clauses du contrat et n'a que la liberté de l'accepter ou de le refuser.

En effet, il est vrai que le contrat d'assurance est élaboré, rédigé, imprimé par l'assureur, et l'assuré qui « adhère » à un contrat préétabli dont il n'a pas discuté les conditions générales, se contente souvent de remplir les blancs de l'imprimé⁴⁷.

h) Contrat de bonne foi.

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

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

3.2. Les différentes polices de l'assurance faculté :

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré, ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties

⁴⁶ Idem

⁴⁷ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition L'argus de l'assurance, 2005, P.2

proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.

La police d'assurance étant, également, un contrat de bonne foi, dans ce cas, l'assuré est tenu, au moment de sa conclusion, de déclarer exactement toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.

Pour déterminer les documents relatifs à la production, il ya lieu de préciser le type de la police souscrite par l'assuré. On distingue trois types de polices d'assurance faculté maritime :

- Police abonnement qui couvre tous les envois, quelles que soient les marchandises et

Les modes de transport.

- Police de voyage qui couvre une expédition pour un trajet déterminé.
- Police à alimenter qui couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.

3.2.1Police d'abonnement ou flottante

La police d'abonnement ou police flottante est un type de contrat d'assurance maritime qui couvre systématiquement tous les envois faits par un même assuré, quels que soient les produits, les modes de transport et les lieux de départ. Elle est souvent utilisée par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir la totalité de leurs importations et exportations par un seul assureur.

Caractéristiques de la police d'abonnement :

- Durée déterminée : La police est généralement conclue pour une période déterminée, généralement d'une année, renouvelable par tacite reconduction.
- Quantité indéterminée : Elle couvre une quantité de marchandises non déterminée, mais avec une valeur globale connue.
- Expéditions fréquentes : Elle est adaptée pour les expéditions fréquentes, nécessitant une couverture continue pour les importations et exportations.
- Souscription directe : La police est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance.
- Avis d'aliment : L'assureur délivre un avis d'aliment à remplir pour chaque expédition, signé par les deux parties.
- Gestion des risques : Elle garantit l'assuré pour l'ensemble de ses expéditions à venir, couvrant les risques au cours du transport.

Utilisation et avantages :

- Gestion des risques : Elle permet de gérer les risques liés aux expéditions, en couvrant les pertes et les dommages matériels.
- Simplicité : Elle simplifie la gestion des expéditions, en évitant la nécessité de déclarations individuelles pour chaque expédition.
- Flexibilité : Elle est adaptable aux besoins spécifiques des entreprises, en permettant de couvrir des importations et exportations régulières

3.2.2. La police d'assurance au voyage

Cette police couvre, au coup par coup les marchandises sur un trajet déterminé. Elle est donc la seule adaptée à une expédition isolée.⁴⁸

« Elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre des marchandises et un trajet bien déterminé. Le primo-exportateur prend contact avec un agent ou un courtier d'assurance qui recherchera les conditions les mieux adaptées ». ⁴⁹Tous les éléments à prendre en compte étant bien connus le risque est limité.

Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo-exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année, en effet l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signé par les deux parties

3.2.3 La police à alimenter

La police "à alimenter" est un type de contrat d'assurance maritime particulièrement adapté pour les importateurs et exportateurs qui doivent couvrir plusieurs envois de marchandises de même nature dans le cadre de marchés d'importation/exportation importants. Ce contrat présente l'avantage d'une durée indéterminée, permettant ainsi de garantir les expéditions au fur et à mesure des besoins de l'assuré, sans avoir à souscrire un nouveau contrat pour chaque envoi. Bien que la valeur globale des marchandises soit connue lors de la souscription, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminés à l'avance. Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi, au moyen d'un carnet d'aliments. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives pour ce type de police, à condition que l'assuré accepte de mettre en place des mesures de prévention tout au long de

⁴⁸ Jean Belotti, « transport international de marchandise », 5^e édition. P.60

⁴⁹ J.Landel, « lexique des termes d'assurance » 5^e édition L'argus de l'assurance, 2005, p.29

la chaîne logistique. Il est important de noter que la police "à alimenter" s'éteint sans autre formalité dès la réception du dernier avis d'aliment, l'assuré devant alors fournir la facture globale de toutes les expéditions, correspondant au plein de la police. Ce type de contrat convient donc parfaitement pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée, offrant ainsi une couverture adaptée et flexible aux importateurs et exportateurs confrontés à des envois multiples de marchandises de même nature.⁵⁰

3.3. Les obligations des parties

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

3.3.1 Obligation de l'assuré.

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

a) Le paiement de la prime

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

b) Obligation de mise en risque.

Déclaration concernant le risque, à la souscription du contrat, l'assuré est tenue de répondre, sous peine des sanctions prévues si après exactement à toutes les questions tant écrites qu'orales de l'assureur concernant l'appréciation du risque. L'article 108 de Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré stipule que : L'assuré est tenu « de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur ».⁵¹

c) Renseignements relatifs en cours de contrat.

L'obligation de l'assuré est de renseigner complètement et exactement l'assureur, ne se limite pas au moment de la souscription du contrat, elle se poursuit pendant toute sa durée, il

⁵⁰ MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011, P162

⁵¹ Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

appartient à l'assuré de faire connaître les incidents marquant le voyage, les escales, les déroutements et les transbordements. L'assuré doit : « faire une déclaration au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat ».⁵²

d) Les obligations en cas de sinistre

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

❖ Déclaration de sinistre

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

➤ L'assuré doit dans le plus bref délai ;

Indiquer dans la déclaration du sinistre :

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

- Les causes connues ou présumées.

- Le montant approximatif des dommages.

- Fournir à l'assureur un état estimatif, certifié sincère et signé par lui des objets assurés détruits et sauvés.
- Fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur, notamment tout les livres de comptes et de commerce, factures, pièces de caisse, etc.

❖ Constatation des dommages et pertes.

Elles doivent être effectuées dans le délai de 30 jours à compter du débarquement des facultés assurées, ce délai est réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur, si le séjour à destination est prorogée, le délai de constatation l'est aussi.

Les assurés sont tenus à s'adresser aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, pour la constatation des dommages. L'assureur est en droit de rejeter la réclamation, si cette obligation n'est pas respectée.

⁵² Idem

Art 144 stipule que : « l'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à l'état aux même temps et lieu. Le taux de dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée.⁵³

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

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

❖ Mesures conservatoires

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

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

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

❖ Sauvegarde du recours

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

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

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

3.3.2 Obligation de l'assureur

⁵³ Art 144 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances

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 :

a) Le règlement en avarie

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

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

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

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance »⁵⁴

L'indemnité due doit être réglée dans les trente jours qui suivent le dépôt du rapport définitif de l'expert.⁵⁵

- **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.

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

- **L'application des franchises**

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

Elles sont calculées sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur la valeur globale d'assurance. Le taux est uniforme, il est de 5% de franchise et qui n'est pas applicable aux

⁵⁴ Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

avaries qui résultent d'un des événements énumérés à l'article 2, alinéa 3, aux avaries frais et aux contributions d'avaries communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

b) 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 »⁵⁶

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

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

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelle.
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans un délai de 4 mois, être rechargé 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 assurée.

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 »

3.4 Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime

⁵⁶ Patrick Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182

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

3.4.1 Tarifications de l'assurance maritime

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

3.4.1.1 La valeur assurée

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

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

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement pour les facultés, des frais accessoires et du profit espéré :⁵⁷

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

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

3.4.1.2. La déclaration de valeur.

« Lorsque la déclaration définitive de la valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base de règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera

⁵⁷ Art. N°105 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relatif aux assurances.

de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature »⁵⁸

Lors de l'évaluation de la valeur de marchandise, un certain nombre d'erreurs peut être occasionné donnant lieu à la sur-assurance et l'assurance cumulative ou à la sous-assurance.

Le caractère indemnitaire de l'assurance, avance que le souscripteur doit s'assurer pour une valeur supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

L'article 172-6 du code des assurances avance que si l'assureur établit l'existence d'une fraude causée par l'assuré, l'assurance contractée est nulle pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée, et la prime lui reste acquise. Le même cas si la valeur assurée est une valeur agréée.

L'article 172-7 du code des assurances a précisé que, lorsque la volonté de fraude n'est pas éclairée, La sur-assurance est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées.

L'article 172-8 du code des assurances énonce la nullité des assurances cumulatives pour une

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

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

3.4.1.3 La fixation de la prime

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

a- La tarification du risque ordinaire

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

- Les conditions d'assurance demandées (FAP sauf, tous risques...etc.).

⁵⁸ L'art. N°12-4 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances

- Du voyage à effectuer : longueur et passages dangereux, voyage direct ou comportant des transbordements.
- Qualité des emballages : containers, caisse en bois ou en cartons, fûts lourds ou légers...etc.
- Qualité des moyens de transport notamment : pavillon des navires.
- Équipements des ports destinataires en engins de manutention adéquats, risques de vols plus ou moins grand.
- La nature et le poids de la marchandise.

b. Aperçu sur les risques exceptionnels

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

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

La prime est payable au comptant, au lieu de la souscription de l'assurance, en instant de la remise de l'acte dont elle est résulté à l'Assuré.⁵⁹

3.4.1.4 L'application des surprimes

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

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

3.4.1.5 Les droits, taxes et impôts

Les taxes, droits et impôts de toute nature nécessaires à la souscription de contrat d'assurance, aussi le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et payables dans les mêmes conditions que la prime.⁶⁰

⁵⁹ L'art. N°13 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances

3.4.2 La résiliation du contrat d'assurance maritime.

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

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

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

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

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

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

⁶⁰ L'art. N°14 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances

Conclusion

Le transport maritime est un secteur économique essentiel pour le commerce international, en constante croissance et soumis à des contraintes environnementales et de sécurité accrues. Les compagnies maritimes doivent répondre à ces exigences en développant des stratégies durables et en améliorant leur gestion des risques. Les contrats d'engagement maritime sont des accords conclus entre les armateurs et les marins pour des services à bord des navires. Ces contrats doivent inclure des mentions obligatoires et être signés par le marin avant l'embarquement. L'assurance maritime couvre les risques liés aux navires et aux marchandises transportées. Les assurances peuvent inclure des garanties pour les dommages, les pertes, et les responsabilités. Les assureuses doivent prendre en compte les spécificités des transports maritimes, tels que les transports mixtes par route, fluviale, ferroviaire, ou aérienne.

Chapitre III :

*Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime
sur faculté au niveau de la CAAT d'Alger : cas d'une
opération d'importations réalisées par SAIDAL*

Introduction :

Ce chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théoriques, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche au sein de la compagnie algérienne d'assurance et de transport à Alger (CAAT).

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

Ce chapitre se présente en trois sections, et comme nous avons étudié un cas en Algérie, il est très important de présenter les assurances maritimes en Algérie.

La première section sera consacrée aux assurances en Algérie, la deuxième repose sur la présentation de l'organisme d'accueil la CAAT d'Alger, et nous terminerons par le traitement d'un cas pratique ; cas SAIDAL souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAT.

Section1 : l'assurance maritime en Algérie

1.1évolution historique de l'assurance maritime en Algérie

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

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

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

La seconde loi 63-201 est relative aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance exerçant une activité en Algérie, instituant le contrôle et la surveillance par l'état⁶¹ Ce contrôle s'acquittait pour plusieurs raisons :

- **Sur le plan financier** : les primes, payées à l'avance constituent d'énormes capitaux\augmentant d'année en année peuvent détourner facilement. Sur le plan économique : l'accumulation peut constituer, une puissance financière\ capable d'influencer l'économie nationale.
- **Sur le plan social** : la fuite de capitaux peut rendre l'assureur insolvable. De ce fait, le moment de sinistre, l'assureur ne pourra indemniser l'assuré ou le bénéficiaire du contrat, du préjudice subi.

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

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

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

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

Le secteur des assurances était alors composé que de deux établissements publics, la CAAR et la SAA, couvrant à eux seuls tous les risques en Algérie. Or, avec un développement rapide du pays, les masses assurables de risque avaient également pris du volume ; incitant de nombreux obstacles, et les autorités publiques dans le but de soutenir ce marché, ont décidé de prendre une réorganisation plus efficace où elles ont redéfinie les objectifs des deux sociétés nationales. C'est-à-dire, assigner à chacune d'elles une activité

⁶¹ L'article de la loi 62-157 du 21 décembre 1962 relative aux assurances françaises

bien distinctive. La CAAR s'est vue attribuée les gros risques nécessitant une technique approfondie, car elle dispose plus d'expérience : les risques industriels et risques divers industriels et agricoles, les transports. Tandis que la SAA a été spécialisée dans les risques domestiques décrit comme étant des risques simples tels que : l'automobile, la prévoyance sociale et les biens immobiliers.

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

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

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

Avant d'emmener 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 marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique.

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

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

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

La loi de 1988 redéfinissant l'économie de marché fut le point de départ de ces permutations. La nouvelle stratégie algérienne allait dans la perspective d'une adaptation à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Qui se concrétisa par la promulgation de la loi 80-07 du 9 août 1980 et de la remplacer par l'ordonnance n°95 du 25 janvier 1995 modifiée par La Loi n°06- 04 du 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.⁶²

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

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

En Algérie, l'assurance maritime a une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 63,7% en 2012, mais elle ne représente qu'une partie minime par rapport à tout le secteur d'assurance, soit 3,34% en 2012 et une contribution insignifiante au commerce extérieur.

Mais les réformes entreprises par l'état 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.

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

L'évolution du chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie entre 2022 et 2023a connu une croissance significative. Voici une analyse détaillée de cette évolution :

2022 : Le chiffre d'affaires global du secteur des assurances en Algérie a atteint 157,08milliards de DA en 2022.

⁶² Promulgation de la loi 80-07 par l'ordonnance n °95 relative aux assurances

- Les assurances de dommages ont représenté 85% du chiffre d'affaires global, avec des produits tels que l'assurance automobile,
- L'assurance habitation et l'assurance des biens. Les assurances de personnes ont représenté 10,4% du chiffre d'affaires global, avec des produits tels que l'assurance vie, l'assurance invalidité et l'assurance décès.

2023 : En 2023, le chiffre d'affaires global du secteur des assurances en Algérie a atteint 169,6 milliards de DA, soit une progression de 3,5% par rapport à 2022.

- Les assurances de dommages ont continué à dominer le marché, représentant 85% du chiffre d'affaires global.
- Les assurances de personnes ont également connu une croissance significative, représentant 10,4% du chiffre d'affaires global.

Répartition par branches

Voici la répartition du chiffre d'affaires par branches en 2023 : Au premier semestre 2023, le chiffre d'affaires global du secteur des assurances en Algérie a atteint 82,1 milliards de DA, enregistrant une progression de 4,3% par rapport au premier semestre 2022. Cette croissance soutenue reflète la confiance croissante des consommateurs dans les assurances et la nécessité de protéger leurs biens et leurs personnes contre les risques.

Côté maritime

Le secteur maritime des assurances en Algérie a connu une croissance significative en 2023. Les assurances maritimes ont représenté environ 5% du chiffre d'affaires global des assurances en Algérie. Cette branche a connu une croissance de 12,5% en 2023, reflétant la croissance de la flotte maritime algérienne et la nécessité de protéger les navires et les marchandises contre les risques maritimes.

En résumé, le secteur des assurances en Algérie a connu une croissance significative entre 2022 et 2023, avec une progression de 3,5% du chiffre d'affaires global. Les assurances de dommages ont continué à dominer le marché, tandis que les assurances de personnes. Le secteur maritime des assurances a également connu une croissance significative, reflétant la croissance de la flotte maritime algérienne et la nécessité de protéger les navires et les marchandises contre les risques maritimes.

Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.

Cette section sera consacrée à la présentation de la compagnie algérienne des assurances ainsi sa structure organisationnelle ou on va mettre en avant la CAAT d'Alger.

2.1. Présentation de la CAAT

Dans ce qui suit-on présente un bref aperçu sur la CAAT

- **La fiche signalétique**

La fiche technique de la CAAT peut se résumer comme suit :

Tableau N°2 : Fiche signalétique

	
Dénomination sociale	Compagnie Algérienne des assurances Total (CAAT)
Forme juridique	Société par actions (spa)
Capital social	15 milliards de dinars
Année	En avril 1985
Siège social	Bir- Mourd- Rais Alger
PDG	Sais Nacer
Site web	Caatalger101@gmail.com
Fax	023503492
Activité	Compagnie d'assurance-Dommages
Effectif	1695 employés
Chiffre d'affaires	28 .5 Milliards DA en 2023
Logiciel	Ciris.. oracle
SOURCE : Élaboré par nous-mêmes en se basant sur des documents de la CAAT	

2.2 Historique de la CAAT :

Issue d'une restructuration au sein de la CAAT, la CAAT a été créée le 30 avril 1985, et avait pour mission de gérer, développer et d'exploiter les assurances liées au transport qu'il soit maritime, aérien ou terrestre.

En octobre 1989, la CAAT prend le statut d'entreprise publique économique. Avec l'ère de l'autonomie, le 24 décembre 1989, l'assemblée des actionnaires habilite la CAAT (pour les risques industriels) et la SAA (pour les risques particuliers).

Actuellement, la CAAT est une société par actions au capital social de 1.500.000.000 DA, cette levée de capital a permis à la CAAT l'accès à de nouveaux segments sur le marché, et par conséquent, une redynamisation du secteur par la réhabilitation du mécanisme du marché⁶³.

2.3 Évolution de la CAAT et son objectif :

Depuis sa création en 1985 par décret N°85/82 DU 30/04/1985, la CAAT a su maintenir sa position de leader dans la branche transport et engager dès 1990 la diversification des services offerts à sa clientèle ceux-ci veulent dire (l'accès aux autres branches).

C'est l'expérience du personnel dans l'activité, la plus complexe celle des transports, qui a permis d'enregistrer de celle des transports à laquelle la CAAT entend bien continuer à apporter la plus grande attention.

Les succès de la diversification décidée en 1990 se sont concrétisés par l'évolution du chiffre d'affaire des branches **I.A.R.D.** (incendie, accident, et risque divers) et autre assurance qui ont connu une croissance maintenue ces dernières années. La part de ces nouvelles branches d'activité dans la structure du chiffre d'affaire total a atteint 7% dès 1990 pour passer à plus de 17% en 1992. L'effectif de la CAAT a évolué passant du total de 1300 agents en 1999 à 80 agences. Cette évolution se traduit également par une amélioration très significative du taux d'encadrement.

Au cours de ces années la compagnie a orienté ses placements vers le marché monétaire élargi aux institutions financières non bancaires. Cette action a été suivie également par un effort particulier entrepris au niveau de l'immobilier.

Les placements ont évolué au cours des trois dernières années et ça par près de 100.5 (en million de DA) chaque année.

⁶³ Documents fournis par la CAAT

L'activité de l'entreprise pour l'exercice 1999 lui a permis de consolider ses position sur le marché malgré le ralentissement de l'activité économique et même de réaliser un résultat net en évolution de 3.927 Million de DA par rapport à l'exercice 1998. Par ailleurs, l'évolution des données techniques démontre la volonté de l'entreprise de réduire le stock de sinistre en suspens.⁶⁴

Section 03 : traitement d'un cas pratique : cas SAIDAL souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAT

Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation

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

A) Établissement du contrat de vente

La facture est établie dans notre cas par le fournisseur suivant la facture pro forma établie aussi entre lui et le client.

Dans cette même facture qu'ils décrivent le mode de paiement utilisé ainsi que l'incoterm choisi selon le mode de transport qu'ils ont choisi.

B) La technique de paiement

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

Par suite la banque de SAIDAL établit la remise documentaire pour les transmettre de suite à Deutsche Bank AG Hamburg qui est la banque notificatrice de POLYPHARMA, qui à son tour le notifie que la remise documentaire a été ouverte en sa faveur.

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

⁶⁴ Document fourni par la CAAT

le fournisseur transmet les documents à travers sa banque notificatrice et après vérification que tout est en règle cette dernière le paie .

La banque notificatrice du fournisseur envoie à la banque émettrice de l'entreprise SAIDAL en contre parti du remboursement, par la suite SAIDAL en récupérant les documents paie sa banque la somme versé au fournisseur.

C) La responsabilité au moment du transport

Au moment de la conclusion de contrat l'entreprise SAIDAL et POLYPHARMA ont choisie **FOB** comme incoterm, cela veut dire que POLYPHARMA à pour responsabilité de mettre la marchandise à l'intérieur du navire désigne et payé par l'entreprise SAIDAL, donc la responsabilité et le support des frais et ainsi que l'assurance lié au transport de la marchandise de l'entreprise SAIDAL commence à partir du moment où la marchandise est sur le navire.

Lorsque le fournisseur POLYPHARMA met la marchandise sur le navire il remet à l'armateur une copie de connaissance maritime, la deuxième copie fait partie des documents envoyé à l'entreprise SAIDAL via les deux banques, la troisième copie lui à service au moment de la déclaration de la marchandise à l'exportation au niveau de la Douane.

D) La déclaration au niveau de port

Lorsque le navire NORTHERN GENERAL arrive au port d'Alger la compagnie de transport maritime TransGlory Algérie avise l'entreprise SAIDAL de l'arrivée de la marchandise par émission d'un avis d'arrivé via la banque de l'entreprise SAIDALE qui le notifie par la suite.

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

Partie02 : Procédure suivit après avoir constat des dommages.

Au niveau de notre cas, l'assureur est la CAAT (Compagnie Algérienne Des Assurances Total) et l'assuré est l'entreprise SAIDAL. Comme nous l' allons énoncé dans la première partie dans la même section , l'assuré qui est (SAIDAL) à importer des CIRE PE 520 ; la marchandise arrive au port d'Alger le 29 /12/2021,au moment de la prise de la marchandise SAIDAL remarque des dommage au niveau de la marchandise , SAIDAL effectue les démarches au niveau de l'assurance CAAT en cas de sinistre afin que constat soit fait et que

la valeur de la marchandises endommagé soit indemnisé selon la nature de contrat qui est dans notre cas de la police d'abonnement .

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

A) La déclaration de sinistre

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

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

La déclaration de sinistre se compose des éléments suivants :

Le nom de l'assuré (SAIDAL TRANSIT) , Adresse (ALGER) , Référence De Dossier (308/21), Navire (NORTHERN GENERAL) Et la date d'arrivé le (29/12/2021) , Voyage de (HAMBOURG à ALGER) , Nature de la marchandise transportée (CIRE PE 520) , La quantité (02PALETTES) , Valeur assurée 11310,00€ ; Numéro de la police d'assurance N° (101/FN/ 00145. Avis d'aliment N° (118/21) du : 02 /12/2021.

B) Les dossiers joints avec la déclaration du sinistre

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

B.1. Avis d'aliment

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

Donc dans notre cas SAIDAL a établis un avis d'aliment avant l'embarquement de la marchandise.

Cependant cet avis d'aliments se compose de :

Date d'établissement (02/12/2021),le numéro de l'avis (118/21) , le numéro de la police (101/FN/00145) , Nom de l'assuré (SAIDAL TRANSIT) , Adresse de l'assuré (Alger) ,

Nombre de colis (02 palettes) , la date d'embarquement (28/11/21) , Nom de navire (NORTHERN GENERAL) Lieu de départ et la destination (de Hamburg à Alger)

La somme assurées en devise et dinars (EUR : 11 310.00/ DA : 1. 786. 980.00) .La condition du contrat d'assurance (Tous risque), Total prime nette (3385,26)

B.2. Le connaissance Maritime :

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

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

Le connaissance maritime est composé de :

Du nom du fournisseur (POLYPHARMA), Nom et adresse du client (GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA / ROUTE DE LA WILAYA NO 11BP141 DAR EL BEIDA ALGER, ALGERIE), Le port de déchargement (ALGER), du nombre de connaissance original(3) du N°ALG209163, la désignation de la marchandise, la quantité, le poids en gros (2003,400KG), le numéro de référence du connaissance (ALG 209163)et Date d'arrivée au port (28.11.2021).

B.3. La facture commerciale

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

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

Nom fournisseur (Polypharma), Nom de client (Groupe INDUSTRIEL SAIDAL SPA) , Numéro de la facture (72104375) , Numéro de client (10516) , L'incoterm choisis (FOB) , Livraison (par voie maritime en prévenance d'Allemagne) ,Le nombre de saces (78 sacs sur 2 palettes), Le poids brut (2.003.4 Kg) ,La valeur en devise EUR (11,310,00) , Paiement : par remise documentaire payable50% à vue et 50 %à 59 jours date de B/L .

B.4. Lettre de réserve

La lettre de réserve et adressée par accusé de réception au responsable à travers la poste, l'accusé dans notre cas est l'expéditeur (POLYPHARMA)

Cependant ce dernier est composé :

Du Nom du Navire (NORTHERN GENERAL), date d'arrivée (21 /11/2021) B Ln° (ALG 209163 DU 28 NOV 2021), Expéditeur (POLYPHARMA), Marchandises (CIRE), La Nature des dégâts occasionnés (01 Palette a été renversée ; ce qui a causer la déchirure de plusieurs sacs avec perte de produits).

B .5. Le rapport d'expertise

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

Dans le cas pratique SAIDAL à désigner un expert spécialisé pour situer les causes, la nature, le responsable et le montant des dommages occasionné par ce dernier, l'expert désigné est **cabinet Ferial d'Expertises Maritimes et Industrielle(CAFEX)** situé au **49,rue Larbi Ben M'Hidi Alger**.

Le jour même de leurs désignations ils se sont déplacés sur site du réceptionnaire à OUED-SMAR afin de constater et relever l'état de la marchandise constituée de (**CIRE PE 520**).

Le constat se traduit comme suit : il a été constaté que **05 sacs** troués en contact de l'air avec diversement du produit.

Après leurs interventions ils déduisent la valeur totale de remplacement de (**114.550,00DA**)

En lettre : Cent Quatorze Mille Cinq Cent Cinquante Dinars.

En fin après une profonde expertise ils concluent que :

Les dommages occasionnés sont dus en toute apparence durant les différentes phases de manipulation de la marchandise.

B.6. Note de débit

Une note de débit, est émise par un acheteur à son vendeur pour demander un remboursement en raison de marchandises incorrectes ou endommagées, d'une annulation d'achat ou d'autres circonstances spécifiées,

Conclusion :

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

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime, joue un rôle important dans le commerce mondiale. C'est même le moteur de la croissance des échanges internationaux.

Avec la multiplicité des risques qui menacent les navires assurés et les marchandises transportées par voie maritime, les dommages touchant ces dernières, et le besoin quotidien des opérateurs maritime de sécurité lors des trajets préliminaires ou complémentaires du transport par mer, l'assurance maritime s'avère plus qu'indispensable.

A travers cette recherche, nous avons examiné d'un côté, tous les aspects liés aux risques menaçant les marchandises lors de leur transport par voie maritime, et d'un autre les modalités des assurances maritimes pour la couverture des dits "risques", en prenant comme étude de cas un contrat d'assurance entre SAIDAL et CAAT.

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

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

Elle occupe également la première place dans la branche assurance transport. Ceci est dû à l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce international algérien, grâce à sa situation géographique en méditerranée et au cout compétitifs de transport maritime par rapport aux moyens de transport (Aérien, Terrestre...).

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

Cependant, il est important de savoir que l'assurance ne couvre pas tous types de risque à savoir les conséquences liées aux activités pénales, le retard de livraison, mauvais emballage, les fautes de l'assuré (en fonction du contrat).

Notre étude empirique au niveau de la CAAT d'Alger nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance et le transport maritime de marchandises, et qui nous a permis de répondre à notre problématique suite à une analyse d'un contrat d'assurance sur faculté qui est une exigence de toutes opérations d'importation ou d'exportation.

Notre étude a porté aussi sur l'entreprise SAIDAL qui a effectué une opération d'importation de marchandises composée de (CIRE) qu'elle a importée de l'Allemagne par voie maritime à destination du port de Alger et que c'est l'entreprise elle-même qui avait pris en charge le transport de la marchandise du port d'embarquement jusqu'au port de débarquement et cela selon l'incoterm FOB que celle-ci a choisie, et pour se couvrir contre le risque d'avarie cette dernière a souscrit une police d'abonnement au niveau de la compagnie d'assurance CAAT cela lui permettra d'être indemnisé en cas de sinistre.

En ce qui concerne l'assurance de la marchandise que SAIDAL a contractée on constate que quel que soit la nature du sinistre inclut dans le contrat d'assurance après souscription de cette dernière l'assurance CAAT assure son rôle, sa responsabilité en indemnisant la valeur du dommage causé par une tierce personne. Il est important aussi de noter que tous les contrats d'assurance à ses conditions quel que soit sa nature.

Référence Bibliographiques

❖ *Ouvrages*

- A. Frémont, intégration, non-intégration des transports maritime des activités portuaires et logistique.
- AIT IGHIL BILAL ET MOUHOUBI ABDERRAHMANE ET OUANOUGHIL NAMIR, les contrats d'affretementsmaritime, mémoire licence, FCI université de Béjaia2014 .
- Amelon J .Cardebat J « Les nouveaux défis de l'internalisation »1ere édition, De Boeck Gunther Capelle-Blancard et Mathieu Crozet, « Economies, théories et politiques international, Paul Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz », Pearson France, 11eme édition.
- BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome3, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P26.
- DONALD DAILY.M op-cite.
- Du Jenny Yvan ; Les grands transports mondiaux ; édition Manuel ; 1983.
- Emmanuelle Nyahoho- Pierre-Paul Proulx, « Le commerce international, théories, politiques et perspectives industrielles », Préface de Carl Grenier 3eme édition.
- F.COUILBAULT, C.ELIASHBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème éd l'argus de l'assurance, 2002.
- Fenneteau Hervé, « Le cycle de vie des produits », Ed ECONOMICA, paris, 1988.
- chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Vents, 92014 Nanterre Cedex.
- J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition L'argus de l'assurance, 2005.
- Jean-Claude Berthélemy, « Commerce international et diversification économique », Revue d'économie politique, (vol 115), 2005.
- Jean-Louis Mucchielli, « Relations économiques internationales », Hachette, 3eme édition, paris, 2001.
- Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2 e éd. Economisa, 2005.
- Logistique conseil, op-cité (Ouvrage version électronique)
- M. Darbelet, L. Izard, M. Scaramuzza, "L'essentiel sur le management", FOUCHER, 5eme édition, Paris, 2006.
- MANKOUR. NEFFOUS .Mohamed, Le nouveau code maritime, p36.37

- MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011,
- Meier Olivier, « Entreprises multinationales », Ed, Dunod, paris, 2005.
- Michel GERVAIS, « stratégie de l'entreprise », Ed. ECONOMICA, 5ème édition, 2003.
- Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994.
- Panet-Raymond A, Robichaud D, « Le commerce international, Une approche nord-américaine » édition la chenelière, 2005.
- Patrick Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002.
- PIMOR.Y et FENDER. M, 2003.
- RouaneRafik, « Le marketing direct international : au service des exportations Algérienne hors hydrocarbures », ENAG, Réghaia, Algérie.
- Stéphane Becuwe, « Commerce international et politiques commerciales », Armand Colin, Paris, 2006.
- Y.LAMBERT-FAIVRE, « Précis de droit des assurances », 11ème éd Dalloz, 2001.

❖ Articles

- Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.
- Art 144 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances
- Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.
- L'art. N°12-4 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances
- L'art. N°13 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances
- L'art. N°14 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances
- Art. N°258 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances

- L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances
 - Promulgation de la loi 80-07 par l'ordonnance n° 95 relative aux assurances
 - Art. N° 105 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relatif aux assurances
 - Support de cours, module transport et logistique internationale, chargé de cours : Mr Akoul

❖ *Mémoire*

- BOUCHEBBAH Feriel et BOUCHIBANE Nabila « L'assurance transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie » Mémoire de fin de cycle pour l'obtention du diplôme de master en sciences commerciales. Université ABDERRAHMANE MIRA de BEJAIA
- BOUSSABA Lynda et BAKIRI Lydia, « Assurance du transport maritime dans le commerce extérieur Algérien » Mémoire pour l'obtention du diplôme de master en sciences commerciales université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.
- LOUNI Malik et CHALLAL Salim « Exportation des produits agroalimentaire en Algérie ; cas des produits Cevital » ; Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de master en science commerciales université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou 2020 /2021.

❖ *Webographie*

- [site officiel des incoterms](#)
- <https://e-biblio.univ-mosta.dz/bitstream/handle/123456789/2047/nzmoir.pdf>
- [site officiel de la compagnie Qualitair&Sea, Transitaire international](#)
- [www.ffsa.fédération Française des sociétés d'assurance](http://www.ffsa.fr)
- [https:// www.wto.org](https://www.wto.org)
- [www.Lexinter.Net.](http://www.lexinter.net)
- [http : // www.saa.dz.](http://www.saa.dz)
- <http://e-bilio.univ-mosta.dz>
- [https://fr.scribd.com/document/176812761/Fiche-no-4-La-responsabilite-de-l-expert-maritime.](https://fr.scribd.com/document/176812761/Fiche-no-4-La-responsabilite-de-l-expert-maritime)

Annexes



HTTP://WWW.TRANSGLORY.COM

110 RUE MOULOUD FERRUCH
31000 ORAN
ORAN (ALGERIA)
Tel.: +213 41 41 47 67
Fax: +213 41 40 94 08
oran@transglory.com

16000 ALGER
ALGER (ALGERIA)
Tel.: +213 023 59 93 01 till 17
Fax: +213 023 53 93 18
algers@transglory.com

Annexe 01

DIN 308/21 polyph. Me 2e

AVIS D'ARRIVÉE

30/12/2021

DESTINATAIRE: GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA

Nous avons l'honneur de vous informer de l'arrivée de votre marchandise détaillée ci-dessous:

Navire: CONTSHIP GIN
Date d'arrivée: 29/12/2021 ,
Nbre de colis: 2
REF: 25MI202112095

HBL: ALG209163
Poids(Kg): 2003.4
Gros: 2532 AILC
N° Article: 081/02 AILC

Nature de la marchandise: CIRE PE 520

Les prestations de TRANSGLORY SARL relatives au transfert depuis bord navire rendu magasin sous douane sont de:

FRET MARITIME:
TOTAL PAR CHEQUE:

64,974.69 DZD
127354.69 DZD

TOTAL EN DINARS.

128628.24 DZD

A cet effet, nous vous prions de vous présenter à nos bureaux muni du B/L ORIGINAL,
et d'une copie de la carte fiscale.

L'échange documentaire se fait contre le paiement de la somme due par chèque certifié ou en espèces
quand le montant est supérieur à 100.000 DZD.

FRAIS MAGASINAGE PAYABLE A TRANSGLORY SARL CITE SALAM N°02 LOT N 115

FRAIS DE VISITE / CHARGEMENT CLARK PAYABLE A TRANSGLORY

Meilleures salutations



110 RUE MOULOUD PERADUN
31000 ORAN
ORAN (ALGERIA)
Tel.: +213 41 41 47 67
Fax: +213 41 40 94 08
oran@transglory.com

CITE SALAM 02 LOT N° 115, FERME TAHERBOUCHET BIRKHADEM
16000 ALGER
ALGER (ALGERIA)
Tel.: +213 023 59 93 01 17
Fax: +213 023 53 93 18
algers@transglory.com

HTTP://WWW.TRANSGLORY.COM

BON DE SORTIE ALGER, le 18/01/2022

Annexe 02

RECEPTIONNAIRE: GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA

ADRESSE: ROUTE DE WILAYA N11 BP141

NAVIGAR CONTEINERS ALGER 7LN1MA

ALGERIE

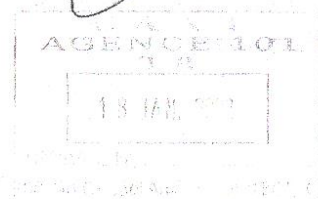
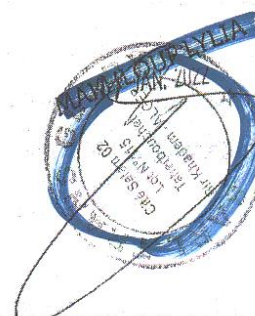
HBL: ALG209163

N° GROS: 2532 AILC

REF: 25MI202112095/02

N° ART: 081/02 AILC

Nature marchandise	Conditionnement	M3	POIDS (Kg)
CIRE PE 520 POUR LE 18/01/2022	2/PALETTE	4.511	2003.4



Annexe 03

CAAT

L'ASSURÉ : SAIOAL TRANSIT
 ADRESSE : ALGER
 TELEX :
 TELEPHONE :
 DOSSIER REF. N° : 308/21

A

الشركة الجزائرية للتأمينات
 COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
 Société par actions au Capital de 1 500.000.000 D.A.
 Siège Social : 52, Rue des Frères Bouadou, Bir-Mourad-Rais, 16000 ALGER

DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire NORTHERN GLE Arrivé le : 29/12/2021	(X) Avis d'aliment N° : 118/21
Voyage de : HANBURG à : ALGER	du : 02/12/2021
Cargaison déchargée le :	(X) Connaissance N° : ALG 209163
Cargaison enlevée le : TRANSGLORY	du : 28/11/2021
Transporteur (3) :	() Facture commerciale N° : 12/104375
Adresse :	du : 28/11/2021 (copie)
Télex :	() Facture d'origine N° : du :
Club de protection :	() Liste de colisage N° : du :
Adresse :	() Lettre de réserve N° : 01/22
Télex :	du : 19/01/2022
Nature marchandise transportée : NP	() Procès verbal de constat N° : 01 - TRC/OP/AN/EXC
Quantité : 02 palettes	du : 10/01/2022 (copie)
Valeur assurée : 11.320,00 €	() Rapport d'expertise N° : du :
Police d'assurance N° : 1001/EN/00145	() Note d'honoraires du :
Date d'effet :	() Attestation de perte N° :
Avis d'aliment N° : 118/21 du : 02/12/2021	() Attestation de dépôt de plainte : du :
	() Note de débit de DA : du :

- (1) à remplir recto-verso
 (2) marquer d'une croix les pièces jointes à la déclaration de sinistres
 (3) veuillez mentionner les noms et adresses complets du transporteur

Réf.: 311



Annexe 04

DESCRIPTION SOMMAIRE DES AVARIES :

Une palette a été renversée lors de la manipulation, palette
étant mal chargée et mal conditionnée, ce qui a causé
la déchirure de plusieurs sacs avec perte de produit

QUELLES SONT LES MESURES PRISES POUR PREVENIR L'AGGRAVATION DES DOMMAGES ?QUELLES SONT LES MESURES PRISES POUR CONSERVER LES DROITS DE RECOURS DE L'ASSUREUR
CONTRE LE TRANSPORTEUR OU AUTRES TIERS RESPONSABLES ?

CERTIFIE EXACT
L'ASSURÉ,
(Cachet et Signature)



[Signature]
GUILLAUME SARRA
Généraliste Principal

Annexe 05

الشركة الجزائرية للتأمينات
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES
 Siège social: 52, Avenue des Frères Bouadou - Bir Mourad Rais - Alger

CAAT

AVIS D'ALIMENT

N° : 118121 Etabli le : 02/11/2021

EN APPLICATION DE LA POLICE N° : 101/FN/00145

ASSURE : SARAH

ADRESSE : ALGER

Succursale : POLYPHARMACIA
 Agence : 02/11/2021
 Code : NEOFA

MODE DE CHARGEMENT : CALE OU PONTEE

MARQUES ET NUMEROS	NBR. DE COLIS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VOYAGE		VIA (1)	NAVIRE	EMBAR- QUEMENT DU	VALEURS ASSUREES (2)	RISQUES A COUVRIR (3)	TAUX EN %	MONTANT DE LA PRIME											
			DE	A																		
SARAH		02 PLS	HANBOUR			N	08/11/21	M.3042			1736889.00											
NEOFA						R					244488											
			ALGER			H				9.12	125085											
						E				0.07												
						N																
						G																
						E																
						R																
						A																
						C																

CACHET SUCCURSALE OU AGENCE

Reçu le

CACHET ET SIGNATURE DE L'ASSURE

TOTAL PRIME NETTE

TAXES

PRIME GLOBALE

- 1 - Indiquer le Port d'embarquement
 2 - Préciser la monnaie
 3 - Ne pas omettre de préciser les Conditions d'Assurances.
 N.B. Une copie de cet avis d'aliment sera exigible, par l'Assureur, en cas de

Courriel: Sara
 Adresse Financière Principale

Réf AA/07

Annexe 06

POLYPHARMA
TECHNOLOGIES & SCIENCES GMBH
AFRIKAHAUS
GROSSE REICHENSTRASSE 27
D-20457 HAMBURG / ALLEMAGNE

B/L No.
ALG209163
FMC Organization No. 025875

saco

SACO SHIPPING LINE LTD

Consigned to order of

GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA
ROUTE DE LA WILAYA NO 11 BP 141
DAR EL BEIDA
ALGER, ALGERIE
NIF: 00001603423578 2

General Agent
SACO Shipping GmbH
Wollkaemmereistrasse 1
21107 Hamburg - Germany
1/11/HAM/335602

Notify Party and address

GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA
ROUTE DE LA WILAYA NO 11 BP 141
DAR EL BEIDA
ALGER, ALGERIE
NIF: 00001603423578 2

Place of receipt

HAMBURG CFS

ORIGINAL

Ocean vessel

NORTHERN GENERAL

Port of loading

HAMBURG

Port of discharge

ALGER

Place of delivery

ALGER CFS

Freight payable

DESTINATION

Number of original Bills of Lading

3 / THREE

Marks and Nos.

Quantity of Goods

Description of Goods

Said to contain

Gross weight, kg.

Measurement, m³

POLYPHARMA
HAMBURG
ALLEMAGNE
52105688
CIRE PE 520
GROUPE INDUSTRIEL
SAIDAL SPA
ROUTE DE LA WILAYA
NO
11 BP 141
DAR EL BEIDA,
ALGER, ALGERIE

2 PALLETS

78 SACS CIRE PE 520
POIDS NET 1.950 KG
POIDS BRUT: 1.973,40 KG
ON BOARD
FRET PAYABLE A DESTINATION

2003,400 KGS 4,511 CBM

STOWED INTO CONTAINER- NO.: TEMU 719 204-5
TOTAL: 2 PALLETS

SEAL: WWA010160104

2003,400 KGS 4,511 CBM

FREIGHT COLLECT - SHIPPED ON BOARD

All particulars above declared by Merchant

For delivery of cargo please apply to:

TRANSGLORY ALGERIE S.A.R.L
CITE SALAM N°02 LOT N 115 FERME
TAHERBOUCHET-BIRKHADEM 16000 ALGER
TEL.: +213/023 59 93 01 TILL 17
SELMA HAMAM - SHAMAM@TRANSGLORY.COM
NIF CODE: 000616097283397

RECEIVED for shipment the above mentioned Goods in apparent good order and condition far as could be ascertained by exercising reasonable means of checking or as stated above. The Carrier in accordance with the provisions contained on this side and on the reverse side of this document;

- a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the Goods are taken in charge to the place designated for delivery in this document, and
- b) assumes liability as prescribed in this document for such transport.

One of the Bills of Lading to be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.

In WITNESS whereof three (3) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Place and date of issue

HAMBURG, 28.11.2021

Signed for the Carrier

General Agent
SACO Shipping GmbH
Wollkaemmereistrasse 1
21107 Hamburg
Germany

saco

...shipping and more!

A Member of
WorldWideAlliance

Declared Value of the Goods (see clause 12)

US\$

Ad valorem freight paid:

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 11 to 13 of this Bill of Lading, the liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay

Annexe 07



TECHNOLOGIES & SCIENCES GMBH

Afrikanhaus - Grosse Reichenstrasse 27 - 20457 Hamburg
 Telefon: 040-374803-0 Fax: 040-374803-20 - info@polypharma.de - www.polypharma.de

Polypharma GmbH - Afrikanhaus - Grosse Reichenstr. 27 - 20457 Hamburg

GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA
 Route de la Wilaya No 11 BP 141
 Dar El Beida

Alger, Algérie
 NIF: 000016034235782

fournisseur

Facture

No.: 72104375
 Date: 28.11.2021
 No. client: 10516
 N/commande: 52105688
 V/commande: SCM0043/AE/MP/GS/2021

No.	Quantité	Produit	Prix unitaire EUR	Total EUR
1)	1.950,00 KG	Article No.: 11088 Cire PE 520	5,80 /KG	11.310,00

client

Consignee & Notify:

GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA
 ROUTE DE WILAYA NO 11 BP 141
 DAR EL BEIDA,
 ALGER, ALGERIE
 NIF: 000016034235782

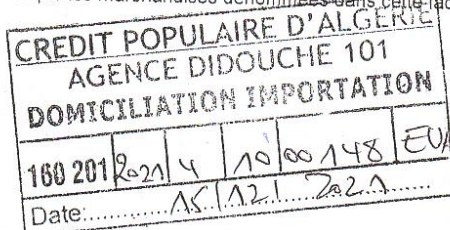
Livraison : par voie maritime en provenance d'Allemagne
 Emballage : 78 sacs sur 2 palettes, poids brut total 2.003,4 Kg
 Paiement : par remise documentaire payable 50 % à vue
 et 50 % à 59 jours date de B/L

Montant total FOB port de Hambourg Incoterms 2010 EUR 11.310,00

Les marchandises restent notre propriété jusqu'à réception du paiement complet.

Veuillez effectuer le virement au compte suivant: Deutsche Bank AG Hamburg,
 SWIFT-BIC: DEUTDEHHXXX - IBAN: DE97 2007 0000 0024 8484 00

Nous certifions que les marchandises dénommées dans cette facture sont de fabrication



Annexe 08

POLYPHARMA

Page 2 Facture 72104375 10516 GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA, Route de la Wilaya No 11 BP 141, Dar El Beïda, DZ- A

No.	Quantité	Produit	Prix unitaire EUR	Total EUR
-----	----------	---------	-------------------	-----------

et d'origine : voir ci-après et que les prix indiqués ci-dessus s'accordent avec les prix courants sur la marché d'exportation.

Origine de la marchandise : U. E. (Allemagne)

Sebastian Sankowski

POLYPHARMA
 TECHNOLOGIES PHARMACEUTIQUES S. A. MBH
 GROSSE REICHENSTR. 27 - 20457 HAMBURG
 TEL. 040 / 37 48 03-0 FAX 040 / 37 48 03-20

DEUTSCHE BANK AG HAMBURG - SWIFT-BIC: DEUT 3333 - BANK FOR 2007 0000 0024 3184 00
 COMMERCIAL BANK AG HAMBURG - SWIFT-BIC: COMB 3333 - BANK FOR 2004 0000 0035 0524 00
 GESCHÄFTSFÜHRER: MONSIEUR BEN M. DAPF, HAMBURG, HRG 21021 ZA NY 2110592225
 GERICHTSSTAND: HAMBURG - STEUERNR. 48/751 07352

SOS
 TÜV
 SAAR



Annexe 09

م.ع.إ. / شركة ذات أسهم برأس مال قدره 2.500.000.000 DA / E.P.E / Société Par Actions au capital de 2.500.000.000 DA
R.C n°: 00 B 0342357 ب 00 / س.ت.رقم : 16151591061 / Art : 16151591061 / مادة : N.I.F: 000016034235782 / د.ج :

Groupe SAIDAL

Alger le 19/01/2022

Références à rappeler

DTN° 308/22

LETTRÉ DE RESERVES N° 01/22**RECOMMANDE PAR PORTEUR****SITE DE PRODUCTION.****Navire : NORTHERN GENERAL****BLn° : ALG 209163 DU 28 NOV 2021****Expéditeur : POLYPHARMA****Marchandise : CIRE .**

Messieurs

Nous avons l'honneur de vous informer qu'au moment de prendre livraison
De notre marchandise indiquée en rebique. il nous a été donné de constater ce
qui suit :

**01 Palette a été renversée ; ce qui a causé la déchirure de plusieurs sacs avec
perte de produits.**

Nous tenons à vous formuler nos plus expresses réserves quant à l'état actuel de
Nos marchandises et aux dommages qui lui ont été causés.

A ce titre, nous réservons au profit de notre assureur toutes les voies de recours
Susceptibles d'être engagées à votre rencontre ou à l'encontre de tous tiers pour
la réparation des dommages causés à notre marchandise.

Nous vous prions de bien vouloir nous accusé réception de cette lettre et vous
prions messieurs, d'agréer nos sincères salutations.



المقر الاجتماعي : الطريق الولائي رقم 11 ص. ب 141 الدار البيضاء الجزائر . Algérie .
العنوان : الطريق الولائي رقم 11 ص. ب 141 الدار البيضاء الجزائر . Algérie .
Site web : www.saidalgroup.dz / تليفون : +213 (23) 92 01 76 / فاكس : +213 (23) 92 01 78
الحساب البنكي : في.ش.ج. الجزائر رقم : 00400 154 401 703450408 / Compte Bancaire CPA EL HARRACH N°

Annexe 10



مكتب فريال للخبرة البحرية و التقنية

CABINET FERAL
D'EXPERTISE MARITIME & INDUSTRIELLE
EXPERT JUDICIAIRE

CAFEX

03, Rue Lieutenant Amar Benchikh Alger - 16000

Tél. : 021-73-76-16 / Fax : 021-73-10-97



LIEU : DEPOT DU RECEPTIONNAIRE-MEDIA

SINISTRE : AVARIE TRANSPORT MARITIME

NATURE DE LA MARCHANDISE : « CIRE PE 520 »

RECEPTIONNAIRE : GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA
ROUTE DE LA WILAYA N°11 BP 141
DAR EL BEIDA -ALGER

DATE D'EXPERTISE : 20/01/2022

RAPPORT D'EXPERTISE

N° 65/CAFEX/2022

Annexe 11

L'AN DEUX MILLE VINGT DEUX ET LE VINGT JANVIER



ENTRE: CAAT ASSURANCE AGENCE 101 -08 BOULEVARD COLONEL
AMIROUCHE ALGER POUR LE COMPTE DE SON MANDANT
GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA ROUTE DE LA WILAYA N°11 BP 141
DAR EL BEIDA -ALGER

D'UNE PART,

ET : Cabinet Ferial d'Expertises Maritimes et Industrielle « CAFEX »,
49, rue Larbi Ben M'Hidi Alger,

D'AUTRE PART

Monsieur KHALI Ferial, Expert Judiciaire Agrée près les Tribunaux d'Alger,
Expert Maritime Agrée auprès de l'Union des Assurances et Réassurances,

SOUSSIGNE

Amiablement requis aux fins de relever et déterminer la nature, cause et origine des
dommages survenus à une marchandise arrivée par voie maritime appartenant
et comprenant :

PRODUIT «CIRE PE520 »
Nombre de palette : 02 Palettes
Poids total : 1950,00 kg
Poids d'un sac : 25 kg

Annexe 12

I - EXPERTISE, DATE ET LIEU

Date : 20 Janvier 2022

Lieu : DEPOT DU RECEPTIONNAIRE – Media

II- ETUDE - DOCUMENTS TRANSMIS

BL n° ALG209163 émis le 28/11/2021

Facture Fournisseur POLYPHARMA n° 72104375 du 28/11/2021

Avis d'aliment CAAT Assurance n° 118/21 du 02/11/2021

Déclaration de sinistre établie par SAIDAL

Bon de sortie TRANSGLORY du 18/01/2022

III- DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE & ESTIMATION DES DOMMAGES

Amiablement requis par CAAT ASSURANCE AGENCE 101 08 BD Colonel Amirouche Alger Agissant pour compte de son Mandant GROUPE INDUSTRIEL SAIDAL SPA, nous nous sommes déplacés sur site du Réceptionnaire à Oued-Smar afin de constater et relever l'état de la marchandise constituée de «CIRE PE 520».

Sur les lieux et en présence du Représentant du Réceptionnaire, il nous été présenté ce qui suit :

05 Sacs en papier de 25 Kg portant des étiquettes autocollantes portant le numéro du lot, poids, date de fabrication, origine de la marchandise Et au terme de notre mission d'inspection et contrôle de la marchandise il a été constaté ce qui suit :

05 sacs troués en contact de l'air avec diversement du produit.

IV -ESTIMATION DES DOMMAGES :

Nombre de sac troué	=	05 sacs
Poids d'un sac	=	25 kg
Total avaries : 25 kg x 05	=	125 kg,
Prix d'un Kg	=	5,80 Eur
Soit : prix de 125 Kg		
125 x 5,80	=	725 Eur
Cours de Change : 1 EUR = 158 DA		
Soit : 725 x 158	=	114. 550,00 DA

VALEUR TOTALE DE REMPLACEMENT = **114.550,00 DA**

En Lettre : Cent Quatorze Mille Cinq Cent Cinquante Dinars.

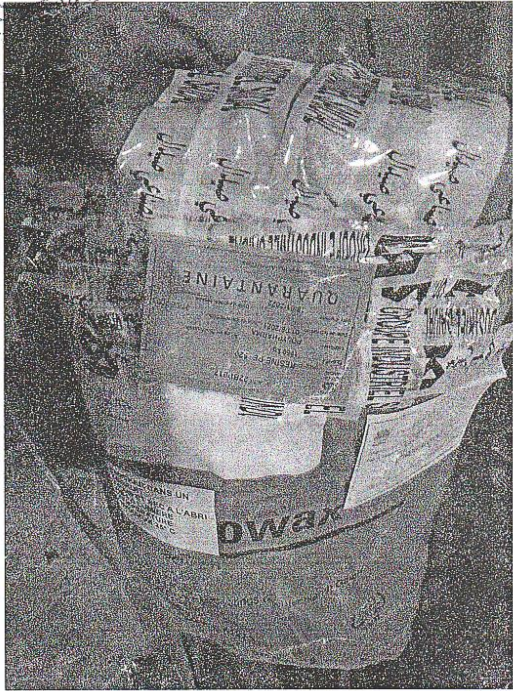
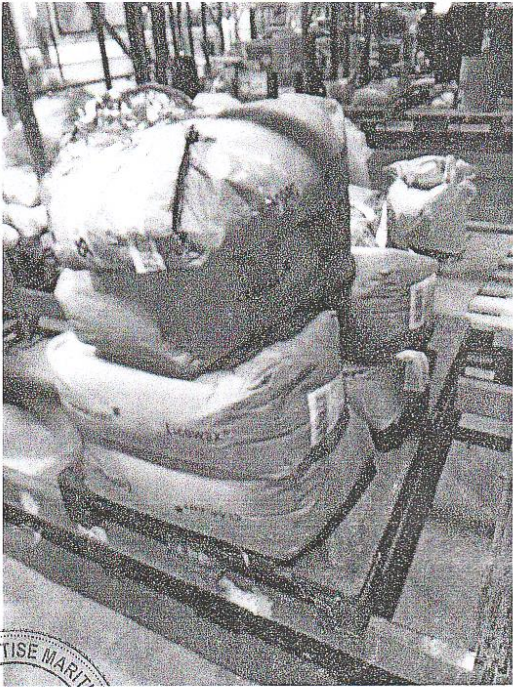
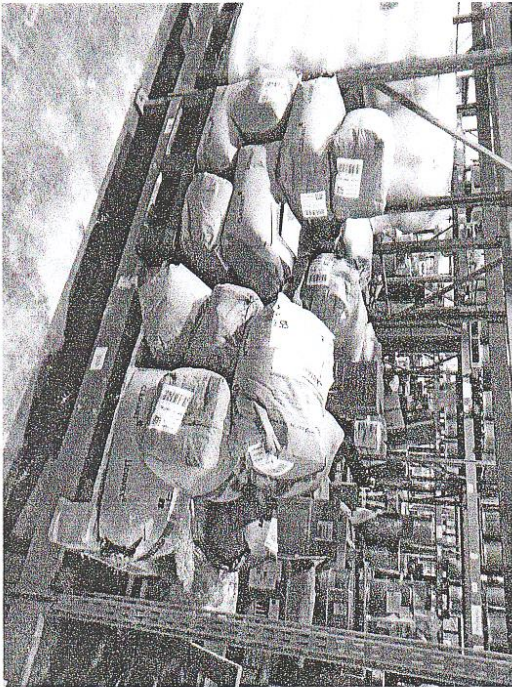
CONCLUSION : Au terme de notre mission, nous pouvons conclure ce qui suit :

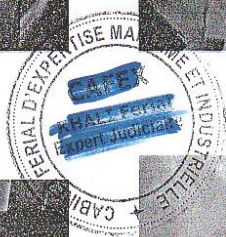
Les dommages occasionnés sont dus en toute apparence durant les différentes phases de manipulation de la marchandise.

Et avons rédigé et clos ledit rapport les jours, mois et an que dessus, pour servir et valoir ce que de droit.



Annexe 13





Annexe 14



E.P.E / Société Par Actions au capital de 2.500.000.000 DA / شركة ذات أسهم برأس مال قدره 2.500.000.000 د.ج.
R.C n°: 00 B 0342357 / س.ت. رقم: 00 / Art : 16151591061 / مادة: N.I.F: 000016034235782 / رج.

Groupe SAIDAL

Alger le 30/05/2022

Annexe 15

Note de débit

NAVIR : NORTHERN GENERALN° avis d'aliment : 118/21

PORT : HAMBURG N° Transit :308/21SITE MEDEA

Fournisseur: POLYPHARMAN°BL : ALG209163

Cours : 158 N° et Date Facture :72104375 DU :28/11/2021

Nombre de colis :78 SACS SUR 02 PALETTES
Nature de la marchandise :CIRE PE 520
Poids net :1 950KG
Valeur assurée (Dinars) :1 789 980.00 DA
// // (Devise) :11 310.00 EURO

AVARIE :05 sacs troués en contact de avec diversement du produit.

Les dommages occasionnés sont dus en toute apparence durant les différentes phases de manipulation de la marchandise.

ESTIMATION : Nombre de sac troué = 05 sacs
Poids d'un sac = 25 kg
Total avarie : 25 kg x05 = 125 kg
Prix d'un kg =5.80 kg
Soit : prix de 125 kg

125 x 5.80=725Eur

Cours de change : 1 EUR =158soit : 725 x 158 = 114 550.00 DA



المقر الاجتماعي : الطريق الولاقي رقم 11 ص. ب 141 الدار البيضاء الجزائر . Algérie .
العنوان : الطريق الولاقي رقم 11 ص. ب 141 الدار البيضاء الجزائر .
Adresse : Route de wilaya N° 11 BP 141 Dar El Beida Alger. Algérie .
Site web : www.saidalgroup.dz : الويب : Tél. : +213 (23) 92 01 76 : الفاكس : +213 (23) 92 01 78
الحساب البنكي : ق. ش. ج. الحراش رقم : 00400 154 401 703450408 : Compte Bancaire CPA EL HARRACH N°

Table des Matières

Remerciements	I
Dédicace.....	II
La liste abréviation	III
Liste de figures	IV
Sommaire	V
Introduction générale.....	01

Chapitre I : Théories du Commerce International

Introduction	04
Section01 : Fondements théoriques (théorie du commerce international) classique et nouvelle.....	04
1.1 Définition du commerce international.....	04
1.2 Les théories traditionnelles (classique) du commerce international	05
1.2.1 Adam Smith et la loi des avantages absolus.....	05
1.2.2 David Ricardo et la loi des avantages	06
1.2.3 Le modèle HOS.....	07
1.3 Les nouvelles théories du commerce international	09
1.3.1 La théorie de cycle de vie VERNON	09
1.3.2 Rendement d'échelle et économie d'échelle.....	10
Section02 : Les opérations du commerce international.....	12
2.1 Opération d'importation.....	12
2.1.1 Définition de l'importation.....	12
2.1.2 Les types d'importation.....	12
2.1.2.1 Importation dans le but de l'investissement.....	12
2.1.2.2 Importation des matières premières complémentaires	12
2.2 Opération d'exportation	13

2.2.1 Définition d'une opération d'exportation.....	13
2.2.2 Les types d'exportation	13
2.2.3 Les facteurs relatifs à une opération d'exportation	14
2.2.3.1 Exportation d'une marchandise.....	14
Section 03 : Généralités sur l'assurance du commerce international.....	23
3.1 Importance de l'assurance dans le commerce international.....	23
3.2 Les types d'assurances dans le commerce international	23
3.3 Assurance à court terme vs Assurance à long terme	24
3.4 Cadre conceptuel et historique des assurances.....	25
Conclusion.....	26

Chapitre II: Le transport et l'assurance maritime

Introduction	27
Section 01 : Présentation du transport maritime international des marchandises.....	27
1.1 Généralité de transport maritime.....	27
1.1.1 Définition de transport maritime	27
1.1.2 L'importance de transport maritime.....	27
1.1.3 Définition de transport maritime de marchandise	28
1.2 Les types de transport maritime	28
1.2.1 Le transport à la demande	28
1.2.2 Le transport de ligne régulière.....	29
1.3 Les types de navires	29
1.4 Les intervenants de transport maritime	34
1.5 Les documents et les contrats d'assurances	35
1.5.1 Les documents de transport maritime	35
1.5.2 les contrats de transport maritime	37
1.6 Les avantages et les Inconvénients.....	37

Section 02 : L'assurance de transport par voie maritime	39
2.1 Généralité sur l'assurance	39
2.1.1 Historique de l'assurance	39
2.1.2 Genèses de l'assurance.....	40
2.2 Le passage de la donation à l'assurance.....	41
2.2.1 Définition	41
2.2.2 Les formes d'assurance maritime.....	41
2.2.2.1 Assurances sur corps de navire	42
2.2.2.2 Assurances sur faculté.....	43
2.3 Les intervenants dans l'assurance maritime.....	44
2.3.1 Les compagnies d'assurances.....	44
2.3.2 Agents maritime d'assurance	44
2.3.3 Les courtiers d'assurances.....	45
2.3.4 L'expert maritime.....	45
Section 03 : Les contrats d'assurance maritime	46
3.1 Définition et caractéristique du contrat d'assurance maritime.....	46
3.1.1 Définition	46
3.1.2 Les caractéristique du contrat d'assurance.....	46
3.2 Les différentes polices de l'assurance faculté	48
3.2.1 La police d'abonnement ou flottante.....	50
3.2.2 La police d'assurance au voyage.....	50
3.2.3 La police a alimenter	50
3.3 Les obligations des parties	51
3.3.1 Obligation de l'assuré.....	51
3.3.2 Obligation de l'assureur	53
3.4 Les tarification et résiliation du contrat d'assurance maritime	55

3.4.1 Tarification de l'assurance maritime.....	56
3.4.1.1 La valeur assurée.....	56
3.4.1.2 La déclaration de valeur.....	56
3.4.1.3 La fixation de la prime.....	57
3.4.1.4 L'application des surprimes.....	58
3.4.1.5 Les droits, taxes et impôts.....	58
3.4.2 La résiliation du contrat d'assurance maritime.....	59
Conclusion.....	60

Chapitre III : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime sur faculté au niveau de la CAAT d'Alger : Cas d'une opération d'importation réalisé par SAIDAL

Introduction.....	61
Section 01 : L'assurance maritime en Algérie.....	61
1.1 Évolution historique de l'assurance maritime en Algérie.....	61
1.2 La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie.....	63
1.3 L'évolution du chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie (2022 / 2023).....	64
Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.....	66
2.1 Présentation de la CAAT.....	66
2.2 Historique de la CAAT.....	67
2.3 Évolution de la CAAT Et son objectifs.....	67
Section 03 : Traitement d'un cas pratique : cas SAIDAL souscrivant un contrat d'assurance au niveau de la CAAT.....	68
Partie 01 : Les démarches logistiques à l'importation.....	68
A) Etablissement du contrat de vente.....	68
B) La technique de paiement.....	68
C) La responsabilité au moment du transport.....	69
D) La déclaration au niveau de port.....	69

Partie 02 : Procédure suivit après avoir constat des dommages	69
A) La déclaration de sinistre.....	70
B) Les dossiers joints avec la déclaration du sinistre	70
B.1 Avis d'aliment	70
B.2 le connaissance maritime	71
B.3 la facture commerciale	71
B.4 lettre de réserve	71
B.5. Le rapport d'expertise	72
B.6. Note de débit.....	72
Conclusion.....	73
<i>Conclusion générale.....</i>	<i>74</i>
<i>Références bibliographiques.</i>	
<i>Annexes.</i>	
<i>Table de matières</i>	
<i>Résumé.</i>	

Résumé

Le transport maritime est le moteur du commerce international et représente environ 90% des échanges mondiaux de marchandises.

Ce mode de transport est caractérisé par le chargement et déchargement des conteneurs dans les ports, offrant une solution économique efficace pour déplacer de grandes quantités de marchandises sur de longues distances avec des coûts compétitifs.

Par ailleurs, l'assurance maritime joue un rôle crucial en protégeant les marchandises contre les pertes et dommages durant le transport, ce qui rassure les commerçants et favorise les investissements. Ce cadre sécuritaire a contribué à la prospérité du commerce international.

L'étude que nous avons menée au niveau de la compagnie Algérienne d'assurance Total CAAT, nous a permis de comprendre comment s'effectue les procédures d'un contrat d'assurance dans le commerce international, mais aussi comment s'effectue l'indemnisation d'un cas de sinistre.

Cela a été notifié dans ce contrat entre SAIDAL et la CAAT dans le cas d'importation d'une matière première.

Mots Clés : commerce international, assurance, transport maritime, sinistre.

Abstract

Maritime transport is the engine of international trade, accounting for approximately 90% of global merchandise exchanges. This mode of transport is characterized by the loading and unloading of containers at ports, providing an efficient economic solution for moving large quantities of goods over long distances at competitive costs.

Furthermore, marine insurance plays a crucial role in protecting goods against loss and damage during transit, which reassures traders and encourages investments. This secure framework has contributed to the prosperity of international trade.

The study we conducted at the Algerian insurance company Total CAAT allowed us to understand the procedures involved in an insurance contract within international trade, as well as how compensation is handled in the event of a claim. This was noted in the contract between SAIDAL and CAAT in the case of importing a raw material.

Keywords: international trade, insurance, maritime transport, claim.