

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET
POPULAIRE MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES SCIENCES
DE GESTION
DEPARTEMENT DES SCIENCES FINANCIERES
ET COMPTABILITE



Mémoire

EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MASTER EN FINANCE
ET ASSURANCE

Thème

*La réalité de l'assurance Maritime en Algérie :
Cas de compagnie algérienne d'assurance transport
«C.A.A.T»*

Réalisé par:

LOUELH SOFIANE
DAHMANI AREZKI

Encadré par :

Mr. SEDIKI ABDERRAHMANE

Jury desoutenance:

President de jury	Mr. GHEDDACHE LYES (MCA)
Examineur	Mr. MOUZAOUI ZAKI (MAA)
Rapporteur	Mr. SEDIKI ABDERRAHMANE (MAA)

PROMOTION : 2019 -2020

Remerciement

Tout d'abord, Nous remercions Allah, le tout puissant le miséricordieux, de nous avoir appris ce que nous ignorons, de nous avoir donné la santé et tout dont nous nécessitions pour l'accomplissement de ce mémoire.

*Nous tenons à remercier notre promoteur Mr **SEDIKI Abderrahmane** pour son orientation et ses conseils tout au long de ce travail. Nos remerciements s'adressent aussi aux membres du jury qui nous font l'honneur en acceptant d'évaluer et faire soutenir notre travail.*

Nos remerciement s'adressent également aux enseignants du département de science de gestion et de science économique de L'UMMTO qui ont participé à nos formation durant tout notre cycle universitaire , ainsi qu'à tous ceux qui contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail , ils trouvent ici l'expression de mes plus profonds remerciements.

Dédicaces

Je dédie ce travail en premier à mes chers parents, pour leur

Patience

Leurs sacrifices et leurs encouragements,

A mes frères ;

A toute ma famille ;

A toutes mes amies, et mon binôme Arezki

Sofiane

Dédicaces

Je dédie ce travail en premier à mes chers parents, pour leur

Patience

Leurs sacrifices et leurs encouragements,

A mes frères ;

A toute ma famille ;

A mon binôme Sofiane, et tout ce qui nous ont apporté de l'aide

Arezki

SOMMAIRE

Remerciements	I
Dédicaces.....	II
Sommaire.....	III
Liste des tableaux	IV
Liste des abréviations.....	V
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I. GENERALITES SUR L'ASSURANCE	4
Section 1 : aperçu historique de l'assurance et leur évolution.....	4
Section 2 : L'assurance.....	6
Section 3 : Les caractéristiques du contrat d'assurance et le rôle social et économique des assurances.....	15
CHAPITRE II. LE COMMERCE INTERNAIONAL ET L'ASSURANCE DE TRANSPORT MARITIME	26
Section 1 : L'évolution des échanges Internationaux et la relance économique	26
Section 2 : transport maritime international.....	30
Section 3 : L'assurance de transport maritime.....	43
CHAPITRE III. CAS DE L'ASSURANCE MARITIME EN ALGERIE	52
Section 1 : Aperçu historique de l'évolution des assurances.....	53
Section 2 : actualités sur la structure portuaire en Algérie.....	55

Section 3 : étude de cas l'assurance de transport maritime au sein de CAAT (BÉJAÏA) :.....	62
CONCLUSION.....	75
CONCLUSION GENENRALE.....	76
BIBLIOGRAPHIE	79
Glossaire	82
Table des matières.....	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°01 :les 10 premiers pays participant au commerce mondial en2009.....	28
Tableau n°02 : le taux de la prime relative à la garantie vol et disparition	65
Tableau n°03 : le taux des garanties sur la prolongation de séjour des marchandises à quai.....	66
Tableau n°04 :Le taux de surprime de l'âge et pavillon du navire	67

LISTE DES ABREVIATIONS

APN : assemblée national populaire

B-M-T: béjaia – mediteranee -terminal

C. A .A .T : compagnie algérienne d'assurance transport

C.A.A.R : compagnie algérienne d assurances et de réassurance

CCI : chambre de commerce international

D. P. W : Dubaï port world

EVP : l'équivalent vingt pieds

FACOB: Facultative obligatory treaty

FAP SAUF : Franc d'Avarie Particulière Sauf

INCOTERMS: international commercial terms

MKD: medium knocked down

NTIC : nouvelles technologies de l'information et de la

Communication

OMC : organisation mondiale du commerce

ONU : organisation des nations unies

S .A. A : société algérienne d'assurance

S .P .A : société par action

TTC: toutes taxes comprises

INTRODUCTION GENERALE

Introduction générale

L'Algérie se situe dans une position géographique privilégiée, elle est au centre du monde, voir au centre de la Méditerranée, ainsi est placé sur le passage d'accès à l'océan Atlantique par le détroit de GIBRALTAR, et à l'océan indien par le canal de Suez, cette bonne localisation géographique et stratégique fait de l'Algérie un pays maritime par excellence. La plupart du commerce international est fait par voie maritime, ce qui rend le transport maritime l'essence de l'économie mondiale est le moyen le plus utilisé pour l'exportation et l'importation des différentes marchandises.

Le recours au transport maritime n'est pas hasard vu sa capacité de déplacer des objets géants et des marchandises très volumineux avec toute sécurité et libre déplacement dans les eaux. Ce qui est apparu difficile dans les autres moyens de transport comme : terrestre, aérien... etc.

Malgré le succès de transport maritime dans le commerce international, il présente plusieurs risques, vu la nature de transport maritime, ces risques se présentent sous plusieurs formes comme : Le naufrage, fortunes de mer, collision maritime, la mouille...etc.

Pour se prémunir de ces différents risques maritimes importateurs et les exportateurs font le recours à l'assurance maritime, pour garantir leurs marchandises transportées face aux aléas des mers et s'assurer leur remboursement en cas de la survenance des risques.

C'est une solution parfaite, permettra le transfert des risques sur l'assureur, qui mettra en place des couvertures étudiées et adaptées, l'assurance maritime reste l'une des branches les plus dynamiques dans le domaine des assurances.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées par la voie maritime depuis leur sorties des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrées dans les magasins de destinataire, et la couverture des risques auxquels sont exposés les marchandises au cours de leur transport maritime, peuvent être garantie par les deux mode d'assurance , soit en souscrivant des conditions relativement large s'appelle (tout risque) , soit en choisissant des conditions plus restreintes dites (FAP-SAUF) ou celles- ci ne garanties que les pertes et dommages résultant d'évènement majeur. Apparemment ces deux mode d'assurance sont adopté par le législateur algérien permettant aux assurés de choisir entre les deux, lesquels qui ils conviennent

Introduction générale

A partir de là il y a le souci sur la réalité de la mise en œuvre l'assurance maritime sur le terrain, ce qui nous pousse à s'interroger et à formuler une question centrale à laquelle nous tenterons à répondre est alors : **quelles sont les démarches à suivre pour procéder la souscription de l'assurance maritime sur faculté en Algérie ? Et quels sont les enseignements à tirer sur les mécanismes d'indemnisation d'une avarie particulière lors de l'opération d'importation des marchandises ?**

De cette question centrale découlent les questions secondaires suivantes :

- C'est quoi l'assurance maritime sur faculté ? qu'elle est son intérêt ?
- Sur quelles bases calcule-t-on le montant de la police d'assurance ? est-elle chers ?
- Le processus d'indemnisation d'une avarie particulier en Algérie est-il fiable et juste ?

Le traitement de ces questions revient à vérifier la validité des hypothèses suivantes :

Hypothèse 1 : le contrat d'assurance contient toujours des primes celles-ci est calculées et tarifées sur la base de la valeur et la nature de la marchandise transportée et le type de la police d'assurance choisie, tout en tenant compte le type de navire, son âge et ainsi son pavillon et sa destination

Hypothèse 2 : les procédures d'indemnisation pourraient présenter certaines difficultés sur le terrain, du fait que l'état qui prend le monopole de la branche des assurances et l'absence de la vraie concurrence, ce qui devrait nuire le processus d'indemnisation des sinistres en Algérie.

En vue de la vérification des hypothèses tracées nous allons adopter une démarche méthodologique qui s'articule autour deux approches :

-la première c'est une recherche documentaire effectuée à travers, la lecture d'ouvrages, articles, revues, mémoires, sites internet traitant le domaine d'assurance et l'assurance maritime, dans le but de définir et mieux comprendre les concepts de base et pour cerner le champ de notre recherche

-la deuxième c'est une recherche d'ordre un peu pratique, effectuée à travers d'un recueil de renseignements auprès de l'agent général de la société d'assurance C.A.A.T de Bejaia, afin d'avoir des informations concrètes et réelles sur la situation de l'assurance maritime algérien et ses mécanismes

Introduction générale

Pour répondre à nos questions, un plan de travail, de recherche est établi en 3 chapitres

Le premier est dédié aux généralités d'assurances et leurs histoires, Le 2^e est consacré au commerce international dans le monde. Et le dernier chapitre parle de l'assurance maritime algérienne et ses spécificités

CHAPITRE I
GENERALITES SUR L'ASSURANCE

L'assurance est incontestablement le moteur de la croissance mondiale vu son rôle économique et social sur notre vie quotidienne .au fil du temps l'assurance s'évolue et porte des nouvelles solutions sur notre projet , elle est devenue aujourd'hui inséparable de notre vie économique et sociale, en plus qu'elle sème l'odeur de sécurité contre tous les risques futur en les garantissant, voir même elle donne le sentiment de confiance et de la paix pour l'esprit des personnes, ainsi favorise les gens à investir et de même encourage l'évolution technologiques en portant des garanties sur les recherches scientifiques .

Ce poids prépondérant de l'assurance sur l'économie mondiale n'est pas hasard, elle est née suite à une évolution antique depuis le 13eme siècle.

Section 1 : aperçu historique de l'assurance et leur évolution

1- Histoire de l'assurance :¹

L'idée des assurances est née de l'idée des hommes contre les risques de la vie en général mais surtout des métiers qu'ils pratiquent. Tout d'abord l'apparition des caisses de secours qui vont évoluer vers le développement de la notion d'assurance.

Initialement ce sont des « mutuelles » traduisant la solidarité n'exigeait aucun effort de prévoyance et ne faisaient appel à la généralité de leurs membres qu'après réalisation du sinistre, c'est-à-dire quand le risques est devenu visible.

Dès l'antiquité apparaissent déjà de véritables institutions de secours mutuels entre les personnes exposées à des risques comparable exemple :

- Celui des tailleurs de pierres de la BASSE-EGYPTE (vers 1400 AV.J.C).qui contribuaient un fonds destiné à leur avenir en aide en cas d'accident.²
- Celui des HETAIRIES de la GRECE antique possédaient des caisses communes alimentées par des cotisations mutuelles, afin de permettre partager des secours, d'aides dans certains cas

Puis au moyen âge, le développement de l'esprit d'association et d'influence de l'église donnera une immense extension à des premières formes de mutualité, on distingue des communautés d'artisans ou de marchands (corporation,

¹<https://www.persee.fr/doc/ecofi>

² Cour de technique des assurances de l'UMMTO
F.COULBAULT C.ELIASHBERG M.LATRASSE : « les grands principes de l'assurance » édition l'argus

³ confréries, guildes), qui constituent des caisses de secours aux bénéficiaires de leurs membres. Exemple : celui des guildes Anglo-Saxonnes (coopération ou association de personnes pratiquant une activité commune).

Dans ce cas l'assurance a été inspirée par l'esprit de charité, mais va évoluer progressivement pour en finir avec une confusion légitime entre assistance et prévoyance.

2- Évolution des assurances :

Après l'apparition des premiers signes d'assurance « caisse de secours » et « mutuelles » et « institutions de secours » ne cesse d'évoluer.

A l'époque, l'humanité a connu la première assurance c'est bien c'est une « assurance maritime » qu'est née suite au développement de commerce maritime à cette époque.

Il eu d'abord les Phéniciens pratiquaient le « prêt à la grosse aventure » et ainsi pratiqué par les Romains et les Grecs.

Il s'agissait en fait d'une « convention » aux termes de laquelle en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison, par contre s'il arriverait à bon port (il y a eu pas de naufrage).

L'emprunteur est tenu de rembourser le montant de prêt. Donc il faut noter que à cette époque, les Romains inventèrent « le contrat d'emprunt » ou de « change maritime ». Ce contrat en réalité des prêts accordés par les banquiers aux armateurs, le montant de ce prêt était le prix de la cargaison destinée à être expédié au loin.

2-1 Les prémisses des assurances modernes :

Aux aspects qu'on lui connaît aujourd'hui n'est véritablement née qu'à partir XIVe du siècle, à l'initiative des négociants florentin, génois et flamands, c'est alors qu'ils conçoivent les premiers contrats d'assurance par lesquels « un assureur » s'engage envers un « assuré. » moyennant le paiement d'une prime ou cotisation à rembourser lors de survenance des dommages.

Au Portugal, une ordonnance (loi) du roi FERDINAND qui ordonne une assurance mutuelle obligatoire pour les propriétaires de navire qui dépasse 500 tonnes.

³ Documentations de « L'économie des assurances » extrait d'ouvrages des économies d'assurances, Et assurance industriels dans l'article 10 assurance et son histoire page 192

La plus ancienne assurance a été réellement appliquée le 22 Avril 1329 c'est une assurance maritime, c'est produit en Florance (Italie)

Le développement du commerce maritime international et son expansion a permis l'évolution de l'assurance maritime voir s'enrichit

En fin au XVII siècle la France a vu l'apparition d'ordonnance sur la marine a l'initiative de « COLBERT » elle contient les principes fondamentaux de l'assurance maritime.

Puis en Angleterre a connu au XVII siècle la naissance d'un décret élaboré par le royaume de « Elisabeth » qui stipule la mise en œuvre des codes et des règles de l'assurance maritime anglo-saxonne. Les droits maritimes anglais codifiés officiellement en 1906 sous le nom de « MARINE INSURANCE ACT ».

3- Le tournant des assurances :

L'assurance maritime a été la première assurance établie est concrétisé suite au développement du commerce maritime comme nous avons cité au-dessus.

L'assurance terrestre a vu le jour qu' au 17^e siècle en Angleterre, sous forme d'une assurance contre incendie ,suite à un grand incendie survenu à Londres exactement en 1866 qui a duré 4 jours et ravagé plus de 13000maisons et 400 rues.

Monsieur Edward Ilyord a saisi l'occasion pour créer un office d'assurance incendie lequel prendra plus tard une dimension mondiale.

Section 2 : L'assurance

1- Définition des assurances :

L'assurance se définit comme étant une convention par laquelle en contrepartie d'une prime, l'assureur s'engage à garantir le souscripteur (l'assuré) en cas de réalisation d'un risque prévu au contrat.

Techniquement elle est définie comme une formule reconnue par la « compensation » des événements du hasard, qui frappent le patrimoine de l'homme, par la mutualité en contrepartie d'une contribution bien définie et organisée par les compagnies d'assurances.

Aujourd'hui l'assurance prend une évolution très importante mais en principe on distingue trois types de contrat d'assurance celle de l'assurance des dommages et l'assurance des personnes et la dernière assurance multirisque.⁴

⁴D.HENRIET et J-C ROCHET : « *Microéconomie de l'assurance* », Ed Economica, Paris, 1991, page18.

Article 02 de l'ordonnance°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

2- L'assurance des dommages (biens) :

C'est une assurance qui se produit par une prestation qui prend en charge les dommages et pertes suite à la réalisation des sinistres prévu dans le contrat d'assurance, elle regroupe à la fois la responsabilité civile, responsabilité civile familiale et responsabilité professionnelle et celle des bien et les biens habitation (tout ce qu'ils contiennent),et ainsi les dommages causés aux véhicules , assurance des ouvrages et responsabilité civile produits.

2-1 l'assurance responsabilité civile :

C'est un contrat qui garantit les conséquences pécuniaires encourues par l'assuré lorsque celui-ci cause un dommage matériel ou corporel a un tiers que ce soit par sa négligence son imprudence ,ses enfants, préposés , animaux ou chose dont il est responsable cependant celle-ci ne couvre pas les faits que l'assuré aurait commis intentionnellement (exprès, volontairement.).

Ce type de contrat concerne les particuliers, les professionnels les entreprises et les associations.

La responsabilité civile et généralement obligatoire presque dans toutes les activités selon le code algérien des assurances, vu que l'ampleur des risques ainsi les dommages et conséquences imminents causerons aux autrui, usager, tiers, personneetc.

On a selon le code des assurances algérien :

1- *Article 16-8 : « toute personne physique ou morale qui procède à la conception, fabrication, transformation, modification et au conditionnement des produits destinés à la consommation ou à l'usage par des tiers et tenue de s'assurer pour sa responsabilité civile professionnelle vis-à-vis des consommateurs usagers, tiers » ici on parle d'assurance responsabilité civile produits donc concerne tous les produits alimentaires, pharmaceutiques, cosmétiques, hygiène, industrielle et mécaniqueetc.*

2- *Article 166 : Les transporteurs publics de voyageurs, par voie routières, sont tenus de s'assurer pour la responsabilité civile à l'égard des personnes qu'ils transportent*

3- Article 164 : - *Toute personne physique ou morale Qui exploite. Un ouvrage, une salle ou un lieu pour recevoir le public cet dont le but d'exploitation relevé a des activités commerciales, culturelles et sportives est tenu de s'assurer sa responsabilités civil vis-à-vis des usagers, des tiers.*

- *Tous les établissements sanitaires civils et tous les membres du corps médical paramédical et pharmaceutiques exerçant à titre privé sont tenus de s'assurer leur responsabilité vis-à-vis de leurs malades, tiers.*

- *Tous les entrepreneurs et exploitants des engins mécaniques sont tenus de s'assurer leur responsabilité civile vis-à-vis des autrui, usagers.*

- *Tous les chauffeurs des véhicules sont tenus de s'assurer leur responsabilité civile.*

2-2 assurances automobiles :⁵

Le contrat d'assurance automobile est une assurance obligatoire et par leur nature multirisque, elle assure au conducteur de véhicule une garantie qui le couvre contre les pertes et dommages matériels et corporels causés par son véhicule à autrui et les dommages matériels causés au véhicule assuré, ainsi les dommages corporels causés au conducteur de véhicule assuré

2-2-1Le contenu de la garantie en assurance automobile :

Qu'est-ce qui est contenu et prévu le dans le catalogue du conducteur est garantie contre toutes les pertes et les dommages causés au véhicule assuré et ainsi ses accessoires et autres pièces rattachées au véhicule assuré.

2-2-2 les garanties :

2-2-2-1 la responsabilité civile en circulation :⁶

C'est une garantie qui couvre contre les pertes financières et pécuniaires engendrés par des faits responsables de celui-ci, qui sont des dommages corporels et matériels causés à autrui lors de la mise en circulation de son véhicule assuré.

⁵L'article 1er de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles

⁶Source : <http://www.cna.dz>. Le portail s'assurance en Algérie ; Assurance automobile, consulté le 10 mai 2018.

Exemple : accident, incendie, explosion causé par ce véhicule ou la chute de ses accessoires, produits.

2- 2-2-2 responsabilités civiles hors circulation :⁷

C'est une garantie qui couvre l'assuré contre des pertes financières et pécuniaires engendrés par des faits responsables de celui-ci, qui sont des dommages corporels et matériels causés à autrui hors circulation.

2-2-2-3Garanties complémentaires :

-Dommages causés par le véhicule assuré alors qu'il remorque occasionnellement un autre véhicule.

-Dommage causés aux tiers, passagers et du conducteur en cas de vice ou défaut d'entretien.

-Dommages causé par les conjoints, descendant recevant une leçon de conduite

2-2-2-4Toutsrisques :

C'est une garantie qui couvre tous les risques liés à l'accident avec ou sans collision avec un autre véhicule ou un choc contre un corps fixe ou mobile ou des versements ou déraillement.

2-2-2-5Dommage et collision :

En cas de collision hors de garage entre le véhicule assuré et soit un piéton identifié, soit un véhicule ou animal domestique appartenant à un tiers identifié.

2-2-2-6 Bris de glace :

La société garantie au véhicule assuré une couverture contre les dommages causés au pare-brise à la lunette arrière et au glace latérale du véhicule soit en mouvement ou à l'arrêt.

⁷Sabrine BELHAMICH, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005, P. 05.

Code des assurances algérien

Ordonnance n : 95-07 du 25 janvier 95 relatives aux assurances set ses textes d applications, Section 3 droit de l assureur et l assuré article 108

2-2-2-7 Vol :

La société garantie en cas de vol ou de tentative de vol de véhicule assuré :

- Pertes et dommages engendrés par sa disparition ou sa détérioration.
- les Frais engagés par l'assuré pour sa récupération suite à un accord de l'assureur.

2-2-2-8 incendie et explosions :

L'assureur garantie une couverture des pertes et dommages causés aux véhicules assurés et ainsi celles causés aux accessoires et les pièces de rechange mentionnés dans le catalogue du constructeur, si ces dommages résultent l'un des événements suivants :

- Incendie, combustion spontanée, chute de foudre, explosion

Exclusion : celles engendré par tout genre explosif transporté dans le véhicule assuré.

2-2-2-9 défense et recours :

La société garantie à l'assuré le remboursement des frais engagés dans des conditions particulières liées aux conflits et dommages du véhicule assuré tel que : le paiement de tous les frais d'enquête d'expertise et ainsi la consultation et l'avocat, procédure devant tous les tribunaux.

2-2-2-10 Occupants du véhicule assuré :

L'assureur garantie le remboursement des sommes fixées dans le contrat d'assurance dans ces cas ci-après :

- En cas d'accident corporel causé à l'assuré.
- Lorsqu'il participe à sa mise en marche ou à sa réparation en cours de la route.

2-2-2-11 1'indemnités contractuelles :

En cas d'accident grave ou mortel prévu dans le contrat d'assurance avant son échéance, l'assureur s'engage à couvrir les frais de soins en cas d'accident, le cas où l'assuré est mort, un capital sera versé aux bénéficiaires mentionnés dans le contrat d'assurance.⁸

2-3 Assurance d'habitation :

Le contrat multirisque d'habitation s'adresse particulièrement aux propriétaires ou locataires d'appartement ou de maison individuelle, il permet de protéger le patrimoine familial et ainsi garantir leurs responsabilités selon les besoins lesquelles optent ceux-ci. Le remboursement se fait à la hauteur des montants assurés. Le contrat multirisque habitation comprend au minimum trois garanties, l'incendie étant toujours compris.

2-3-1 Les biens garantis par ce type de contrat d'habitation :⁹

- **Les biens immobiliers :** c'est le contenant de votre demeure, villa, appartement, Maison individuelle (mur, le toit)
- **Les bien mobilier :** c'est tout ce qui se trouve à l'intérieur de votre meuble (vêtements, meuble, appareils électroménagers, les rénovations effectuées, peinture, papier peint, faux plafond, aménagement d'une cuisine, ou d'une salle d'eau...).

2-3-2 l'application de l'assurance d'habitation :

Le propriétaire ou copropriétaire de logement n'est pas obligé de souscrire une assurance multirisque habitation.

En ce qui concerne le locataire, son contrat de location contient plus souvent une clause, elle lui oblige à souscrire un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile vis-à-vis du propriétaire.

2-3-3 les risques couverts par ce contrat d'assurance :¹⁰

Le contrat d'assurance multirisque habitation garantie certains risques selon certaines conditions on a :

⁸ L'article n°30 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁹ <https://selectra.info/assurance/guides/comprendre/garanties-assurance-habitation-multirisque>

¹⁰ ALLILI Brahim : « Assurance Multirisque Habitation », Rapport de stage de fin de la 4^{ème} année de l'Ecole Supérieure de statistique et D'économie appliquée, 2014/2015, p.12

2-3-3-1 Incendie et risques annexes :

Dommmages occasionnés par l'action de la chaleur ou par le contact direct et immédiat avec des substances inflammables ou susceptible de générer un véritable incendie qui touche les biens immobiliers (mur, agencement.).

Autre garantie peut être annexé à l'incendie : explosion - chute de foudre -dommmages électrique.

2-3-3-2 Dégâts des eaux :

Dommmages causés par l'eau telle que :

-Les fuites d'eau accidentelle ou le débordement des conduites non souterraines - chauffage.

-débordement et renversement des récipients.

2-3-3-3 Vol :

Dommmages dus à la soustraction ou à la détérioration des biens suite à un vol ou une tentative de vol commis dans les circonstances suivantes :

-Effraction

-Usage de fausse clés

-Vol précédé ou suivi de meurtre, de tentative de meurtre

-Violence dûment constatée sur la personne de l'assuré.

2-3-3-4 Brise de glace :

Dommmages causés au miroir et glace fixé sur mur fenêtre.

2 -3-3-5 responsabilités civiles du propriétaire ou du locataire :

-Dommmages causés aux tiers (matériels et corporels) des faits de l'assuré ainsi les personnes (membres de famille ou employés), ainsi les animaux et les choses sous sa la garde.

-Intoxication ou empoisonnement provoqué par les boissons ou produits alimentaires consommés chez l'assuré.

-Chute de pot de fleur depuis votre balcon sur un passant...etc.

2-4 Assurances d'ouvrage et tous les risques du chantier :

C'est une assurance conçue principalement pour la couverture des projets de construction ou de rénovation contre :

-Les dommages causés à l'ouvrage, aux équipements utilisés pour les travaux et à l'exécution du matériel de chantier.

-Dommage matériels et corporels causés aux tiers du fait de l'exécution des travaux.

-Sabotage, vandalisme causé aux ouvrages du chantier

3- Assurance des personnes :

C'est une assurance qui se traduit par l'ensemble des garanties qui couvre tous les risques qui touchent les personnes physiques c'est-à-dire leur corps, leur vie (maladie, accident décès, invalidité)

-Elle prévoit également des formules pour porter l'assistance.

-Elle est souscrite soit à titre individuel ou collectif (assurance de groupe).¹¹

On distingue :

3-1- L'assurance vie :

C'est une assurance qui prévoit une épargne financière au futur en cas de décès ou de vie d'une personne assurée ou dépend de cas l'assurance-vie opté (soit assurance décès ou Assurance Vie). Moyennant le paiement d'une prime, l'assureur s'engage à verser une

¹¹CHEVALIER DENIS ET DUPHIL français, transporter à l'international .ED.FOUCHER, 4eme Edition, France, 2009

somme bien déterminé dans le contrat sous forme d'un capital ou une rente à des personnes bénéficiaires désignés dans le contrat d'assurance-vie.¹²

On distingue deux types d'assurance vie :

3-1-1 Assurance vie en cas de décès :

C'est une assurance qui prévoit le versement d'un capital ou une rente en cas de décès de l'assuré avant expiration du contrat d'assurance-vie souscrit. Dans le contrat d'assurance décès on a : « temporaire décès » et « vie entière ».

3-1-2 Assurance vie en cas de vie (vivant) :¹³

C'est une assurance qui prévoit le versement d'un capital ou une rente, si l'assuré est vivant au terme du contrat, donc aucun versement n'intervient en cas de décès de l'assuré avant l'échéance du contrat. Les principaux produits d'assurance en cas de vie sont : le contrat capital différé, la rente immédiate et la rente différé.

3-2 Assurance maladie (Obligation-sociale) :

C'est une assurance qui prend en charge l'assuré en cas de la maladie qui l'empêche de travailler et surtout en cas de salaire insuffisant, donc en principe elle prend en charge les frais de soins ainsi que le salaire minimal.

3-2-1 Assurance d'invalidité/ accident de travail :

C'est une assurance qui prend la couverture d'autre risque, qui empêche la personne à continuer le travail à cause d'handicap, maladie psychologique.

3-2-2 Assurances maladie complémentaire de santé :

¹²L'article n°32 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

¹³BIGOT Jeans, BELLANDO Jean-Louis, HAGOPIAN Mickaël, MOREAU Jacques, PARLEANI Gibbert : « traité de droit des assurances », édition Delta, 1996. Page 9.

Ce sont les mutuels assureurs qui prennent en charge une partie des frais de soins et biens médicaux ainsi que les frais d'hospitalisation qui ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale, dans le but de réduire les frais supportés par l'assuré.

Section 3 : Les caractéristiques du contrat d'assurance et le rôle social et économique des assurances

1- Les caractéristiques du contrat d'assurance :

1-1 Un caractère consensuel :

Le contrat d'assurance est né est valable dès qu'il y a un accord et bonne volonté échangée entre les deux parties concernées (l'assureur et l'assuré), des alors est réputé comme valable par le code civil et les codes des assurances et il sera soumis aux exigences de ceux-ci

Puis tout risques (conclue) en cas de leur réalisation, l'assureur sera obligé de compléter son engagement dans le contrat signé et accepté avec son assuré (consensuel).

1-2 un caractère aléatoire :

Cela signifie le remboursement dans le contrat d'assurance intervient suite à la survenance d'un risque prévu par l'assureur mais il doit obéir à trois conditions :

- 1- Un risque doit être futur.
- 2- Un risque doit être incertain.
- 3- La réalisation de risques ne dépend pas des faits de l'assuré.

1-3 un caractère obligatoire :

Certaines assurances sont obligatoires vu leurs conséquences ainsi la fréquentation de réalisation et leur ampleur en distingue :

- La responsabilité civile dans l'assurance automobile.
- Assurance maladie (sécurité sociale).

2 Les diverses catégories d'assurés :

2-1 Le preneur d'assurance :

C'est la personne qui souscrit le contrat et qui fait les versements, on appelle également le souscripteur.

2-2 l'assuré :

Dans l'assurance des dommages, l'assuré c'est la personne garantie par l'assurance souscrite contre les pertes patrimoniales, donc celui –ci est le titulaire de l'intérêt des assurances.

Dans l'assurance des personnes l'assuré « c'est la tête assurée » contre la survenance des risques dans ce cas l'assuré n'est pas titulaire de l'intérêt d'assurance.

2-3 le bénéficiaire :

Celui qui bénéficie et perçoit la prestation de l'assureur en cas de survenance de risque prévu dans le contrat.

Pour les assurances automobiles, moto, habitation... etc. le bénéficiaire c'est

L'assuré lui-même.

Pour l'assurance décès le bénéficiaire est obligatoirement une autre personne mentionnée dans le contrat d'assurance vie.

2 - le rôle social et économique des assurances :

2-1 le rôle social :

Grâce aux sommes collectées auprès des assurés, elle indemnise ceux d'entre eux qui sont victimes de la souvenance de risque prévu, c'est une fonction sociale imminente, aussi elle garantit des revenus à la veuve et les frais d'éducation et la scolarisation des orphelins après le décès prématuré du chef de famille.¹⁴

En outre elle donne les moyens pour construire la maison où à acheter un nouvel appartement en cas l'ancien détruit par l'incendie. Ainsi elle verse des sommes

¹⁴https://www.memoireonline.com/04/11/4424/m_Analyse-du-comportement-du-consommateur-dans-le-marchealgerien-des-assurances6.html

compensatoires dues à la perte de revenus professionnels ou en cas d'accident ou incapacité de travail.

L'assurance ne s'arrête pas ici, elle fournit les moyens financiers aux malades ou blessés dans les moments difficiles afin de soigner rapidement et de retrouver leur santé, ainsi elle met à leur disposition l'assistance nécessaire.

En plus elle garantit aux individus et aux familles la sécurité de leurs revenus et leur patrimoine.

Un autre aspect social l'assurance c'est qu'elle veille aux survies des entreprises, de la faillite, incendie, responsabilité civile engagé et elle sauve les emplois.

2-2 le rôle économique :

L'assurance finance des pans entiers de l'économie, grâce aux indemnités versées l'assurance contribue sainement à la bonne santé de l'économie nationale.

Dans l'attente de verser les indemnités dues aux assurés lorsque les risques garantis par le contrat d'assurance se réalisent, les sociétés d'assurance place ces fonds sur les marchés financiers en achetant des titres émis par les entreprises enquête de financement. Ces titres sont représentatifs soit en capitaux propres (les actions), soit en dettes a long terme (les obligations), ces placement contribuer donc au financement des entreprises qu'ils s'agissent, des grands projets (infrastructure immobilière ou routière, plateforme pétrolière, satellite de télécommunication.....etc.), ou des petites entreprises

Aucun investisseur n'accepterait de placer son argent en risquant de voir les capitaux investis perdu, sans avoir sous la main non pas une promesse mais une garantie de récupérer son capital

Tout projet d'investissement implique donc la participation de l'assurance, sur le plan macroéconomique l'incidence des dépenses d'assurance sur le PIB a pris assez d'ampleur, ses services technique réside dans le regroupement des sinistres, rémunération des personnes, les charges fiscales.

4- Les techniques de répartition des risques dans les assurances

Pour traiter certains risques, l'entreprise suit un chemin de prudence, en effet ces risques peuvent mettre la compagnie dans l'incapacité financière et l'impossibilité

d'honorer ses engagements vis à vis de ces assurés. Elle pratique soit la sous-traitance ou la coassurance de la même façon, l'assureur utilise des techniques similaires pour accepter la couverture des risques supérieure à sa capacité de rétention .celles-ci sont la coassurance et la réassurance respectivement assimilables à la Co-traitance et la sous-traitance, le recours au marché financier peut également contribuer à répartir les risques des assurés. Mais avant tout, on doit d'abord définir le risque, c'est quoi le risque ? le risque est-il assurable ? . On ne peut pas assurer un risque si on ne comprend pas ses mécanismes, ses spécificités ou il agit sur notre vie quotidienne d'une manière imprévue. De ce fait la notion de risque demeure un sujet très sensible dans notre actualité.

4-I-Définition du risque en assurance

La notion de risque peut être appréhendée comme étant cette probabilité qu'un dommage puisse survenir. Et pour se protéger contre cette probabilité que le particulier ou le professionnel va solliciter une assurance, L'assurance va ainsi prendre en charge la couverture du coût financier engendré selon les termes conclus dans le contrat d'assurance, on parle alors de risque assurable.

Ce risque doit alors présenter certaines caractéristiques :¹⁵

- Il doit être aléatoire
- Il doit être futur
- Il doit être licite, c'est-à-dire non contraire à la loi
- Il doit être involontaire, c'est à dire indépendant de la volonté de l'assuré
- Il doit être réel, c'est-à-dire que le bien assuré doit exister
- Il doit être assez courant pour permettre de calculer sa probabilité
- Il ne doit pas être trop courant car il serait alors trop certain.

¹⁵ 1 LEZOUL Mohamed, « La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie : quelles sont les alternatives ? », Recueil de communication de colloque international « Les sociétés d'assurances traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique », Université Sétif, Algérie, 25 -26 avril 2011, page 04.

4-2- Définition du risque assurable :¹⁶

L'assurabilité d'un risque est cette capacité dont il peut jouir à être raisonnablement pris en compte par le droit des assurances et à se trouver par conséquent éligible à une garantie contractuelle.

L'assurabilité renferme ainsi la qualité de ce qui peut être assuré, des circonstances menaçantes pour les personnes ou pour les biens qui peuvent faire l'objet d'un dispositif assurantiel.

L'assurabilité va donc conduire avant tout à une qualification des risques, ainsi s'opposent d'une part, les risques assurables sont donc susceptibles d'être garantis par un

contrat d'assurance et d'autre part, les risques non assurables sont exclus de tout mécanisme de garantie. Toutefois, un risque par nature assurable peut être qualifié par la loi inassurable du fait de l'impossibilité ou des grandes difficultés auxquelles est confronté l'État pour le rendre assurable, Ceci étant des efforts devront être déployés pour rendre possible cette assurabilité.

La qualité d'assurabilité est déterminée par :

D'abord par, la nature même du risque, ce qui devrait exclure les risques qui par leurs natures sont inassurables.

Puis par la loi, qui est donc la source principale permettant d'affirmer juridiquement la qualité d'assurabilité d'un risque et donc la mise en œuvre de la garantie. Pour ce faire, la loi va définir l'inassurabilité d'un risque ou elle va exclure du champ de tout processus assurantiel deux risques classiques:

- la guerre civile ou par des émeutes ou par des mouvements populaires;
- la faute intentionnelle ou dolosive (Manœuvres frauduleuses destinées à tromper)

4-3- Les types de risques à gérer par les assurances :

¹⁶www.ooreka.fr

Nous pouvons classer les risques des assurances en deux grandes catégories :

Les risques non financiers (comme l'assurance automobile assurance-vie, l'assurance immobilier etc.)

- les risques financiers (par exemple le crédit default swap).

Le principe à retenir est alors, les compagnies d'assurance s'engagent

préalablement à bien prévoir et estimer le risque qu'ils assument afin de déterminer la prime, cette dernière va être accumulée avec toutes autres primes des assurés, qui vont servir à compenser les indemnités lorsque l'événement assuré se produira. Entre temps ou parallèlement, ces primes accumulées sont placées dans des actifs à risque peu élevé, telles les obligations, et sont retirées lorsqu'une réclamation se présente.

5- la classification des risques :

Dans cette structure, on peut succinctement distinguer : les risques natifs, les risques initiaux et les risques acquis.

5-1- Les risques liés à la natalité, a l'insécurité alimentaire, à l'insécurité politique, a la pollution de l'eau et de l'air, aux pandémies, au défaut d'eau potable, et à l'analphabétisme. La réponse à leur survenance offre à l'homme de la capacité, de la liberté, de la dignité, de l'autonomie, et par le fait même, le développement humain.

5-2- Les risques initiaux sont ceux qui interviennent tout au début du processus de la productivité et de la création des richesses. Il s'agit notamment des maladies des handicaps, des accidents, des destructions de l'outil de travail ou de la récolte. Ces risques ont été à la base de la modernisation, de la nouvelle civilisation, mais aussi de la menace quelle pèse sur l'humanité au cours de ce dernier siècle. La gestion de ces risques relève de l'Etat et des Institutions de la Sécurité sociale.

5- 3- Les risques acquis sont liés aux acquis de l'homme et/ou de l'entreprise. Les risques Initiaux et les risques acquis constituent le domaine de l'assurance et de la

réassurance actuelle. Il s'agit des assurances de la responsabilité civile, du cycle de vie des risques de marché et des dommages aux biens.¹⁷

Ce modèle comprend donc trois groupes de risques. Le premier est principalement du ressort de politiques nationales et de l'aide au développement. Le deuxième est constitué des risques qui menacent directement la capacité économique des personnes, car intervenant tout au début du processus de la production et de la création de richesses.

Il est clair que le développement humain relève beaucoup plus des pouvoirs publics et des aides. Mais le développement économique des populations se situe au niveau des deux dernières catégories des risques. Cette organisation doit en principe prévoir les mécanismes de réassurance pour traiter les situations extrêmes (catastrophes, gros sinistres) qui ne peuvent pas être supportées par l'industrie d'assurance locale. Le troisième concerne l'avenir de l'individu et son cycle de vie.

Deux éléments se dégagent de ce modèle, à savoir, une vision de la société et de l'homme vis-à-vis du développement humain et une conception de la vie humaine en considérant son patrimoine et son avenir. Plus concrètement le premier bloc permet d'atténuer la vulnérabilité aux chocs économiques, à la mauvaise santé, à l'invalidité hors travail, et à la violence physique, il s'agit de l'amélioration du bien-être et de l'encouragement des investissements dans le capital humain. C'est donc à l'Etat qu'il appartient de prendre les mesures nécessaires pour gérer le risque des chocs économiques généraux et d'instaurer les mécanismes de sécurité sociale efficaces pouvant atténuer les risques auxquels sont confrontés les plus démunis.

Les deuxième et troisième blocs constituent le domaine de l'assurance privée traditionnelle. La souscription de ces assurances dépend de la volonté de l'homme, de son aversion vis-à-vis des risques et de ses capacités. Ces trois blocs montrent que l'assurance peut permettre à l'homme de transférer les risques inhérents à un projet et de se débarrasser des soucis, du coût et par conséquent, du frein que constitue le fait de devoir épargner pour couvrir soi-même les risques individuels de la vie quotidienne ou de l'entreprise.¹⁸

¹⁷François Couilbault, Constant Eliashberg, Michel Latrasse : « les grands principes de l'assurance », largus, 2002.

¹⁸François Couilbault, Constant Eliashberg. Op cit. p. 59

La mutualisation des risques par l'assurance permet d'éviter la stérilisation d'une épargne considérable, très utile au dynamisme économique de l'Etat, et de couvrir le risque d'insolvabilité individuelle qui résulterait de l'auto-assurance. Les phénomènes de thésaurisation due à la méfiance à l'égard des banques dans les pays en Développement peuvent être résolus par les systèmes d'assurance.

6-Les opérations de réparation des risques dans les assurances :

6-1-La coassurance

La coassurance est une opération qui consiste à une couverture du risque par plusieurs compagnies, chacune d'elles garantissant le risque par le même contrat à la hauteur d'une certaine part, elle est considérée comme une division de risque ou une répartition horizontale du risque, car elle est pratiquée entre des sociétés d'assurances qui sont des acteurs économiques d'une même catégorie.

Concrètement, l'entreprise propriétaire des risques confie la gestion de ceux-ci à une compagnie d'assurance celle – ci désigne ou fait désigner d'autres compagnies pour la couverture des risques. Chacune d'elles s'engage à couvrir une partie des risques exprimée en pourcentage appelée part ou quote-part.

Par exemple, si un entrepreneur vient faire assurer son usine d'explosifs ou de produits dangereux, le risque pour l'assurance est élevé. ¹⁹Si cette usine est importante avec de nombreuses machines industrielles, le coût de remboursement sera conséquent. L'assureur trouvera alors un arrangement avec le patron et calculera une prime d'assurance en fonction du risque. L'assuré ne traite donc qu'avec une seule compagnie d'assurance et son contrat le stipule bien. Pour autant, l'assureur va trouver le risque assez Important dans ce cas précis et il va alors faire appel à d'autres compagnies d'assurance pour partager le risque.

6-1-1 Le principe de fonctionnement de la coassurance :

Il y a coassurance lorsqu'un assureur s'associe avec d'autres assureurs pour assurer ensemble un même risque. Vous avez un rendez- vous chez votre assureur Monsieur X, Vous

¹⁹ Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, Ed Larcier, Bruxelles, 2004, P. 134. 2 A partir des bases techniques de l'assurance 2012.

souhaitez assurer votre fameuse usine explosive. Le risque est élevé et Monsieur X calcule une prime d'assurance en conséquence. Le contrat est signé, désormais vous savez que vous allez pouvoir compter sur monsieur X en cas de dégâts dans votre usine

Monsieur X lui va alors faire appel à deux autres compagnies d'assurances pour garantir votre risque. Il contacte alors deux assureurs monsieur Y et monsieur Z. Après étude du dossier messieurs X, Y, et Z conviennent de se partager la prime d'assurance et aussi de garantir le risque ensemble. Monsieur X encaisse 50 pour cent de la prime et redistribue 25 pour cent à monsieur Y et encore 25 pour cent à monsieur z.

Si le risque se réalise, Monsieur X devra alors rembourser 50 pour cent des dégâts et messieurs Y et Z également 50 pour cent (25% + 25%). La coassurance n'est pas nouvelle et elle a fait ses preuves notamment pour ce qui est d'assurer les risques moyennement importants qui, à l'échelle humaine classique, représentent déjà des sommes d'argent assez conséquentes.

6-2- La réassurance

La réassurance, c'est l'assurance des sociétés d'assurance. Considérée comme une répartition verticale du risque, la réassurance est une opération par laquelle l'assureur transfère une partie de ses risques à un autre assureur, appelé réassureur, qui n'est pas en relation contractuelle avec l'assuré. Dans cette technique, l'assureur est au centre du schéma de translation des risques. Cependant, il convient de noter que la relation entre l'assureur et son assuré régie par un contrat d'assurance est différente de celle entre l'assureur et son réassureur, Spécifiée dans un document spécial appelé traité de réassurance. Cette différence dans les liens peut aussi entraîner une différence dans les conditions de couverture des risques.²⁰

Il convient de noter qu'existent plusieurs formes de réassurance (réassurance facultative, réassurance obligatoire et réassurance facultative obligatoire ou FACOB) et différents types de réassurance (réassurance proportionnelle et réassurance non proportionnelle) que nous venons à exposer dans notre étude.

6-3-1 la base de fonctionnement de la réassurance :

²⁰Article N°02 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006. A partir des bases techniques de l'assurance 2012

L'assureur entre en relation avec un réassureur pour transférer une partie du risque qu'il a contracté avec un client. Dans ce cas, c'est l'assureur qui doit reverser une prime d'assurance au réassureur. Cette prime sera elle aussi calculée en fonction du risque. L'assureur devient alors comme nous un client banal qui doit s'assurer pour garantir un risque qu'il pense ne peut pas pouvoir couvrir seul. Le traitement est le même et votre assureur qui est en affaire avec un réassureur devra procéder de la même manière que lorsque que vous souscrivez un contrat d'assurance.

Votre assureur achète une garantie au réassureur et lui reverse donc une prime pour lui transférer une partie du risque. Ainsi, si le risque pour lequel votre assureur vous assure se réalise, il ne devra pas payer en totale le montant des remboursements²¹. Comme tout assuré, en cas de sinistre votre assureur va déposer une requête auprès du réassureur pour se faire rembourser une partie des dégâts. Ainsi le réassureur dédommagera l'assureur, qui à son tour vous remboursera avec d'une part de ses propres fonds et d'autre part, les remboursements du réassureur. Il existe plusieurs formes de réassurance :

7-Les différentes formes de réassurances

7-1. La réassurance proportionnelle :

C'est une forme d'assurance propre aux assurances et dont le particulier ne bénéficie jamais. En effet, dans le cas de la réassurance proportionnelle, l'assureur et le réassureur peuvent être considérés comme des partenaires. C'est-à-dire qu'en cas de profit les deux parties se partageront les bénéfices, alors qu'en cas de pertes ils devront mettre tous les deux la main à la poche.

7-2 La réassurance non proportionnelle :

Il s'agit pour un assureur de fixer à l'avance le montant du sinistre qu'il puisse le garantir, au-delà de ce montant il fera alors appel au réassureur. C'est une sorte de franchise dont la prime varie en fonction du risque et du montant de la franchise. Par exemple. Un assureur vous garantit votre plate-forme pétrolière pour un million d'euros. Au-delà de cette somme il convient avec le réassureur que c'est ce dernier qui doit prendre le montant du sinistre. Par exemple, le cas où une grosse vague détruit la plate-forme pétrolière et que les dégâts sont estimés à 10 millions d'euros. Votre assureur devra déboursier 1 million d'euro

alors que le réassureur lui déboursa 9 millions d'euros, En cas d'incendie partie de cette plate-forme pétrolière et ces dégâts sont estimés à 100 000 euros le réassureur n'aura rien à déboursa alors que l'assureur réglera l'intégralité du sinistre.

7-3- Le marché financier (cas de la France) :

La prime d'assurance est peu importante par rapport à l'engagement en capitaux de l'assureur. Ce dernier mène une gestion financière pour faire fructifier sa richesse et être à même d'honorer sa promesse. Quand il est sollicité. Parmi plusieurs possibilités d'investissement, l'assureur peut effectuer des placements sur le marché financier. Pour des raisons de protection des assurés et des bénéficiaires de contrat d'assurance, le législateur français règlemente l'activité financière de la société d'assurances. Les actifs admis en couverture des engagements de l'assureur envers l'Etat, son personnel et les assurés dits « engagements réglementés » sont spécifiés dans le livre III du Code des assurances au titre troisième relatif au régime financier. Ils respectent des conditions de sécurité et de liquidité.

D'ailleurs pour disposer de liquidité afin d'honorer ses engagements, l'assureur peut transférer son risque à un véhicule de « titrisation » qui est acteur du marché financier et émet des actions ou des titres de créance pour financer le risque qu'il a accepté de l'assuré. Il convient de noter que l'entreprise ne s'implique pas dans les activités de son assureur sur le marché financier.

CHAPITRE II

LE COMMERCE INTERNAIONAL ET L' ASSURANCE DE TRANSPORT MARITIME

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

INTRODUCTION :

Le commerce international connaissait une évolution très importante depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le volume des échanges commerciaux a enregistré des chiffres d'affaires considérable, entre les pays afin de satisfaire leurs besoins interne et améliorer leur économies, car aucune nation n'est autosuffisante. ¹

Cette ascension fulgurante de commerce international se traduit par l'accroissement de la population donc la consommation et le développement des techniques de production et de financements.

Aujourd'hui le processus de mondialisation qui induit une organisation spécifique des transports notamment le transport maritime qui représente plus de 80% de commerce mondiale et le développement des techniques des assurances surtout maritime ont contribué à l'essor de commerce international moderne.

Section 1 : L'évolution des échanges Internationaux et la relance économique

L'Europe était le théâtre la deuxième guerre mondiale, les conséquences sont catastrophiques sur tous les secteurs, les infrastructures détruites, la majorité des entreprises brûlées et fermées, en plus l'augmentation du taux de chômage et la pauvreté, d'où la nécessité à la reconstruction et de s'en sortir de cette crise cauchemardesque.

En 1945 une réunion extraordinaire s'est tenue à Londres entre les dirigeants américains et leurs compatriotes européens, afin de dessiner une stratégie dédiée à la reconstruction de l'Europe et la relance économique. Cela est concrétisé par un plan d'action mis en œuvre, parmi ces actions, le plan MARCHALL qui est un aide des américains aux européens estimé à 10 milliards de dollars et ainsi des différents prêts accordés aux pays touchés par la guerre.

A partir de ce moment historique L'économie mondiale commence à se relancer doucement qui a connu trois phases très importantes :

1-1 1947-1980 :le boom économique et la deuxième révolution industrielle :

¹ DAILLY (M.), Logistique et transport international de marchandise, Ed. L'harmattan, France, 2013, p 60. 34
LOTH (D.), L'essentiel des techniques du commerce international, Ed. Publibook, Paris, 2009, p

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

Dans cette période l'économie mondiale trouve sa santé et sa croissance cela traduit par un gigantesque volume des marchandises et un taux de croissance atteint 7,3 % qui est un taux inédit.

Ce boom économique est parvenu grâce à l'évolution et la croissance économique des pays développés qui sont les locomotives de l'économie mondiale qui se présente comme suit :

- Les États-Unis 5 %
- l'Allemagne 8,4 %
- la France 6 %
- le Canada 5 %
- le Royaume-Uni 3,3 %
- l'Italie 3,1 %

Cette réussite évolutive impactée par les politiques économiques prises par les gouvernements de ces pays, est ainsi surtout avec l'apparition de l'école keynésienne et leur influence aux actions économiques.

Dans cette période le prix de pétrole atteint 70 dollars aux barils en contrepartie, le prix des matières premières a connu un certain degré de hausse ce qui a causé une inflation.

À la fin des années 70 le commerce mondial reste toujours dynamique malgré la crise, son taux est à 5,8 % se recule est expliqué par la baisse de la production industrielle.

2- 1980-1988 la récession et l'impact du dollar :

Plusieurs crises ont été enregistrées à cette période, chute des prix des matières premières, la récession plane sur plusieurs pays surtout en Europe

En États-Unis le dollar prend la hausse malgré la crise, le taux de croissance mondiale a connu une augmentation à 6,1 %.

Les pays européens mènent plusieurs stratégies économiques afin d'évacuer cette récession, qui a engendré même le chômage et la stagnation du marché du travail.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

3- 1988-2000 l'épanouissement de l'économie mondiale :

Depuis la fin des années 80 le commerce international engendre un mouvement sans précédent la progression des volumes des marchandises et services effectués sur l'échelle mondiale et la liberté des échanges et la circulation des affaires. Ceci est dû à la politique des Américains qui veulent libérer les marchés et ainsi l'instance du groupe G.A.T.T.E qui est transformé en l'OMC en 1995, cette dernière à travers des négociations multiples a réussi la suppression plusieurs barrières protectionnistes (tarifaire et non-tarifaires).²

²Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998, p.200.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

Section 2 : TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

La plupart des biens transportés dans le monde et effectuer sur la voie maritime qui est à 80 % en chiffres et à l'ordre près de 3 milliards de tonnes de marchandises vu que des mers et des océans qui séparent entre plusieurs pays ainsi sa capacité de transport presque toutes les catégories des biens en toute facilité de circulation et liberté.

1-Définition du transport maritime international

Le transport maritime international est un mode de transport utilisé par le déplacement des biens en empruntant la voie maritime plutôt que les voies terrestre ou aérienne.

Puisqu'il s'agit dans la plupart des cas, les pays qui sont reliés sont séparés par des eaux et ainsi la mondialisation et l'explosion des échanges commerciaux ont largement favorisé l'essor de ce mode de transport.

Le transport maritime international s'est imposé, Comme le premier mode de transport des biens sur la scène international.

2-Spécificité de transport Maritime international :

Le transport maritime international séduit les candidats a l'exploité vu que :

- Le coût du transport est nettement moins élevé que celui du transport aérien notamment.
- Un transport géant, pour la plupart sont des portes centenaires qui naviguent aujourd'hui leur capacités entre (5000 et 10000 EVP).
- La régularité du trafic et l'activité maritime
- La faciliter de manutention.

3-Transport maritime international en chiffres (actualités) :

Les transactions des marchandises via la voie maritime ne cesse de s'arrêter, contraire de plus en plus s'accentue, surtout avec l'évolution phénoménale de la technologie qui a boosté et dimensionner le secteur de transport maritime,soit sur le niveau

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

structurelle (conception de navires plus performantes et spécialisés), soit sur le niveau d'équipement technologiques innovantes, offrent des nouvelles solutions et améliorent significativement les aventures maritimes et minimisent les dégâts d'où on assiste aujourd'hui au commerce international qui se base d'une manière générale sur le transport maritime on retient :

Le fret maritime représente aujourd'hui 90 % du commerce international de marchandises.

- Plus de 50000 navires de commerce naviguent à travers la planète, pour 40 % sont destinées pétrole
- Activité de fret maritime emploi plus de 1,3 million de personnes à travers le monde.

4-Base réglementaire de transport maritime :

Le transport maritime international a connu deux révolutions historiques en matière d'organisation qui l'ont structuré et harmonisé ce sont deux conventions : celle de Bruxelles et convention de Hambourg.³

Elles contiennent des textes juridiques et réglementaires qui régissent le transport maritime international.

4- 1 la convention de Bruxelles :

C'est une convention internationale signée à Bruxelles le 25 août 1924 contient 10 articles principales, elle a établi la séparation juridique du transport on distingue :

4-1-1 La durée du contrat de transport maritime :

Elle est valable depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à leur déchargement dans le port. Dans cette convention on exclut tous les modes de transport intervenants avant (préliminaire) et après (complémentaire).

4-1-2 La responsabilité du transporteur maritime que pendant la phase purement maritime.

³ Pasco Corinne, commerce international, Ed du nord, Paris 2002
Mémoire de fin d'étude de M.HAMICHE FATALI ET Mlle OUYED FATIHA, l'assurance faculté dans le transport maritime international,

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

4-1-3 La responsabilité du transporteur maritime :

Selon la convention de Bruxelles, le transporteur maritime est le responsable en cas de dommages causés aux marchandises, sauf qu'il porte une preuve convaincante qu'il a respecté toutes les mesures nécessaires avec ces préposés et que l'accident est dû à des forces hors leur portée (un cas fortuit)

4-1-4 Champ d'application :

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'au transport maritime sous connaissance entre les deux ports de pays contractants.

-Elle exclut le transport en pontée et le transport des animaux vivants.

-L'Algérie adhère à cette convention en 1964.

4-2 convention de Hambourg :

Les règles (convention) de Hambourg ont été signées le 31 mars 1978, dès son entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 aucune grandes puissances maritimes n'a ratifié ces règles de Hambourg.

4-2-1-La durée du contrat de transport maritime

La mise en place de transport en faculté c'est-à-dire le contrat de transport maritime est valable depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à leur déchargement, ce qui signifie le transport préliminaire ou complémentaire engagé est inclus et garanti par ce contrat.

4-2-2 La responsabilité du transporteur maritime :

Dans cette convention de Hambourg le régime de responsabilité du transporteur maritime est basé sur la présomption des fautes, dans le cas où les dommages causés à la marchandise, il est seul responsable, ne peut s'exonérer de sa responsabilité, que si on prouve la preuve lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures raisonnables afin d'éviter les événements ayant causé le dommage.

4-2-3 Champ d'application :

Le champ d'application est plus large que celui de la convention de Bruxelles elle va donc s'étendre à :

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

-Le transport en portée

-Les transports des animaux vivants⁴

-Toutes les opérations intervenants jusqu'à la livraison finale, ont pris en charge par la compagnie de transport.

5-Les incoterms :

Ce sont des règles établies par la Chambre de commerce international (CCI) située à Paris, reconnues dans tous les pays du monde, servent à définir les droits et les obligations des vendeurs et des acheteurs participants aux échanges internationaux et national

5-1 les rôles des incoterms :

-rôle de répartition des risques par tâche :

Ce rôle se traduit par la clarification et la définition des responsabilités et les obligations entre le vendeur et l'acheteur liées leur tâche notamment dans les Opérations de chargements, déchargements, entretien, livraisons, la réception. Dans ce cas les incoterms définissent à l'avance le domaine des responsabilités des risques liés à leur tâche.

Dans le but à porter les connaissances à l'avance aux contractants du contrat du commerce, les cas ou sont responsable, d'une manière précis et transparente,⁵ cela pour les assumer et les inciter à être plus prudents et préventifs et ainsi limiter les poursuites judiciaires.

-Rôle de repartions des risques par lieu :

Il s'agit ici de déterminer et préciser à l'avance les lieux ou les contractants du contrat de commerce (vendeur et acheteur) sont responsables lors de la survenance des risques.

Plus précisément selon les incoterms :

⁴ El Khalifa –Mohamed et Kamel , guide des transports internationaux de marchandises , Ed dahleb , Alger

⁵<http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

- le vendeur supportera à l'avance les risques des biens survenus dans les magasins et entrepôts du fournisseur et à bord de navire et ainsi pendant l'opération de leur acheminement.

- l'acheteur supportera à l'avance les risques des biens réceptionnés, dans ces propres magasins, entrepôts et ainsi de son atelier.

Ce rôle permet donc de limiter les responsabilités des risques sur les lieux de chacun, qui sont définies et précisées à l'avance, afin qu'ils prennent les mesures nécessaires comme : la prévention et la souscription de l'assurance sur les lieux où sont responsables.

Plus concrètement, les incoterms se sont l'ensemble des mesures mises à jour au fur et à mesure par la CCI, suivent l'évolution du commerce mondial, qui permettent à l'acheteur et le vendeur de se mettre d'accord rapidement sans conflit sur la responsabilité d'exécution des risques et des tâches concernés.

Parmi les incoterms maritimes on distingue :⁶

FAS : free alongside ship ...named port off

Fob : free on board named port of destination

Cfr: cost and freight named port destination

6-Les documents qui Régissent le transport maritime international :

Le transport maritime c'est un transport conventionnel (Bruxelles et Hambourg) codifiés et réglementé entre les pays contractants, toutefois ces échanges internationaux sont bel et bien régis par les documents utilisés spécialement pour ce mode de transport, qui sont reconnus mondialement, sans ceux-ci les échanges n'auraient pas pu lieu on distingue :

6-1 le connaissement :

C'est un document établi par la société chargée du transport de marchandise, qui atteste le contrat d'assurance transport maritime, est fait et conclu concrètement entre le chargeur et le transporteur maritime.

⁶ EL KHALIFA – MOHAMED ET KAMEL GUIDE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES Broché – 1 janvier 1994. De EL KHELIFA MOHAMED EL-KAMEL (Auteur). Voir les formats et éditions Masquer les autres formats et éditions ... ASIN : B07L2BK538 ; Éditeur : Dahlab (1 janvier 1994); ISBN-10 : 9961610075; ISBN-13 : 978-9961610077 ...

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

Il est également un titre représentatif de la marchandise

- Sur ce document sont mentionnés la nature, la qualité, la quantité, le poids et les marques des biens transportés.
- Il est établi en quatre exemplaires : un pour le transporteur, un pour l'armateur, un pour le capitaine de navire est le dernier pour l'acheteur c'est le propriétaire de la marchandise.

6-1-1 Les fonctions du connaissement :⁷

- La Preuve de la prise en charge de la marchandise
- La Preuve de contrat de transport maritime
- C'est un Titre de possession provisoire de marchandise, il est transférable entre toutes les parties intervenantes dans le processus de l'acheminement de la marchandise (transporteur, armateur, le capitaine de navire, l'acheteur).⁸

Dans ce cas le porteur de connaissement juridiquement, il lui donne le droit de la possession de marchandise.

6-2 Lettre du transport Maritime :⁹

C'est une lettre certifié et Régis le contrat du transport, est défini comme le document qui matérialise le contrat de transport entre la compagnie maritime et le chargeur de marchandise uniquement (le vendeur) et la ligne maritime (chargé du transport et exploitation la Voie maritime).

- elle contient des informations détaillées sur le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur et ainsi le nom et l'adresse du destinataire.

⁷Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} éd, paris, 2005, P.1997.

⁸Article N°749 modifiant du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime

⁹ <http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

7-Le contrat du transport maritime :

C'est une convention par laquelle une personne nommée chargeur (vendeur, expéditeur) remet à un transporteur maritime une certaine quantité de marchandises, en contrepartie le paiement des frais sur les marchandises qui doivent être acheminées au réceptionnaire.

Ce type de contrat régi par des textes réglementaires, qui sont issus de la convention de Bruxelles et celle de Hambourg qui fixent les règles en matière de responsabilités et obligations entre le transporteur et le chargeur lors de l'opération de l'acheminement de la marchandise.

7-1 l'obligation du transporteur :

- Mettre et maintenir le navire en bon état de navigabilité
- Convenablement armé et équipé et approvisionner tout au long du voyage.
- mettre en bon état toutes les parties du navire (cale, moteur)
- les marchandises sont bien arrimées et conditionnées
- emballage doit être solide et conforme pour bien protéger la cargaison
- émettre le connaissement après la vérification les mentions sur ceci correspond exactement à ce qui se trouve à l'intérieur du navire.
- Le transporteur est présumé responsable des dommages et pertes causer en marchandise pendant le voyage.

7-2 les obligations du chargeur :

- Déclaration exacte et transparente sur toutes les informations concernant la marchandise à savoir leur qualité, quantité, le poids.
- Vérification entre les mentions du connaissement sur la marchandise et celle qui se trouve réellement sur le bateau afin de s'exonérer de la responsabilité.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

- étiqueté et marqué les colis des marchandises mentionnant le port embarquement /débarquement.
- Vérification avant le démarrage du navire si l'armateur a bien arrimé la marchandise, est ainsi bien conditionnée.

8-Les intervenants dans l'expédition maritime :

Le transport maritime international nécessite une intervention des différents intermédiaires pour assurer le bon déroulement des opérations de trafic maritime, et d'établir une liaison entre le transporteur (offreurs, Vendeur) et les chargeurs (demandeur, acheteur).

.Chargeur : c'est la personne qui est chargé de la mise de la marchandise à la disposition du transporteur

.Transporteur : c'est celui qui offre la capacité de transport, le transporteur n'est pas forcément le propriétaire ou l'armateur de navire, donc c'est la personne chargé du transport des marchandises.

. Propriétaire : c'est celui auquel appartient juridiquement le navire le propriétaire peut-être armateur ou transporteur.

. Le consignataire : c'est un agent qui a un rôle très important, c'est un mandataire de l'armateur, lequel est confié à une mission d'organiser et préparer le voyage dans les normes avec le capitaine du navire son rôle :

- préparé l'escale du navire dans la date prévue d'arriver au port
- aviser le réceptionnaire la date de l'arrivée de sa marchandise
- Introduire les documents maritimes nécessaires aux douaniers.

.Le manutentionnaire : sa mission consiste à charger et décharger les marchandises des cales de navires vers l'extérieur. Les employés sont appelés les dockers, sont chargés de mettre toutes les dispositions nécessaires sur les ports pour accomplir leur tâche dans les normes et le temps.¹⁰

¹⁰Article 612 du code maritime algérien P.165, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

. **Agent maritime** : c'est la personne physique ou morale travaillant pour le compte d'une compagnie d'assurance où il est mandataire de cette dernière :

- c'est un représentant de la compagnie d'assurance
- Il fait souscrire les contrats d'assurance auprès des assurés en mettant à leurs dispositions sa compétence, son savoir-faire.
- Il analyse les risques de ces clients il les conseille
- L'agent maritime peut-être un agent générale ou spécial

. **Courtier d'assurances** : c'est une personne physique ou morale joue un rôle d'intermédiaire entre l'assuré et la société d'assurance

Le courtier d'assurance est le mandataire de l'assuré, lequel il travaille pour l'intérêt de son client.

Le douanier : c'est la personne qui contrôle et vérifie les marchandises qui passent dans le port, il investit les colis des biens et leur déclaration

- Vérifier les documents et leur déclaration
- L'encaissement des droits et taxes sur la marchandise réceptionné

. **Expert maritime** c'est un professionnel indépendant qui a des compétences requises qui lui permet d'intervenir en cas d'avarie causée aux marchandises ou de navire son rôle :

- D'intervenir et déterminer les causes des préjudices et les responsabilités, calculer la valeur et le montant d'indemnisation à verser.

9-Les navires intervenants dans les transports maritimes :

Avec l'évolution du commerce international d'une allure très rapide née la nécessité au développement de transport maritime réponds à cette évolution et qui devrait être proportionnelle au type des biens transportés, aujourd'hui on a plusieurs navires conçus à des missions de transports spécifiques on :

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

9-1 Navire spécial :

Ce sont des navires spécialisés uniquement de transport d'un type particulier de marchandises tel que :

9-1-1 vraquiers : ce sont des navires spécialisés uniquement de transport de marchandises en vrac et se compose de :

a)-Minéralières : se sont spécialisés de transport de minerai

b)-Cimentières : se sont destinés pour le transport des ciments.

c) -Céréalières : réserver au transport des céréales

9-2 heavy-lifts :

Sont faites pour le transport des biens très lourds encombrant comme plateforme pétrolière, autre navire, grues.

9-3 les navires Tankers :

Sont des navires spécialisés dans le transport des hydrocarbures, ils sont munis des tanks (grand réservoir), d'une capacité peut aller jusqu'à 500000 tonnes, il s'agit principalement du pétrole brut et des produit raffinés (essence).

9-4 les navires gaziers :

Sont spécialisés pour le transport de gaz sous forme liquéfié avec les normes de sécurité très strictes.

9-3 navires non spécialisés :

Ce sont des navires capables de transporter plusieurs sortes de marchandises via des centaines ou via des grandes citernes on distingue :

9-3-1les cargos conventionnelle :

Ce type de navire a ses propres moyens de manutention, de décharge à bord de navire

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

9-3-2 portes conteneurs :

Ce sont des navires de grande capacité de chargement des conteneurs et ils contiennent leurs propres moyens de manutention. Donc cela permet de décharger les dans les ports non équipés des moyens de manutention.

9-3-3 les navires Rouliers :

Ils sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend l'appui sur la descente du port. Dans ce type de navire on peut transporter : semi-remorque, wagon, camion.

10-L'impact des NTIC sur le transport maritime international :

Aujourd'hui, nous assistons aux NTIC sont appelés nouvelle économie ou bien des nouvelles technologies de télécommunication, qui ont bouleversé le paysage de l'économie mondiale en portant une révolution technologique inédite soit :

- La révolution des médias, soutenus par la technologie numérique et satellitaire et avec l'émergence de nouveaux moyens « internet »
- Révolution télécommunication grâce à nouvelle génération des satellites, nouvel appareil électronique, fibre optique.
- Révolution d'Internet permet le transfert et la réception d'une grande masse d'informations à une latence très faible et surtout avec la nouvelle génération d'Internet 5 G.
- La digitalisation des appareils électroniques et le contrôle à distance.

Cette vague d'innovations, évidemment a bien l'impacté le transport maritime et son évolution

10-1 l'apport de la digitalisation pour le secteur maritime et portuaire (actualité) :

L'avenir est la digitalisation des espaces portuaires, est un enjeu de taille pour une logistique rapide efficace et intelligente. Les nouvelles technologies figurent déjà

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

dans les grands ports du monde, ils deviennent un défi de futur pour gagner la bataille de meilleur port en qualité de service, et la performance de tous ces opérateurs.¹¹

Le plan d'action de la digitalisation intervient via :

- Internet
- les logiciels d'informatique de métier
- Application sur PC, tablette et portables
- Automatisation

10-2 exemples le port de Rotterdam :

Le port de Rotterdam est le plus grand port d'Europe, bénéficie récemment d'une plateforme technologique et une chaîne de rénovation qui lui rend le port le plus intelligent du monde.

En fait sur le volet d'information, des serveurs d'internet mis en place et permettent de transmettre une grande masse d'informations et des données, simultanément avec une haute précision.

Ces informations apportent des valeurs très importantes aux utilisateurs de ce port comme la technologie I.O.T (internet des objets)

On a aussi la technologie utilisée sous forme d'application s'appelle « jument numérique ». Consiste quand un navire entre en port par exemple : il suit telle Courant et trajet grâce à un guide de cette application via d'internet, depuis tel endroit pour être amarré à tel terminal.

Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} éd, paris, 2005, P.1997.

¹¹ Article N°749 modifiant du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

Cela signifie que à chaque maillon de chaîne logistique se renseigne à une information dont il est responsable et de la partager en temps réel avec d'autres partenaires.

Le voyage du conteneur de point A au point B est très lent et compliqué une telle opération nécessite plusieurs documents et main d'œuvre importante.

¹²Aujourd'hui au port de Rotterdam ce n'est pas le cas les opérateurs portuaires de ce port sont dotés de son propre système d'informatique, digitalisé et tous les autres opérateurs portuaires sont automatisés, cela permet la circulation rapide des marchandises soit leur chargement/déchargement où stockage sans perdre de temps et un gain en plus

10-3 l'impact de la digitalisation et des NTIC sur le port de Rotterdam :

- Une logistique portuaire est devenue plus efficace et efficiente, grâce à la mise en œuvre des NTIC
- Prestation du meilleur service
- baisse des coûts des opérations
- les grands risques d'erreurs sont éliminés
- pas d'encombrement des conteneurs
- performance et la régularité du fonctionnement de ce port
- augmentation des revenus et des gains.

11-Les avantages et les inconvénients de transport maritime :

11-1 les avantages et les atouts du transport maritime :

Contrairement à l'image d'autres modes de transport à l'instar le transport terrestre, il offre des avantages intéressants.

¹²<https://www.portofrotterdam.com> ›

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

-Sûreté : il a le niveau d'insécurité très faible que par rapport à d'autres moyens de transport, dans le domaine des accidents, sa nature permet d'obtenir des garanties concrètes applicables sur tous les dommages causés sauf cas exceptionnel.

-Moindre pollution : il a une faible consommation d'énergie, on rappelle que 80 % de la pollution maritime est d'origine terrestre, rejet d'objets, liquide souillé dans les rivières, produits et déchets industriels...etc.

Le transport maritime aujourd'hui et le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, il ne représente qu'une faible part de la pollution des mers des océans qui est à 3 %.

Des émissions dans l'air 5 fois moins de CO₂ que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien.

-Moins coûteux :

Le transport maritime est le mode de transport le moins coûteux par rapport aux autres modes de transport il est estimé à 14 fois moins cher.

- Le transport maritime nécessite que la construction des ports et de mettre les moyens nécessaires pour les opérations maritimes, telle que la manutention et le stockage (entrepôt), alors que pour les autres modes de transport à savoir terrestre requis des sommes colossales, pour bâtir des infrastructures dont il est besoins tel que : les autoroutes, les ponts, tunnels, railles, des passerelles déviations.

Autres avantages :

- Adaptable presque à toutes sortes des biens.
- Possibilité de stockage dans des zones portuaires.
- Meilleur moyen pour transporter des biens géants et volumineux
- La Diversité de la spécialisation des navires

11-2 les inconvénients :

- Ce mode de transport est très lent
- L'assurance plus chère qu'autre moyen de transport

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

- La Possibilité d'immobilisation financière en cours de voyage
- la gestion de ce mode de transport est très difficile et compliqué
- Le transport préliminaire et complémentaire augmente la facture des marchandises transportées par voie maritime, ce qui les rend plus cher.

Dans notre quotidien quelle que soit la personne ou entreprise engagé dans le commerce international, elle doit choisir le mode de transport qui correspond exactement aux modalités (délais, sécurité, le volume, le poids, le coût) des marchandises importées.

Section 3 : L'assurance de transport maritime

L'assurance maritime a poursuit son évolution suite à l'accroissement des échanges maritimes, en terme de volume et de valeur et ainsi de destination dans le but améliorer la qualité de transport maritime en matière de sécurité des biens transportés et ainsi le corps du transport maritime.

La législation international a mis en œuvre des lois et des réglementations, inspirée des codes maritimes et des différentes conventions internationaux, afin de développer l'assurance maritime.

1- Définition de l'assurance maritime sur faculté : ¹³

L'assurance maritime est un contratou une police d'assurance maritime, un arrangement selon lequel une personne nommée l'assureur s'applique aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne nommée assuré sur des pertes et dommages causés aux bien assurés : marchandise, corps de navire autre objet mobile engagé dans une aventure maritime et ainsi elle garantit les risques des autres moyens de transports probablement utilisés pour l'acheminement des marchandises , que ce soit préliminaires ou complémentaires (aériens. Terrestres. Ferroviaires)

¹³BIGOT 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, P29.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

L'assurance maritime c'est également une prévoyance protectrice contre les dommages causés à des tiers, elle protège ainsi les salariés, les gérants et le matériel et les locaux d'activités (ports)

Dans ce cas l'assurance de transport maritime n'est pas obligatoire mais vivement recommandé, vu que les capitaux engagés dans la mer sont très importants et leurs conséquences sont considérables et voire même catastrophique à savoir le corps de navire les marchandises.

Il faut savoir que aucun banquier n'acceptera l'ouverture d'une ligne de crédit sans une attestation d'assurance de transport maritime. Cette dernière sera donc exigée par le banquier.

Au cours de voyage le transporteur est le détenteur de la marchandise si l'avarie constater, il est le seul responsable et doit prendre en charge les préjudices subis.

Sa responsabilité est dérogée, que s'il parvient à prouver qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour que la marchandise arrive en bon état.

2- Caractéristiques du contrat d'assurance maritime :

- C'est un contrat à caractère facultatif
- C'est un contrat écrit
- C'est un contrat qui couvre le transport maritime et éventuellement les moyens de transport préliminaires et complémentaires qui y sont : terrestre, aérien, ferroviaire engagés pour l'acheminement des marchandises

3-L'étendue de l'assurance maritime :

L'assurance maritime contient différentes sortes d'assurances liées au transport maritime des marchandises :

- L'assurance des marchandises¹⁴
- L'assurance du corps de navire

¹⁴ www.juridique.com droit des assurances (consulté 10/11 à 22h00). Jean-Patrick MARCQ, Risque et Assurance transport maritimes, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, Ed. L'Argus de l'Assurance, France, 2003, P. 377.

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

- L'assurance responsabilité civile professionnelle
- l'assurance aux avaries particulières
- assurance aux avaries communes

4-Les risques auxquels sont exposées les marchandises transportées :

Dès que les marchandises sortent de l'usine jusqu'à leur destination finale, passent par différentes phases : transport terrestre ou aérien ou ferroviaire puis le chargement dans les navires ensuite l'aventure maritime, après c'est le déchargement et en suite les opérations de manutention, et la dernière étape c'est l'acheminement finale au destinataire aux cours de ces phases plusieurs risques peuvent survenir on constate deux catégories :

- Avaries particulières.
- Avaries communes.

4-1'avaries particulières :

Ce sont des dommages et des pertes subies par les marchandises soit :

4-1-1Au courde transport :

Le vol, la casse, la perte de quantité et de qualité due au désarrimage, détérioration des marchandises résultat d'un contact avec d'autres marchandises, humidités

4-1-2 Au cours des opérations de manutentions :

Chargement à bord, déchargement, manipulation on cale, des casses et des chutes d'objets, salissure et détérioration de l'emballage.

Dans ce type d'avarie, le transporteur est le seul responsable de ces avaries et doit remboursé à son client conformément aux conventions internationaux en vigueur, sauf que le transporteur a mis en place toutes les mesures et les conditions nécessaires relatives à la sécurité de transport maritime, dans ce cas sa responsabilité est exonérée.

4-2 avaries communes :

Dans ce genre d'avarie les préjudices et perte et dépenses se sont supportés équitablement entre toutes les parties intéressées et impliqués :

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

L'avarie commune définie comme étant des actes et dépenses engagées volontairement par le transporteur ou le capitaine de navire afin de sauver soit le navire ou la marchandise qui sont :

- Frais d'assistance et de sauvetage
- Frais nécessaires dépensés pour préserver les biens assurés contre un risque imminent ou pour atténuer ses conséquences.
- Sacrifice volontaire c'est-à-dire l'abandon d'une partie de la marchandise ou de l'équipement du navire.

Dans ce cas-là les avaries communes et particulières ce sont des préjudices causés aux marchandises depuis leur chargement du port d'embarquement vers leur déchargement dans le port de débarquement et ainsi pendant l'opération de leur acheminement vers les magasins du client.

Les avaries communes peuvent être garanties par le contrat d'assurance maritime selon les conditions négocié et conclue dans le contrat.¹⁵

5 -les garanties accordées par l'assurance de transport maritime

Les garanties de l'assurance maritime sont bien définies et limitées, qui sont régies par les conventions internationales et les codes d'assurance propres au pays contractant. Les garanties en assurance maritime se déclinent en deux modes principaux :

5-1 garantie tous risques :

Cette notion tout risque signifie que tous les préjudices et pertes subies aux biens assurés sont remboursables par l'assureur.

Certes ce mode tout - risques mais cela ne signifie pas que l'assureur prêt à indemniser tous les risques susceptibles à toucher les marchandises de l'assuré. En fait dans ce mode de tout-risque il y a des risques qui sont exclus et qui ne sont pas indemnisés, donc le

¹⁵ La convention de Bruxelles, de 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

remboursement se fait uniquement à la base des risques multiples qui sont bien mentionnés et énumérés dans le contrat d'assurance.

5-2 garantie « F.A.P/SAUF »

Ce sont des garanties qui couvrent uniquement tous les dommages et pertes causés par des événements fortuits ou des forces majeures telle que :

- Echouement, naufrage, chavirement du navire.
- Inondations dus aux morceaux de glaces, raz-de-marée
- Heurt contre corps fixe ou mobile ou flottant.
- Éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone.
- Écoulement de bâtiment, des ponts, tunnel ou d'autres ouvrages

6- exclusion de garantie :¹⁶

Les garanties d'assurance par ces deux types : tous risques et « FAP/SAUF » peuvent bannir certains risques qui ne sont pas donc remboursables, alors que d'autres sont indemnisables moyennant un rachat via une surprime.

6-1 -les risques sur les deux cas non indemnisables :

Ce sont des risques qui ne peuvent pas être garantis pour l'assureur tel que :

- Amende, confiscation, réquisition, dommage et intérêt, contrebande, commerce prohibé ou clandestin.
- Toute faute intentionnelle et volontaire faite par l'assuré, l'expéditeur, représentant, leurs préposés.
- Insuffisance ou mauvais emballage utilisé
- déplacement de marchandise de mauvaise qualité qui n'est pas conforme à celles mentionnées dans le connaissement alors que le transporteur est au courant.
- Le retard dans la livraison des biens assurés, différence des cours, frais de long séjour des marchandises comme le magasinage et l'entretien.

¹⁶www.fortunes.com. De mers.com, assurance tous risques article d104 technique d assurance maritime page 115

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

6-2 les risques exclus sauf convention contraire (peut-être indemnisé) :

Ce sont des risques qui peuvent être assurés par des clauses dans le contrat d'assurance maritime, en contrepartie le paiement d'une surprime pour l'introduction de ces clauses et avec le consensus de l'assureur on a :

- Guerre civile, mines et tout engin de guerre
- Acte de sabotages et de terrorisme ayant un caractère politique où se rattachant à la guerre
- Piraterie et capture et prise en détention par tous les gouvernements ou autorité quelconque.
- Fortune de mer
- Émeute et mouvement populaire, grève.
- Les risques de vols et de pillage : disparition de tout ou partie des objets assurés.
- Vice propre à l'objet assurée, l'influence de la température, piquage des liquides, des fuites en citerne.
- Des envois de billets de banque comprennent des titres et espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvre.
- Les colis postaux, même autres documents (billets papiers)

Dans ce cas L'assuré le concerné principal de la marchandise, tout risque probable peut mettre en péril ses biens et il est tenu de protéger sa marchandise et de la mettre en sécurité, donc un contrat d'assurance doit être établi auprès des compagnies d'assurance moyennant le paiement des primes d'assurance, en tout assuré achète la sécurité et la garantie de ses biens.

- En plus il y a des risques que l'assuré veut l'assurer, pour avoir le maximum de garantie, après le consentement avec son

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

assureur des clauses de garanties seront donc introduites en contrepartie le paiement des surprimes.

7- l'intérêt de l'assurance maritime sur faculté :

Aujourd'hui, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances, vu sa nature ces caractéristiques, et ces principes font d'elle un facteur principale de développement du commerce mondiale.

7- 1 l'intérêt à se couvrir :¹⁷

Aucune personne soit importateur ou bien exportateur n'osera à risquer contre les aléas des mers en mettant sa marchandise à bord d'un navire sans sous sa main des garanties concrètes.

- Le navire peut couler ou bien renverser, chavirer avec les marchandises à son bord et les montants de ces préjudices importants, aucun importateur ou exportateur peut supporter ces sommes colossales.

-Tous les actes indiquent déjà au-dessus (vol sabotage piraterie ...etc.), qui ennuiet et paralysent le transport maritime nécessite l'intervention d'une force sécuritaire qui libère les voies maritimes et sème le sentiment de confiance.

7-2 l'intérêt pour l'assureur :

L'assureur avant tout est un commerçant, son gain est le cumul des primes encaissé.

- L'assureur est là ce n'est pas pour penser aux personnes, leurs préoccupations concernant les risques maritimes.

C'est que l'assureur s'engage pour des raisons purement financière : il fait des bénéfices dans le domaine des assurances au premier plan et autres affaires

¹⁷www.gov.nt.ca»INF»Programs and Services»Service de transport maritime»Comprendre les avantages de l'assurance sur marchandises

Chapitre II : Le commerce international et l'assurance de transport maritime

bénéfiques dans ce domaine, tout en cherchant à se prémunir sa société contre les aléas maritimes avant l'assuré.

- L'assurance maritime procure beaucoup de bénéfices par rapport aux autres branches assurance, car la voie maritime très risqué et la quantité des marchandises très importantes, c'est tout à fait normal la prime d'assurance maritime est très élevée.

CHAPITRE III
CAS DE L'ASSURANCE
MARITIME EN ALGERIE

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

INTRODUCTION

L'Algérie a hérité après leur indépendance une assurance ancienne, plus précisément maritimes auprès de colonialisme français, celle-ci a été faite et établie selon les besoins et intérêts de l'économie française et son commerce international, cet héritage a été bien construit et conventionné avec des règles internationales maritimes de l'époque, alors que demeure insuffisante inadaptable aux besoins de l'économie algérien.

En effet l'assurance maritime héritée ne correspond pas exactement aux besoins de la nouvelle économie algérienne. Le législateur algérien désormais a réussi à instaurer un nouveau règlement constructif contient des lois et dispositions réglementaires et des codes maritimes dans le but de mettre notre économie sur les rails de cette nouvelle branche des assurances.

Section 1 : Aperçu historique de l'évolution des assurances

Après l'indépendance de l'Algérie, le gouvernement a bâti un nouveau dispositif réglementaire dans le domaine d'assurance, et mis en vigueur par la loi 62-157 le 31 décembre 1962, puis ce nouveau règlement a été modifié afin de le rendre plus réaliste et compatible aux besoins propres de pays tout en gardant l'intérêt de la nation et leur souveraineté dans la décision. La branche d'assurance en Algérie a connue plusieurs phases d'évolutions depuis son apparition jusqu'à nos jours.

1- La création de la CAAR et la souveraineté de l'État :

L'Algérie a connu la naissance de sa première société d'assurance purement algérienne nommée CAAR, missionnée à assurer certains secteurs sensibles de l'économie algérienne, telle que : l'assurance de transport maritime (hydrocarbures, gaz) et ainsi de préserver la souveraineté de la nation, en plus elle est chargée de concurrencer les sociétés d'assurances étrangères qui travaillent en Algérie.

Donc la C.A.A.R c'est une société créée dans le but de protéger les intérêts de la nation.

2- Le contrôle et la surveillance de l'état :

Après la création de la CA.A.R¹ les autorités algériennes savent que cela demeure insuffisant pour sécuriser leur économie, ² l'état donc doit intervenir pour contrôler et surveiller toutes les sociétés d'assurance étrangères via la loi 63-197, vu que les dangers ils représentent pour le pays sur toutes les plans :

- **Des risques financiers :**

Le cumul des primes encaissées en Algérie constituant un énorme capital qui peut être transférable à tout moment.

- **Des risques économiques :**

Grâce à leur activité, leurs tailles se grandissent, qui peuvent impacter directement toute l'économie de pays, donc des sociétés étrangères qui gèrent l'économie du pays ce qui est très dangereux pour la souveraineté de la nation. Dans cette période le législateur algérien a imposé aux entreprises d'assurance étrangères de la constitution des réserves techniques, pour permettre de rembourser les risques et les créances des assurés dans les délais convenus.

¹www.C.A.A.R.FR

²Mémoire fin d'étude thème : évolution de sous branche d'assurance transport faculté maritime (cas de la société nationale d'assurance S.A.A), faite par Mlle HALICHE Meriem et Mlle MOKHTARI Hayat page 41

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

- La CAAR a bénéficié du privilège de l'état pour bien dimensionner sa taille et leur activité. désormais CAAR peut assurer plusieurs branches et toutes les sociétés étrangères doivent travailler avec CAAR.

3- La liquidation des sociétés et le monopole de l'État :

Dès 1966 l'État a pris les commandes de tout le secteur des assurances en Algérie, en vendant les sociétés étrangères, la seule société resté c'est SAA .C'est une société mixte algero-égyptienne, désormais ces deux sociétés qui prend la tâche de l'assurance de l'économie algérien, en effet le législateur Algérien, a bien défini la spécialité de la C.A.A.R et S.A.A comme suite :

- **C.A.A.R** : est spécialisé dans l'assurance des grands risques techniquement très sensible pour la branche d'activité (risque maritime, risques industrielle etc.).
- **S.A.A** : est spécialisé dans l'assurance des risques simples : automobile, prévoyance.

En effet dans cette période les ressources de l'assurance maritime sont augmentées d'une manière considérable, car l'état qui s'est engagé de l'assurance de toutes les opérations du commerce extérieur (toutes les marchandises) et qui n'a pas le cas auparavant.

4- Fin du monopole de l'état et la privatisation :

Le bout de tunnel est vu pour le développement de secteur des assurances, l'ordonnance 95- 07 du janvier 1995 a mis la fin de monopole de l'état. Désormais plusieurs compagnies d'assurance privées ont vu le jour et aussi les commerçants et les particuliers peuvent s'assurer librement dans les différentes branches où sont concernés.³

Des contraintes aux importations et exportations maritimes ont été desserrées, le commerce maritime désormais se libère, les obstacles douaniers levés, les ports algérien se connecte librement dans le cadre du commerce extérieur mais le monopole de l'état persiste toujours à nos jours malgré le changement, surtout dans les ports et leurs gestion.

³ 1 Article N°02 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006. 2 A partir des bases techniques de l'assurance 2012.

5- Définition de l'assurance maritime algérienne :

L'assurance maritime algérienne est définie comme étant une assurance qui couvre les dommages matériels causés aux marchandises transportées ou corps de navire résultant d'événements fortuits ou de force majeure aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime.

Section 2 : actualités sur la structure portuaire en Algérie.

Les ports de commerce algériens ont pris dans un paradoxe important, D'une côté logique des extra- versions des textes maritimes hérités de la période coloniale et renforcés par la suite, ont rendu toute l'économie algérienne fortement dépendante envers le transport maritime (environ 95 % de commerce international algérien). De l'autre côté le retard dans la

Modernisation de l'infrastructure portuaire, a accentué leur inadéquation croissante aux normes mondialisées de la logistique moderne.

Des mesures récentes prises par les autorités algériennes, visent à réhabiliter les ports nationaux, afin qu'ils puissent d'une part assurer leur rôle d'infrastructures de transport et un outil d'aménagement de territoire, de l'autre de réduire de l'indépendance envers d'autres ports (Maghrébins).

1- La structure portuaire Algérienne :

L'Algérie dispose d'une façade maritime plus de 1200 km jalonnée par 11 ports de commerce en distinguant :

- 3 ports pétroliers (ARZEW, SKIKDA, BEDJAIA)
- 3 Principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran, Annaba)
- 2 ports Moyens (DjenDjen, Mostaganem)
- Enfin 3 petits ports (Ghazaou et Dellys, Ténès)

Les organismes ne sont pas évolués depuis l'indépendance du pays. En effet l'évolution très rapide des échanges, a démontré la difficulté de l'outil portuaire à faire face et s'adapter aux nouvelles exigences du commerce maritime international. Cette faiblesse ne se limite pas ici, car plusieurs insuffisances à différents niveaux qu'ont provoqué la situation catastrophique actuelle vécue par les ports algériens, les analyses constatent que :

1-1 l'infrastructure inadéquate :

Construit au temps de la colonisation, les ports algériens n'offre que une faible tirant d'eau, ainsi que les espaces d'entreposage réduit et étroit ne pouvons pas convenir aux exigences des navires de la nouvelle génération.

-Alger plus grand ports de marchandises divers du pays ne peut pas recevoir un bateau d'une capacité (1200 E-V-P) à cause des limites imposées par le linéaire de quai.

-Le port DjenDjen, est le seul qui est une réalisation neuve eu égard à son élévation, comme nouveau « HUB » à conteneurs possède un quai de 18 mètres de profondeur, dans l'ensemble des autres ports, acceptés ceux d'hydrocarbures n'atteignent que 12 mètres de tirant d'eau.

Cette faiblesse empêche l'expédition de masse des containers, les grands navires (portes centenaires) ce sont des navires de grande taille ne pouvons pas accéder aux ports algériens.

1-2 Sous-équipement flagrant :

Les exemples, réelles et concrets extraits de la réalité des infrastructures maritimes algériennes, pour illustrer les Sous-équipement des ports algériens :⁴

- tout d'abord la réalisation de trois terminaux à conteneurs dans les années 1990 à Alger, Annaba, Oran. la manière de la gestion des ports à conteneurs n'a jamais amélioré et les résultats sont décevants.
- les espaces sans transformer beaucoup plus comme des parcs à conteneurs que comme des terminaux, dans les grands ports les espaces sans bien plus transformer à des terminaux que les parcs à conteneurs.
- ils sont dotés des simples stackers, utilisés pour charger les wagons cela très insuffisant.
- Il n'y a aucun portique de quai pour le traitement de la manutention du grand navire et des marchandises très lourdes.

⁴M'hammedSetti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », *Méditerranée*, 116 | 2011, 85-93.

- Entreposage est réalisé sur deux lignes , ne dépasse pas les hauteur de trois niveaux et l'espace entre deux rangées et de 12 mètres , en comparaison aux grand port International , un terminal estdotéd'équipement adéquat, exploite rationnellement les espaces , en assure un entreposage avec des rangées constitué et de hauteur de 6 niveaux avec des intervalles entre les rangées de 4 à 6 mètres maximum , permettant le stockage davantage.

- en plus la faiblesse de la logistique, les portsalgériens affichent leur manque de fiabilité.

1-3 Des ports très mal gérés :⁵

Les entreprises portuaires algérienne détentricesde droit d'exercer des missions de service public et aussi le droit d'exécuter seule les activités de manutentions, acconnages ...etc. , ce qui engendre le monopole dans les ports.

en effet les ports algérienson fondés , en entreprises portuaires et détiennent le monopole sur toutes les opérations portuaires , suite au décret 1992 , qu'il accorde une très large autonomie aux entreprises portuaires , celle –ci ça va s'avérer improductive sur le terrain . Du fait nombreux dysfonctionnement (Arsenal Juridique, Bureaucratique,), en décalage avec l'évolution du transport maritime et la gestion portuaire dans le monde.

Les ports algérien cumulent deux missions :les services public et celles des activitéscommerciales, malgré le nouveau code maritime voté à A-P-N en 1998 et de 2006, permettant la séparation⁶des ces deux missions, et également a introduit le droit à toutes personnes physiques ou moralesd'exercer les Operations d'acconages et de manutentions et aussi le de remorquage dans le cadre de la Libération des activités dites

⁵www.actualiteportuairesalgerie.fr

⁶M'hammedSetti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif and César Ducruet, « Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? », *Méditerranée* [Online], 116 | 2011, Online since 01 June 2013, connection on 01 March 2021. URL : <http://journals.openedition.org/mediterranee/5410> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/mediterranee.5410>

commerciales des ports et de la démonopolisation, n'a jamais été appliquée.

Le laxisme de cette politique de gestion, apparaît sur le terrain par la faiblesse de la productivité portuaire algérienne, le rendement portuaire algérien, de 10 conteneurs à l'heure, reste plus faible en Méditerranée. Pour les marchandises les délais de transit sont 23 jours contre 4 à 5 jours chez les voisins marocains et tunisiens.

1-4 Déficience en espace portuaire :

Parmi les nombreuses particularités des ports algériens, celle de leur étroitesse au sein des organismes urbains, est de plus en plus significative alors que les sites de baie celle d'Alger, constitue un bon abri naturel aux développements des activités portuaire malgré certaines contraintes naturelles.

Toutes à fait les ports européens ont connus les mêmes problèmes ceux -ci ont été partiellement résolu par le développement des zones industrialo-portuaire hors des villes. En Algérie les terminaux portuaires restent soumis à un enclavement urbaine, qui bloque tout l'extension, de ce fait les autorités portuaires et municipale luttent souvent pour un même territoire. De fait que, presque les autorités municipale qui gagne la bataille en détriment des espaces portuaires.

Alger le premier port à marchandises générale, a connu des amputations qui lui ont couté de sa surface d'activité. A fin de résoudre des problèmes urbains vitaux (circulation et stationnement automobile), la municipalité à progressivement empiété sur le domaine portuaire, par la soustraction successive d'importante surface. de ce fait la superficie d'espace portuaire algérois et passée de 126 hectares dans les années 1970 à 55 hectares de nos jours.⁷

A titre de comparaison, Abidjan le port d'Afrique de l'ouest qui s'étale sur 1000 HA, s'est engagé depuis 2008 dans une opération d'extension et de modernisation de ses capacités pour se concurrencer et préserver son marché et les réserves foncière. Un seul terminal conteneur sera augmenté de 2000 hectares. Il en

DUCRUET C., (2008), Régions portuaires et mondialisation, *Méditerranée*, n° 111, p. 15-24.

⁷ MOHAMED-CHERIF F.Z., (2010), Le transport du conteneur : la gestion des risques, l'exemple du port d'Alger, *Transports*, n° 462, éd. Techniques et Économiques, Paris, p. 245-250.

va de même pour le Maroc, le port de Tanger qui attend plus de 5000 hectares de superficie de son terminal.

Tout cela ne donne des surfaces d'exploitation et entreposage très réduit, ces caractéristiques portuaires ne répond pas aux exigences des nouvelles technologies de manutention de marchandise et au nouveau concept managériaux, et au profil logistique moderne.

2- Conséquences de ce retard :

L'incidence de l'infrastructure obsolète pèse lourdement sur l'économie du pays, auquel s'ajoutent des équipements d'exploitation inadaptée. Expliquant ainsi la faiblesse des rendements, les longs séjours des navires à quai, les attentes prolongées sur les rades.

Effectivement ces faiblesses dans les chaînes logistiques, fait de transport de marchandises vers l'Algérie l'un des plus coûteux du bassin méditerranéen.

Les armateurs fixe leurs tarifs non seulement en fonction des conditions des ports de destination, mais également en tenant compte des risques de séjours prolongés, il est de même pour les assurances, à cela s'ajoutent les pénalités s'appelle « surestaries » alourdissant ainsi la facture de transport qui payera en dernier ressort c'est le consommateur, de ce fait le transport d'un conteneur de 20 pieds de Marseille vers Alger coûte 1100 €, le même tarif que celui appliquée pour Marseille -Tunis pourtant sur une distance plus longue.

D'après l'estimation et les statistiques publiées par les organismes spéciaux de l'ONU. L'Algérie a causé « surestaries » et de manque à gagner aux niveaux des différents éléments de la chaîne de transport en Algérie. La valeur d'acheminement atteint des proportions qui dépassent dans certains cas 30% avec des pertes estimés à 3,2 milliards de dollars.

3- La stratégie portuaire adaptée par l'état (une stratégie floue)

Les autorités algériennes ont pris conscience que le passage vers la mondialisation passe fortement par des efforts de mise à niveau, et de modernisation de ces ports. De ce fait ont reconnu la nécessité d'investir pour moderniser les installations existantes. Les autorités comptent de privatiser toutes les activités

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

commerciales (manutention, remorquage), tout en s'assurant les services publics (capitainerie-pilotage), on analyse :

3-1 Bejaia le port pionnier :

Il s'agit du premier partenariat de ce genre en Algérie c'est fait en 2005, la gestion du port de Bejaïa a été confié à la société Singapourienne « PROTEK-INTERNATIONAL » pour une période de 20 ans, après avoir créé la Joint-venture s'appelle B M.T (BÉJAÏA- MEDITERANEE -TERMINAL), où le port en question conserve une participation de 51 %. L'activité principale de B-M-T est la gestion et l'exploitation du terminal à conteneurs, pour ce faire, il est doté de matériels et d'équipements performants afin d'offrir des services de qualité, efficace et fiable.

Le port de Bejaïa dispose actuellement (2019) d'une capacité plus de 280000 conteneurs par an, soit une hausse très sensible par rapport aux 12000 conteneurs enregistrés en 2004 et au 80000 enregistrés en 2006⁸

La modernisation radical du terminal conteneur de Bejaïa, incite le port a intégré le classement des ports méditerranéens les plus compétitifs, en traitant en moyenne 25 conteneurs par heure, contre 8 a 10 pour les autres ports algériens. Les grands ports comme Barcelone (FOS/ GENES), traitent entre 25 et 30 centaines par heure, ce progrès permet à Bejaia d'être sélectionné par le projet européen des « Autoroute de la mer » lui conférant aussi le rang incontesté de leader national en termes d'efficacité et de qualité de service

3-2 Dubaï -Port -WORLDS à la rescousse :

Suite à l'expérience réussie du port de Bejaïa, les autorités ont parvenus à conclure un autre contrat de gestion sous forme : gré à gré avec un autre partenaire étranger DPW, pour la gestion du port d'Alger et celle de DJEN DJEN cela a permis à l'Algérie de réussir un grand coup d'avoir s'associer à un partenaire géant en matière des opérations portuaires

3-3 Djazaïr port World :

DUCRUET C., (2008), Régions portuaires et mondialisation, *Méditerranée*, n° 111, p. 15-24.

⁸ MOHAMED-CHERIF F.Z., (2010), Le transport du conteneur : la gestion des risques, l'exemple du port d'Alger, *Transports*, n° 462, éd. Techniques et Économiques, Paris, p. 245-250.

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

Le 18 février 2009 c'est la naissance d'une société mixte sous le statut : Joint-venture (50/50), entre DPW et l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL), avec un capital initial 20 million d'euros, elle bénéficie d'une concession de 30 ans sur le terminal à conteneurs.

Dubaï port rassure la gestion de ce port et la formation du personnel. Par ailleurs les investissements de 96,2 million d'euros sont prévus notamment dans le domaine des équipements et pour la mise en place d'un système de gestion informatisé. DPW permet d'accroître le trafic qui représente aujourd'hui 500000 conteneurs par an, et ainsi s'est prévue partir de 2022 d'augmenter la cadence de manutention qui passerait à 25 conteneurs par heure.

3-4 DJEN DJEN PORT WORLDS :

Le port de Djen-Djen est un port ancien, construit pour servir une usine de sidérurgique qui n'a jamais vu le jour. Toutefois le port à trouver sa vocation en étant l'un des principaux conduit d'exportations à la fois pour le commerce des conteneurs et pour les marchandises sèches. Suite à un partenariat similaire à celle d'Alger, un groupe émirats investi plus de 70 million d'euros pour les droits d'exploitation de DJEN-DJEN fournissant ainsi plus 150 million d'euros d'investissement en infrastructure et en équipements

4- Conclusion :

Le constat majeur sur les ports algérien et qu'ils partagent un certain nombre de caractéristiques propre aux pays centralisés :

Les difficultés et les contraintes du passé résistent toujours, ne sont pas réellement résolus, qui tendent à freiner l'adaptation de ces ports, aux exigences la mondialisation de l'économie maritime.

Un faible taux conteneurisation et le sous -d'équipement portuaire, certes le pays récemment à fait des efforts en relevant le défi par un partenariat étrangère, des efforts d'investissements récente sont en cours, mais demeure flou.

Des nouvelles dynamique prennent place, avec l'introduction de chaîne logistique et le développement des ports de Bejaïa, Alger, DJENDJEN, qu'ils puissent jouer le rôle pivot à l'échelle nationale et malgré tout cela sont en retard, en perturbations vu le climat de la bureaucratie qui règne en Algérie.

Le bilan final constaté sur la qualité de l'activité portuaire, maritime et leur infrastructure s'avère incontestablement préoccupante.

Des ports algériens sont en décalage par rapport aux ports étranger, de même que les ports algériens sont une source importante de perte financière, alors que dans

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

les autres pays c'est le contraire. Le pays a une longue route à faire pour se mettre au diapason.

Section 3 : étude de cas L'assurance de transport maritime au sein de CAAT (BÉJAÏA⁹) :

Afin d'avoir une idée fiable et concrète sur l'actualité d'assurance transport maritime sur faculté en Algérie, notre équipe (moi et mon binôme), nous avons mené une recherche sur le terrain plus exactement chez CAAT sis BÉJAÏA, vue elle est réputée et fréquentée par plusieurs clients (assurés), qui importent et exportent les marchandises par le grand port de Bejaïa. Malheureusement notre mission s'est heurtée à la pandémie COVID 19 qui a

Bloqué le transport Inter-wilayaet ainsi des mesures strictes prises par la compagnie CAAT et celles imposées par l'État, le tout fait une enquête pratique chez CAAT presque impossible.¹⁰

Mais cela n'empêche pas notre objectif et enquête, En fait nous avons parvenu à trouver un moyen pour contourner cet obstacle via son agent général, qui a installé à Tizi – ouzou. Le Chef d'agence nous a rendu le service il a appelé le directeur de CAAT de Bejaïa, puis il nous a passé le téléphone pour le communiquer. Après deux heures d'appel le directeur a répondu à quelques questions et il nous a expliqué les procédures de déroulement de l'assurance transport maritime sur faculté au sein CAAT et les mécanismes d'indemnisation. Enfin pour compléter les explications a faxé les documents explicatifs et traite les cas concrets sur l'indemnisation, auprès de son agent général.

1- Présentation de CAAT :

La CAAT est née à la restructuration du secteur des assurances en avril 1985, par le décret 85/82, pour des fins de prendre en charge l'assurance de la branche de transport, à l'époque le secteur des assurances est caractérisé par le monopole de l'état sur les opérations d'assurance.

⁹ www.CAAT.FR

¹⁰ [C.A.A.T-Wikipedia .fr](http://C.A.A.T-Wikipedia.fr)

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

La CAAT avait spécialisé dans les opérations d'assurance de transport maritime, aérien, terrestre.

La CAAT transformer en S-P-A, le 24 décembre 1989 suite à des dispositifs règlementaires et des réformes .aujourd'hui son activité s'étend sur plusieurs branches.

2-les étapes et les mécanismes du contrat d'assurance de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT :

Le contrat d'assurance de transport maritime sur faculté suit une procédure très sérieux et stricte, vu que l'opération de transport via la voie maritime très risqué, ainsi que les montants engagés sur mer très important (corps de navire et marchandise).de ce fait l'assureurdois être trèsvigilant dansce procédure lors d'étude de dossier de l'assuré. Afin de bien prévoir et tarifier les marchandises assurées, en tenant compte des aléas desmers et les risques de leurs acheminements jusqu'à leur destination finale, on distingue :

2-1 1'étape de la sollicitation du contrat assurance :

L'assureur se rapproche au réseau d'assurance soit à la compagnie d'assurance ou son annexe : Agent général, pour se renseigner et demander la souscription du contrat. Un questionnaire doit être rempli et signé après avoir bien renseigné sur les conditions générales et particulières du contrat d'assurance.

2-2 L'étape de la tarification :

Une fois la concertation entre les deux parties faite, le service chargé de la souscription des contrats commence la tarification la prime d'assurance que l'assurédois verser, en tenant compte les principes de tarifications Régis par la loi.

2-3 l'étape de la mise en place des documents :

Après l'accord de la souscription du contrat d'assurance, l'assureur va définir tous les conditions générales et particulière, afin de la mettre à la connaissance de l'assuré. Ils seront rédigéset inclus dans le dossier du contrat, ainsi l'assureur mis en place la police d'assurance et l'avenant éditer en trois exemplaires.

2-4 l'Etape de règlementation de la prime :

L'assureur prépare les exemplaires de contrat, et recommande à l'assuré de payer la prime d'assurance au caissier, C'est après avoir remis la quittance de règlement émis par

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

assureur. Une fois le règlement réellement est fait, le caissier enregistré référence de la police d'assurance et le montant régler en toute taxe TTC.

2-5 l'Etape de la remise de contrat à l'assuré :

Après le règlement de la quittance, l'assureur est tenu de remettre un exemplaire du contrat de l'assurance à l'assuré, contenant les conditions générales particulières concluent entre les deux parties, accompagner d'une quittance de règlement de la prime. Désormais le contrat d'assurance est valable.

2-6 Etape d'enregistrement de police d'assurance :

L'assureur va procéder à l'enregistrement de la police d'assurance dans sa compagnie, dans les registre spécial bien numéroter et parapher

Si le contrat d'assurance est souscrit au niveau de l'agent générale, le chef de l'agence doit établir le bordereau pour l'envoi des polices d'assurance, et les avenant à la fin de 10 jours de la réalisation de ces derniers vers la direction régionale.

3-La méthodologie de la tarification des assurances de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT :

Le calcul et la tarification de la prime d'assurance transport maritime sur faculté suit une méthode basée sur plusieurs critères :

3-1 la nature de la marchandise :

Les marchandises en assurance maritime, sont classées en 7 catégories par rapport alors degrés de vulnérabilité :

3-2 Valeur de marchandise :

L'assuré doit concrètement déclarer la valeur de la marchandise qu'il va assurer afin qu'il l'obtient une police d'assurance proportionnelle

3-3 Mode d'assurance choisi :

L'assureur mis à la disposition de l'assuré deux garanties si à lui de choisir entre les deux : TOUT RISQUE et FAP-SAUF

3-4 Provenance de marchandises :¹¹

¹¹ Documents interne propres à la CAAT

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

Le pays d'origine de la marchandise reste très important dans la tarification de la prime, vu la distance et ces caractéristiques et aussi son climat et ces lois.

3-5 les garanties annexées :

Ce sont les garanties proportionnelles aux garanties de base :

3-5-1 les garanties vol et disparition :

Les garanties(vol et disparition), sont calculés à partir d'un taux qui est dépend de la catégorie des marchandises déclarées. Suivant un barème spécifique au vol et disparition : qu'est divisé en quatre catégories :

Le tableau ci-dessous montre le taux de la prime relative à la garantie vol et disparition

Catégorie	1	2	3	4
Taux	0.039%	0.087%	0.115%	0.154%

Tableau N°2

Source : à partir de documents internes

3-5-2 prolongation de séjour à quai :

Les marchandises assurées après leurs débarquements, peuvent séjourner pour un moment donné mentionné dans le contrat, au-delà de ce moment du contrat, les marchandises peuvent être couvert en contrepartie d'une surprime payé, cela est fait par une majoration du taux de base tel que :

Quinzaine	1ere	2eme	3eme	4eme	5eme	6eme	7eme
Taux d'augmentation	25%	40%	40%	60%	60%	100%	10%

Tableau N°3

Source : à partir des documents internes

3-5-3 transport complémentaire :

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

En matière d'acheminement vers la destination finale ou bien sous la forme :
magasin à magasin

Le trajet complémentaire lors de l'opération d'acheminement vers la destination finale, l'assureur ne donne pas le droit d'une surprime ou bien majoration. Lorsque les marchandises assurées se trouvent inférieures ou égales à 50 km de port de débarquement, dans ce cas l'assureur accorde une garantie supplémentaire moyennant une majoration de taux de base on a :

- 30% pour le transport par moyen propre
- 20% pour transport public.

3-5-4 risques de guerre :

Le taux pratiqué aux risques de guerre est fixé à 0.040%, mais ce taux est modifiable, aux dépens des zones, dites de guerre emprunté par le navire.

3-6 surprimes et majoration : ¹²

Le contrat d'assurance maritime sur faculté se caractérise par des surprimes et des majorations dans le cas ci-dessous :

3-6-1 La surprime pour transbordement :

Le taux d'une surprime pratiqué est de 0,077% quelque soit le port de transbordement effectué

3-6-2 Majoration pour chargement en pontée :

Le taux de majoration pratiqué sur le transport des marchandises en pontée est de 25%

3-6-3 Surprime pour âge et pavillon du navire :

Le taux de surprime de l'âge et pavillon du navire comme suit :

Age du navire	Surprime d'âge	Surprime de pavillon
Moins de 15 ans	/	0.115%
De 16 a 20 ans	0.097%	0.147%
De 21 a 25 ans	0.193%	0.289%

¹² Documents interne propres à la CAAT

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

De 26 a 30 ans	0.289%	0.431%
De 31 a 35 ans	0.385%	0.578%
De 36 a 40 ans	0.769%	1.155%
Plus de 40 ans	1.155%	1.731%

Tableau N°4

3-7 les réductions et les rabais :¹³

Les réductions et les rabais accordé par l'assureur dans les cas suivants :

3-7-1 : transport en conteneur :

Le taux d'une prime pratiqué sur transport en conteneurs est de 25% du taux de base

3-7-2 Surveillance de déchargement :

Lorsque l'assuré désigne un expert pour surveiller l'opération de déchargement de sa marchandise et de l'observer et aussi pour préciser le responsable en cas de sinistre. dans le cas où il y a pas un sinistre lors de déchargement et de manutention, l'assureur accorde une ristourne équivalente aux frais et les honoraires de l'expert mais sans dépasser 5% de la prime de base

3-7-3 séjours en magasin :

Compte l'assuré justifie la location du magasin pour le séjour des marchandises, il aura un rabais de 50% du taux de la garantie prolongation de séjour à quai

3-8 calculs de la prime d'assurance :

L'assureur calcule la prime d'assurance de transport comme suit ;

3-8-1 calculs de la prime totale :

La prime totale est la somme que l'assuré doit verser à l'assureur pour bénéficier des garanties qui couvrent ses marchandises, contre différents aléas de mers, la prime totale peut être versé mensuellement, trimestriellement ou annuellement.

$$\text{Prime totale} = \text{Prime Nette} + \text{T.V.A} + \text{les droits de timbres} + \text{cout de la police}$$

¹³ Documents interne propres à la CAAT

3 8-2 calculs de la prime nette :

La prime nette le produit du taux global et la valeur assuré de marchandise.

$$\text{Prime nette} = \text{Taux global} * \text{la valeur de marchandise assuré}$$

3-8-3 calculs de taux global :

-le taux cumulé est la somme du taux de base et du taux de vol et disparition, s'il y a lieu

-Le taux global est calculé à la base du taux cumulé, des surprimes, majorations moins les réductions

$$\text{Taux global} = \text{taux cumulé} + \text{les surprimes} + \text{Majorations} - \text{réductions}$$

Le taux de base est (déterminé en fonction de la nature de la marchandise, le trajet maritime et la garantie suivante (F.AP SAUF ou tout risques)

3-9 Exemple de tarification en assurance maritime :

Une expédition maritime du riz, conteneurisé, d'une valeur de 200 000 000,00 DA en prévenance de chine vers Alger à bord d'un navire âgé de 20 ans et battant pavillon Panama cette expédition va séjourner à Quai pour une durée de deux quinzaines de jour, au-delà du délai contractuel dans les magasins.

La procédure de tarification et de déterminations du taux global de la prime perçue par l'assureur comme suit :

3-9-1 détermination du taux de base :

Mode d'assurance opté ; Tous risques vol et disparition

Catégorie de marchandise : tout risque catégorie 5

Vol et disparition catégorie 4

Provenance de navire : Chine

Le taux : (tout risque) est de 1.077% (si l'assureur qu'il a tarifé)

Le taux : (Vol et disparition) est de 0.154 % (Voir le tableau N° 01)

$$\text{Le taux cumulé} = \text{Te taux (tous risques)} + \text{Taux (vol et disparition)}$$

$$= 1.077\% + 0,154\%$$

$$= 1.231 \%$$

3-9-2 Déterminations des surprimes :

- L'âge de navire est 20 ans donc sa surprime est de 0.097%
- La surprime de pavillon est de 0.147% (voir le tableau N°03)
-

$$\begin{aligned}\text{Totales des surprimes} &= \text{surprime d'âge de navire} + \text{surprime de pavillon} \\ &= 0.097\% + 0.147\% \\ &= 0.244\%\end{aligned}$$

3-9-3 Détermination des taux de majoration :¹⁴

Prolongation de séjour à quai

*Première quinzaine : 25% * 1.231% = 0.308% (voir le tableau N°2)

*deuxième quinzaine : 40% * 1.231% = 0.493%

$$\begin{aligned}\text{Totale Majorations} &= 0.308\% + 0.493\% \\ &= 0.8\%\end{aligned}$$

3-9-4 Détermination des taux de réductions et des rabais :

- séjour en magasin 50% * 0.8% = 0.4
- Transport en conteneurs : 25% 1.231% = 0.308%

$$\begin{aligned}\text{Total des Taux de réductions} &= 0.4\% + 0.308\% \\ &= 0.708\%\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Taux global est égal} &= (1.231\% + 0.244\% + 0.8\%) - 0.708\% \\ &= 1.567\%\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{La prime a payé} &= 2\,000\,000.00 \text{ DA} * 1.567 \\ &= 3\,134\,000.00 \text{ DA}\end{aligned}$$

¹⁴ Documents internes propre a la CAAT

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

4 - Les mécanismes d'indemnisations :

L'assureur est tenu d'indemniser son assuré le cas ces marchandises ont subi un préjudice, qui sont de nature assurées, mentionnées dans le contrat d'assurance .le cas où les préjudices sont issus de la faute volontaire ou intentionnelle de l'assuré ne sera pas remboursé.

4-1 procédures relatives à l'indemnisation des sinistres :

Cette procédure se fait sur 3 phases :

4-1-1 phase d'ouverture de dossier :

Dans cette phase on a :

4-1-1-1 Déclaration de sinistres :

L'assuré est tenu d'aviser l'assureur dès qu'il a eu connaissance de la souvenance des risques au plus tard 7 jours, afin de lui faciliter l'enquête de son l'expert, cette déclaration doit comporter les informations suivantes :

- le numéro de la police
- effet et échéance de la police
- date et lieu de survenance de sinistre
- nature de risques
- caractéristiques de l'engin de transport
- le connaissement
- lettre de réserves

4-1-1-2 La constitution de la provision :

La provision des sinistres qui a déjà constitué auparavant sera activé automatiquement, dès le commencement de l'ouverture du dossier de sinistre. Elle contient des montants approximatifs des dommages prévus dans le contrat d'assurance, le montant des provisions n'est pas réel. En fait le vrai montant sera calculé après le rapport d'expert qui est le montant **d'indemnisation.**

4-1-1-3 L'enregistrement du sinistre :

Après la déclaration de sinistre, le directeur procède à l'enregistrement des sinistres sur des registres spéciaux, numérotés, classés.

4-1-1-4 Avis de sinistres :

A chaque fin de 10 jours, l'agence via le gestionnaire du sinistre doit déclarer à la direction générale tous les sinistres survenus par un bordereau de sinistre signé par ce dernier.

4-1-2 phase de la détermination de l'indemnité :

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

La détermination de l'indemnité est une tâche confiée à l'expert, qui exploite et consulte tous les documents relatifs au sinistre, facture, connaissance, attestation de perte etc. Ensuite il investigue le sinistre et ses causes, après il établit un rapport où il mentionne le montant de **l'indemnisation**

4-1-3 Phase de règlement :

Après le rapport final de l'expert, l'assureur déclenche la phase de règlement comme suit :

4-1-3-1 Dispatche de règlement :

Le dispatche est considéré comme un résumé des faits et des renseignements sur le sinistre, il contient aussi les détails sur les éléments constructifs de règlement de sinistres établi en 4 exemplaires.

4-1-3-2 quittance de règlement

C'est un document qui contient des informations propre et l'Object du règlement. ainsi que le montant total de l'indemnisation doit être établi en 4 exemplaires 3 transmis à l'assuré.

4-1-3-3 pièces de dépenses

C'est un document qui doit être établi d'une manière propre et transparent, il comporte les coordonnées exactes du bénéficiaire, ainsi l'objectif de paiement. Le montant de l'indemnité en lettres et en chiffres, la pièce de dépense doit être rédigée après réception de la quittance de règlement.

4-1-3-4 établissement du chèque

Dès la signature de l'ordre de paiement, le dossier est transmis au service financier pour l'établissement du chèque concrétisant le règlement de la somme due à l'assuré, celui-ci est signé par le responsable de la structure financière de l'agence.

4-1-3-5 classements du dossier après règlement

Une fois le règlement est effectué, le dossier sera classé contient une mention réglé sur sa chemise.

4-2 indemnisations des avaries particulières

On va voir dans cet exemple ci-dessous fournis, un cas sur le règlement relatif aux avaries particulières

4-2-1. Présentation des éléments relative au sinistre

- Expéditeur (exportateur) = L.G Traiding
- Importateur (assuré) : Brandt électronique (Algérie)
- Navire de transport : (UMM SALLAL)
- Nature de marchandises transportées : pièces détachées électronique
- Quantité de la marchandise importée : 5000 MKD
- Tonnage de la marchandise transporté : 55,731 T/M

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

- Port de chargement : NINGBO-ZHOUSHAN (Chine)
- Port de déchargement : Bejaïa¹⁵

L'assuré dans ce cas Brandt électronique a procédé à la souscription d'une police au voyage sur faculté, auprès de la CAAT, la police d'assurance est conclue de condition : tout –risques, la valeur de la marchandise assurée est de 355000 € lors de la souscription du contrat d'assurance, le taux de change : 1€= 155,85 DZD

4-2-2 Déclaration du sinistre par l'assuré :

-

Suite à leur acheminement aux ateliers du montage après l'examen détaillé, les responsables de ses ateliers constatent que 200 pièces détachées (modules d'alimentation électronique de téléviseur), présentent des pannes techniques et qui sont inutilisables à cet état

Renseignements sur l'expédition	Renseignements sur la police de réclamation
Navire U.M.M. SALAL) arrive le 10/02/2019 <ul style="list-style-type: none">- Voyage de : NINGBO – ZHOUSHAN- Cargaison déchargé le : 11/02/2019- Cargaison enlever le : 19/02/2019- Nature de marchandise : pièces détachées- Quantité : 5000m.k.d- Valeur assurée : 355 000 euro- Police d'assurance N°3008-5891108	-Avis d'aliment N° :0008075 du 30/02/2019 - connaissance : CR 897180 Facture commerciale N° : EXP 5034 DU 13/12/2018

4-2-3 Constatations des dommages :

Suite à la réclamation faite par BRANDT, la compagnie CAAT mandate un expert pour déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises assurées :

- 10 conteneurs (pièces détachées électroniques)
 - Poids brut 55,731 t/m
- De ce fait il a été constaté puis reconnu ce qui suit :
- 200 pièces détachées (modules d'alimentation des téléviseurs) présentent des pannes internes et des enfoncements

¹⁵ Documents internes propre à la CAAT

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie

- Selon le rapport de l'expert , les avaries constatées sur les pièces détachées (modules d'alimentation électrique de T.V) sont causé par un désarrimage des palettes à l'intérieur du conteneurs , traduit par des contacts entre les pièces détachées (modules) et ainsi des enfoncement , ce désarrimage est consécutif à des manipulations brutal et sans soins lors des différents opération portuaires en sachant que les conteneur ont subis une double manipulation , depuis leur embarquement du port de chine « NINGBO - ZHOUSHAN » sur le navire « CMA –CGM BALZAC » transbordées a Barcelone « Espagne » à destination de Bejaia par le navire « UMM SALAL »

4-2-4 Estimation des dommages :

Selon les informations mentionnées sur la facture adressée par l'assuré, et les estimations des dommages comme suit :

-Montant de la facture : 355 000 euro

-Montant des modules d'alimentation : 21500 euro

-Quantité : 5000 MKD

-1EURO= 155.85 DZD

Fret : 18 DA × 200	= 3 600 DA
Magasinage : 9.5 DA × 200	= 1900 DA
Transport plein(Tc) : 5.9 DA × 200	= 1180 DA
Transport vide : 4.45 DA × 200	= 890 DA
Restitutions (TC) : 5.11 DA × 200	= 1022 DA
Assurance : 1.46 DA × 200	= 292 DA
Droit douanes : 60.88 × 200	= 12 176 da
T.V.A 19% : 245 DA × 200	= 49 000 DA
Coût des Modules d'alimentation : (200)	= 218 190 DA
Total :	= 288250 DA

4-2-5 Evaluation des dommages par l'assureur :

Selon le rapport d'expertise, l'expert a évalué les dommages comme suit :

-Nombre de modules d'alimentation endommagés : 200

-Prix unitaire = 7 euro

-Taux de change = 1 euro=155.85DA

-Montant des Modules endommagés : (7 euro × 155.85 DA × 200) = **218 190 DA à indemniser**

Dans notre analyse ici on a constaté que la valeur réelle des dommages est de 288 250 DA, alors que l'expert confié par l'assureur CAAT à estimer le montant à indemniser à 218 190, qui est inférieure à la somme réelle de l'assuré.

4-2-6 Règlement du dossier sinistre :

Les techniques à suivre en cas de survenance de sinistre sont :

1-Ouverture de dossier de sinistre

2-Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre à savoir :

- Police d'assurance
- déclaration de sinistre
- facture commerciale domicilié
- connaissance maritime
- rapport de l'expert
- lettre de service
- bordereau de réserve
- note d'honoraires de l'expert.

4-2-7 Étude de dossier sinistre :

Après l'examen et l'étude du dossier de sinistre, CAAT, validele dossier qui est indemnisable, vu que l'assuré a opté pour tous risques et dommages causés en marchandise durant le trajet maritime.

4-2-8 Détermination du montant à indemniser

C'est un montant évalué et déterminer par l'expert qui représente le montant **définitif de remboursement**

4-2-9Acte de subrogation :

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur, d'avoir reçu le montant de l'indemnité de sinistre.

5- Conclusion

Malgré les réformes prises par le gouvernement depuis l'indépendance à nos jours, l'assurance de transport maritime Algérienne, revêt un caractère déplorable, en outre des infrastructures marginalisées, l'assurance maritime est toujours en recul en matière de gestion et des techniques prises par les assureurs, et les lois mise en vigueur. L'assuré est toujours en conflit avec son assureur, vu qu'il est désavantagé en mode de couverture des risques, lequel est confronté.

CONCLUSION GENENRALE

Conclusion générale

Conclusion générale

L'assurance était depuis l'Antiquité un axe de développement et un moyen de sécurité pour les ménages et leur patrimoine, celle-ci apparaissait la première fois sous forme de charité et de mutualité, puis au fil du temps s'évolue au sein des différentes communautés. Pratiquée réellement dans les voies maritimes, sa réussite s'étend sur les voies terrestres ou s'est très développée sur plusieurs branches (assurance dommage- assurance-vie assurance industrielle) et a apporté une vraie valeur ajoutée à l'économie, en dynamisant ces secteurs par plusieurs interventions : soit en finançant les grands projets vitaux de pays (les infrastructures de bases) , soit en finançant les entreprises nationales endettées et en difficultés financières , et aussi l'assurance des crédits de paiement et immobilier , donc l'assurance c'est une créatrice de richesse pour les pays. Aujourd'hui le transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux c'est bien le transport maritime par plusieurs raisons , soit la nature de la terre qui se caractérise par des océans et des mers qui séparent entre plusieurs pays et ainsi par les atouts et des avantages de ce mode de transport comme la facilité de navigation et la possibilité de transporter presque tous les sortes de marchandises.

Certes le trafic maritime il est très long, trop risqué, son assurance trop cher, mais demeure l'instrument le plus privilégié dans le commerce international, sa part dans le transport mondial est à 80 %, en tout c'est la voie la plus fréquentée convoitée par les importateurs et exportateurs. De ce fait la plupart des pays investissent dans les infrastructures maritimes pour se concurrencer et gagner les grands marchés et de générer les bénéfices. De l'autre côté le trafic maritime est le plus dangereux et risqué en comparaison à d'autres trafics (terrestre, aérien... etc.) , car la voie maritime est très minée des aléas, la valeur de l'expédition engagée très considérable est importante (corps de navire, marchandises et biens) d'où la nécessité au recours de souscription des garanties afin de se couvrir contre ces risques, Oui c'est bien c'est l'assurance de transport maritime qui représente aujourd'hui l'oxygène de l'économie et du commerce mondial .

L'Algérie parmi les premiers pays en Afrique qu'ont pratiqué l'assurance maritime en profitant du savoir faire hérité auprès des français dans ce domaine

Les autorités algériennes ont saisi l'occasion pour dessiner leur stratégie dans la branche des assurances

Conclusion générale

D'une coté, ils ont modernisé le système d'assurance algérien, d'une l'autre coté ont mené une série des rénovations et de partenariat pour se doter des infrastructures maritimes et portuaires moderne répond aux besoins de l'économie du pays, qui semble ont échoué.

En effet dans la réalité de la description et analyse de l'actualité de transport maritime est très inquiétants et insuffisants,

Sur le plan infrastructurel l'Algérie a investi, et a fait des partenariats mais sans suivit sérieux, des lacunes constatées sur tous les ports Algériens, qui demeurent en grand retard soit aux pays voisin ou à l'échelle mondiale.

L'atmosphère qui règne sur leur gestion et leur fonctionnement est décevable, les équipements de base de nos ports insuffisants et ne respecte pas les normes mondiales, leurs capacités inadaptables au grand navire.

En ce qui concerne l'actualité d'assurance de transport maritime en Algérie nous avons fait un travail de recherche et l'analyse de nos recherches comme suit :

- l'assurance transport maritime sur faculté , comme tout autre type d' assurance , donne lieu à un contrat ou il sera mentionné dans ce dernier , les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés , pour lever toute situation de doute ou bien de litige , à partir de cela , l'assuré à le choix de choisir entre les deux modes d'assurance le « FAP-SAUF » et l'assurance « TOUTS RISQUE » , lesquels le Convient.

- chaque contrat d'assurance fait référence à une prime (police d'assurance),

Celle- ci est calculée à la base de la valeur de marchandise transportée et du type de police contractée et ainsi cette tarification et intimement liée à l'état, l'âge de navire et son pavillon, ainsi qu'à l'itinéraire assuré qui donne lieu à une liste des surprimes ou bien dans certains cas, à des rabais.

-Pour le dernier cas concernant l'actualité d'indemnisations une avarie particulière en Algérie sur l'importation, nous avons pu constater que, l'assurance de transport maritime en matière d'avarie particulière ne tient pas compte la réalité sur le terrain lors d'indemnisation des préjudices subis, malgré le mode choisie « TOUT RIQUE ».

En effet il y a un écart important entre le montant réelle de sinistre causé aux marchandises assurées et le montant d'indemnisation accordé par l'assureur, en plus il ya certaines charges

Conclusion générale

trop chère comme : la TVA et les droits douaniers payé par le client pour garantir ces marchandises contre l'avarie particulière, ne sont pas remboursable

- En outre, nous avons pu constater que lors de la souscription du contrat d'assurance sur faculté, le client cherche toujours une garantie plus étendue que possible, on peut confirmer cela pour le mode d'assurance choisie sur l'ensemble des marchandises qu'est « TOUT RIQUE » Plus vol et disparition.

D'après les résultats obtenu notre analyse, nous avons constaté que la première hypothèse concernant les primes d'assurance, calculées et tarifées sur la base de la valeur et la nature de marchandise et ainsi le type de police et l'âge de bateau et son pavillon et en plus l'itinéraire choisie est **vérifié et validé**.

Il est de même pour la deuxième hypothèse, qui concerne l'actualité d'indemnisations pourrait présenter certaines difficultés sur le terrainet ainsi l'atmosphère de monopole des assurances en Algérie impacte directement le processus d'indemnisation est **vérifié et validé** par les résultats de notre recherche.

Enfin beaucoup d'efforts attendent les autorités algériennes en matière d'assurance maritime, vu qu'elle est en grand retard et décevantes. Le législateur doit assouplir les conditions et donner plus de liberté dans négociation entre les parties signataires du contrat d'assurance et impose une transparence parfaite dans les couvertures des risques, et aussi le secteur d'assurance doit s'ouvrir à la concurrence pour améliorer le service et réduire les coûts.

BIBLIOGRAPHIE

1-Ouvrages

- F.COULBAULT C.ELIASHBERG M.LATRASSE : « les grands principes de l'assurance » édition l'argus, 2009
- CHEVALIER DENIS ET DUPHIL français, transporter à l international .ED.FOUCHER, 4^{eme} Edition, France, 2009
- PASCO CORINE, commerce international, ED DU NORD, 4eme édition, PARIS 2002
- MARCO-JEAN-PARTICK, risques e assurance transport maritime, routier, aériens, ferroviaires, fluviaux, ED .L ARGUST de l'assurance, France .2003
- ELKHALIFA – MOHAMED ET KAMEL, guide des transports internationaux de marchandises, ED DAHLEB, ALGER, 1995
- HENRIET DOMINIQUE : ROCHET-JEAN-CHARLES, micro – économie de l'assurance .ED ECONOMICA.1991, PARIS
- DAILLY (M), logistique et transport international, ED L' HARMATTAN, France 2013
- MICHEL VERGE – FRANCESCHI, dictionnaire d'histoire maritime, EDIION ROBERT LLAFFONT, PARIS, 2002
- LEZOUL MOHAMED « la situation actuelle du secteur des assurances en ALGERIE » ED .ALGER, 2^{eme} Edition 2011
- M' HAMMED SETTI, FATIMA – ZOHRA, MOHAMED –CHERIF AND CESAR DUCRUET “ les portsalgériens dans la mondialisation ED. MITERANNEE, France, 2015
- DUCRET, (2008) régions portuaires et mondialisation, ED ECONOMICA, PARIS 2015
- MOHAMED – CHERIF F, Z (2010), le transport du conteneur, la gestion des risques, ED techniques et économiques, PARIS, 2010
- BIGOT Jeans, BELLANDO Jean-Louis, HAGOPIAN Mickaël, MOREAU jacques, PARLEANI Gibbert : « traité de droit des assurances », édition Delta, 1996
- François Couilbault, Constant Eliashberg, Michel Latrasse : « les grands principes de l'assurance », largus, 2002.

Conclusion générale

- Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998
- Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2ème éd, paris, 2005,
- 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
- Sabrina BELHAMICH, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005
- Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, Ed Larcier, Bruxelles, 2004, A partir des bases techniques de l'assurance 2012.

2-MEMOIRES ET REVUES

- Documentations de « l'économie d assurances » extrait d ouvrages des économies d assurances,
Et assurance industriels dans l article 10 assurance et son histoire
- ALLILI Brahim : « Assurance Multirisque Habitation », Rapport de stage de fin de la 4ème année de l'Ecole Supérieure de statistique et D'économie appliquée, 2014/2015
- Mémoire de fin d'étude de M.HAMICHE FATALI ET MLLE OUYED FATIHA, l assurance faculté dans le transport maritime international,
- Mémoire fin d'étude thème : évolution de sous branche d'assurance transport faculté maritime (cas de la société national l d'assurance S.A.A), faite par Mlle HALICHE Meriem et Mlle MOKHTARI Hayat
- Cour de technique des assurances de l'UMMTO

3-TEXTES JURIDIQUES

- Code maritime algérien
- Code des assurances
- l'ordonnance°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances
- l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles

Conclusion générale

- la loi 06-04 du 20 février 2006. A partir des bases techniques de l'assurance
- L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
Article 195 du code maritime algérien,

- La convention de Bruxelles, de 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

4-SITES INTERNETS

- ✓ WWW.C.A.A.R.FR
- ✓ WWW.MEMOIREONLINE.COM
- ✓ www.persee.fr/doc/ecofi
- ✓ <http://www.cna.dz>
- ✓ www.ooreka.fr
- ✓ www.douane.gouv.fr
- ✓ www.portofrotterdam.com
- ✓ www.juridique.com
- ✓ [www.fourturne-de mers.com](http://www.fourturne-de-mers.com)
- ✓ www.actualiteprtuaire.algerie.fr
- ✓ www.CAAT.FR
- ✓ C.A.A.T-wikipedia.fr

Glossaire

1-mutuelles : sont des sociétés de personnes à but non lucratif, organisent la solidarité entre leurs membres, et dont les fonds proviennent principalement des cotisations des membres, donc le rôle avant tout social.

2- confréries: sont à l'origine religieuse, fondées en vue de favoriser une entraide fraternelle, à la base c'est une « association religieuse » qui remonte à l'antiquité. Sont interdits de vendre leurs prestations, faire de commerce ou vendre leurs biens, leurs ressources provenaient exclusivement de dons volontaires, de legs, de quêtes

3-gilde : apparaît au moyen âge, c'est une association ou coopération de personnes pratiquant une activité commune, généralement des marchands, qui s'est dotée des règles et des privilèges spécifiques, elles luttent pour les intérêts et les droits de ces membres auprès des autorités.

4-fortunes de mers : est un événement dommageable qui survient pendant une expédition en mer. C'est généralement lié à l'état de la mer (agitée, très houleuse) et au vent (tempête), comme le naufrage, l'échouement etc.

La fortune de mer est considérée comme un cas de force majeure propre au droit maritime

5-L'assureur : c'est un organisme qui a habilité à pratiquer des opérations d'assurances, et ainsi organise la mutualisation des risques au sein de la communauté des assurés et qui s'engage en cas de la réalisation des risques, à couvrir les pertes financières éventuelles de ces assurés dans la limite de la convention qu'ils ont fixée ensemble.

6-L'assuré : c'est la personne qui contracte une assurance auprès de l'assureur, pour se prémunir contre les événements dommageables (maladies, incendies, vol, décès) ou contre les risques liés à certains objets qu'il possède (automobile, habitation).

7-prime d'assurance : est le prix que l'assuré doit payer à l'assureur pour pouvoir bénéficier de la couverture d'assurance en cas le sinistre se réalisera.

8-indemnité : somme versée par l'assureur conformément aux dispositions du contrat d'assurances, en dédommageant du préjudice subi par l'assuré.

9-Aléa : c'est la survenance imprévisible d'un événement dont les conséquences dommageables entraîneront l'application du contrat (l'incendie, accident de voitures, ...etc.).

Conclusion générale

10-avarie : dommage survenu à des marchandises ou corps de navire depuis leur départ ou leur chargement jusqu'à leur arrivée ou leur déchargement et compris ainsi les frais imprévus nécessaires pour éviter ou réparer ces dommages.

11-surprime : prime supplémentaire exigée par un assureur en cas de risque aggravé ou pour couvrir un risque nouveau.

11-corps de navire : se définit comme l'ensemble constitué par la coque, les appareils, moteurs et tous les accessoires et dépendances (embarcations annexes, engins de levage embarqués, ancres et chaînes. Etc.)

12-clause : paragraphe d'un contrat d'assurance définissant les droits et les obligations de l'assureur et de l'assuré, elle précise le fonctionnement des garanties et les engagements des deux parties.

13-manutentions : c'est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

15-frets maritime : désigne l'acheminement de longue distance de la plus part des matières premières, qu'il s'agisse d'énergies (pétrole, gaz, charbon..etc.) des denrées alimentaires (blé, soja) , de métaux (fers, cuivre) .

16-stackers : est un tracteur de chantier destiné au levage de conteneurs et de caisses mobiles dans les ports,

17-les marchandises en pontée : désigne l'ensemble des marchandises arrimées sur le pont, conteneurs, colis lourds, grumes, etc. Les animaux vivants sont souvent transportés en pontée.

19-marchandises en vrac : Dans le transport maritime, les vrac correspondent aux produits transportés directement dans la cale du navire ou dans les aménagements prévus à cet effet ou toutes genres de marchandises transportées sans être emballées appelé dans le langage logistique transport à nue. On distingue les vrac solide Comme : le charbon ; le ciment, le sable, les engrais, le blé ; le sucre brute, les vrac liquides telle que : le pétrole et les produits pétroliers, les produits chimiques, les huiles comestibles.

Table des matières

Remerciements	I
Dédicaces	II
Sommaire.....	III
Liste des tableaux.....	IV
Liste des abréviations	V
Introduction générale	1
CHAPITRE I. GENERALITES SUR L'ASSURANCE	4
Section 1 : Aperçu historique de l'assurance et leur évolution.....	4
1- histoire des assurances	4
2- évolution des assurances	5
3- tournant des assurances	6
Section 2 : L'assurance.....	6
1-Définition des assurances	6
2- l'assurance des dommages.....	7
2-1 l'assurance responsabilité civile	7
2-2 assurances automobiles	8
2-2-1 Le contenu de la garantie en assurance automobile	8
2-2-2 les garanties	8
2-2-2-1 la responsabilité civile en circulation	8

Conclusion générale

2-2-2-2 responsabilités civiles hors circulation	9
2-2-2-3 Garanties complémentaires	9
2-2-2-4 Touts risques	9
2-2-2-5 Dommage et collision	9
2-2-2-6 Bris de glace.....	10
2-2-2-7 Vol	10
2-2-2-8 incendie et explosions	10
2-2-2-9 défense et recours	10
2-2-2-10 occupants du véhicule assuré	10
2-2-2-11 l'indemnités contractuelles	11
2-3 Assurance d'habitation	11
2-3-1 Les biens garantis par ce type de contrat d'habitation	11
2-3-2 l'application de l'assurance d'habitation	11
2-3-3 les risques couverts par ce contrat d'assurance	11
2-3-3-1 Incendie et risques annexes	12
2-3-3-2 Dégâts des eaux	12
2-3-3-3 vol	12
2-3-3-4 Brise de glace	12
2-3-3-5 responsabilités civiles du propriétaire ou du locataire	12
2-4 Assurances d'ouvrage et tous les risques du chantier	13
3- Assurance des personnes.....	13

Conclusion générale

3-1L'assurance vie	13
3-1-1 assurance vie en cas de décès	14
3-1-2 Assurance vie en cas de vie (vivant)	14
3-2 Assurance maladie (Obligation-sociale)	14
3-2-1 assurance d'invalidité/ accident de travail	14
3-2-2 Assurances maladie complémentaire de santé	14
Section 3 : Les caractéristiques du contrat d'assurance et le rôle social et économique des assurances.....	15
1- les caractéristiques des contrats d assurance	15
1-1 Un caractère consensuel	15
1-2 un caractère aléatoire	15
1-3 un caractère obligatoire	15
2- Les diverses catégories d'assurés.....	15
2-1Le preneur d'assurance	16
2-2 l'assuré	16
2-3 le bénéficiaire	16
3- le rôle social et économique des assurances	16
3-1 rôle social des assurances.....	16
3-2 rôleéconomique des assurances	17
4 -les techniques de répartition des risques dans les assurances	17
5-1 Définition du risque en assurance.....	18
5-2 Définition du risque assurable.....	19

Conclusion générale

5-3 Les types de risques à gérer par les assurances.....	19
5 la classification des risques	20
6-1 Les risques liés à la natalité.....	20
6-2 Les risques initiaux.....	20
6-3 Les risques acquis.....	20
6 Les opérations de réparation des risques dans les assurances	20
7-1 la coassurance	21
7-1-1 Le principe de fonctionnement de la coassurance	21
7-2 La réassurance.....	22
7-2-1 la base de fonctionnement de la réassurance	23
7 Les différentes formes de réassurances.....	24
8-1 La réassurance proportionnelle.....	24
8-2 La réassurance non proportionnelle.....	24
8-3 Le marché financier (cas de la France)	25
CHAPITRE II. LE COMMERCE INTERNATIONAL ET L'ASSURANCE DE TRANSPORT MARITIME	26
Section 1 : L'évolution des échanges Internationaux et leur épanouissement.....	26
1-1947-1980 : le boom économique et la deuxième révolution industrielle.....	26
2-1980- 1988 la récession et l'impact de dollars	27
3-1988-2000 l'épanouissement de l'économie mondiale.....	29
Section 2 : transport maritime international.....	30
1- définition du transport maritime international	30
2- spécificité du transport maritime international.....	30
3- transport maritime international en chiffre(actualités).....	30

Conclusion générale

4- Base réglementaire de transport maritime	31
4-1 1a convention de Bruxelles	31
4-1-2 La durée du contrat de transport maritime.....	31
4-1- 3 La responsabilité du transporteur maritime	31
4-1-4 Champ d'application	32
4-2 convention de Hambourg	32
4-2-1 La durée du contrat de transport maritime.....	32
4-2-2 La responsabilité du transporteur maritime	32
4-2-3 Champ d'application	32
5- Les incoterms	33
5-1 les rôles des incoterms	33
6-Les documents qui Régissent le transport maritime international	34
6-1 le connaissance	34
6-1-1 Les fonctions du connaissance	35
6-2 Lettre du transport Maritime	35
7- Le contrat du transport maritime	35
7-1 l'obligation du transporteur	36
7-2 les obligations du chargeur	36
8- Les intervenants dans l'expédition maritime	36
8-1 Chargeur	37
8-2 Transporteur.....	37
8-3 Propriétaire	37
8-4 Le consignataire	37
8-5 Le manutentionnaire	37
8-6 Agent maritime.....	37
8-6 Courtier d'assurances	
8-7 Douanier	38
8-7 Expert maritime.....	38
9- Les navires intervenants dans les transports maritimes	38

Conclusion générale

9-1 Navire spécial	38
9 1-1 vraquiers	38
a) -Minéralières	39
b) Cimentières.....	39
c) Céréalières	39
9-2 heavy-lifts	39
9-3 les navires tankers	39
9-4 les navires gaziers	39
9-5 navires non spécialisés	39
9-5 -1 les cargos conventionnelle	39
9-5-2 portes conteneurs	39
9-5-3 les navires Rouliers	39
10- L'impact des NTIC sur le transport maritime international	40
10-1 l'apport de la digitalisation pour le secteur maritime et portuaire (actualité)	40
10-2 exemples le port de Rotterdam	41
10-3 l'impact de la digitalisation et des NTIC sur le port de Rotterdam	42
11-Les avantages et les inconvénients de transport maritime	42
11-1 les avantages et les atouts du transport maritime	42
11-2 les inconvénients	43
Section 3 : L'assurance de transport maritime.....	43
1-Définition de l'assurance maritime sur faculté	44
2- Caractéristiques du contrat d'assurance maritime	45
3-L'étendue de l'assurance maritime	45
4-Les risques auxquels sont exposées les marchandises transportées	45
4-1'avaries particulières	45
4-1-1 - Au cour de transport.....	46

Conclusion générale

4-1-2 - Au cours des opérations de manutentions	46
4-2 - avaries communes	46
5- les garanties accordées par l'assurance de transport maritime	47
5-1- garantie tous risques	47
5-2-garantie « F.A.P/SAUF ».....	47
6- exclusion de garantie	47
6 -1- les risques sur les deux cas non indemnisable	48
6-2- les risques exclus sauf convention contraire (peut-être indemnisé)	48
7- L'intérêt de l'assurance maritime sur faculté	49
7-1 L'intérêt à se couvrir	49
7-2 L'intérêt pour l'assureur	50

Chapitre III : Actualité de l'assurance maritime en Algérie..52

Section 1 : Aperçu historique de l'évolution des assurances

1-La création de la CAAR et la souveraineté de l'État	53
2-Le contrôler et la surveillance de l'état	54
3-La liquidation des sociétés et le monopole de l'État	54
4- Fin du monopole de l'état et la privatisation	54
5-Définition de l'assurance maritime algérienne.....	55

Section 2 : actualités sur la structure portuaire en Algérie.....55

1-La structure portuaire Algérienne	55
1-1 l'infrastructure inadaptée	55
1-2 Sous-équipement flagrant.....	56
1-3 Des ports très mal gérés	57
1-4 Déficience en espace portuaire	58
2-Conséquences de ce retard	59
3-La stratégie portuaire adaptée par l'état (une stratégie flou).....	59

Conclusion générale

3-1 Bejaia le port pionnier	59
3-2 Dubaï -Port -WORLDS à la rescousse	60
3-3Djazair port World	60
3-4 DJEN DJEN PORT WORLDS	61
8 -Conclusion	61
9 Section 3 : étude de cas sur l'actualité d'assurance de transport maritime au sein de CAAT (BÉJAÏA)	62
1- Présentation de CAAT	62
2- les étapes et les mécanismes du contrat d'assurance de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT	
2-1 l'étape de la sollicitation du contrat assurance	63
2-2 L'étape de la tarification	63
2-3 l'étape de la mise en place des documents	63
2-4 l'Etape de règlementation de la prime	63
2-5 l'Etape de la remise de contrat à l'assuré.....	64
2-6-Etape d'enregistrement de police d'assurance	
3- La méthodologie de la tarification des assurances de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT	
3-1 la nature de la marchandise	64
3-2 Valeur de marchandise	64
3-3 Mode d'assurance choisi	64
3-4 Provenance de marchandises	64
3-5 les garanties annexées	65
3-5-1 les garanties vol et disparition.....	65
3-5-2 prolongation de séjour à quai	65
3-5-3 transport complémentaire	65
3-5-4 risques de guerre	66
3-6 surprimes et majoration	66
3-6-1 La surprimes pour transbordement	66
3-6-2 Majoration pour chargement en pontée	66

Conclusion générale

3-6-3 Surprime pour âge et pavillon du navire	66
3-7 les réductions et les rabais	67
3 7-1 transports en conteneur	67
3-7-2 Surveillance de déchargement	67
3-7-3 séjours en magasin	67
3-8 calculs de la prime d'assurance	67
3-8-1 calculs de la prime totale	67
3-8-2 calculs de la prime nette	68
3-8-3 calculs de taux global	68
3-9 Exemple de tarification en assurance maritime	68
3-9-1 détermination du taux de base	68
3-9-2 Déterminations des surprimes	69
3-9-3 Détermination des taux de majoration	69
3-9-4 Détermination des taux de réductions et des rabais	69
4-Les mécanismes d'indemnisations	70
4-1 procédures relatives à l'indemnisation des sinistres	70
4-1-1 phase d'ouverture de dossier	70
4-1-1-1 Déclaration de sinistres	70
4-1-1-2 La constitution de la provision	70
4-1-1-3 L'enregistrement du sinistre	70
4-1-1-4 Avis de sinistres	70
4-1-2 phase de la détermination de l'indemnité	70
4-1-3 Phase de règlement	71
4-1-3-1 Dispatche de règlement	71
4-1-3-2 quittance de règlement.....	71
4-1-3-3 pièces de dépenses.....	71
4-1-3-4 établissement du chèque.....	71

Conclusion générale

4-1-3-5 classements du dossier après règlement.....	71
4-2 indemnisations des avaries particulières.....	71
4-2-1 Présentation des éléments relative au sinistre.....	71
4-2-2 Déclaration du sinistre par l'assuré	72
4-2-3 Constations des dommages	72
4-2-4 Estimation des dommages	73
4-2-5 Evaluation des dommages par l'assureur	73
4-2-6 Règlement du dossier sinistre	73
4-2-7 Étude de dossier sinistre	74
4-2-8 Détermination du montant à indemniser.....	74
5 – Conclusion.....	75
6 –Conclusion générale	76
7 -BIBLIOGRAPHIE	79
8 –GLOSSAIRE.....	82
9 –TABLE DES MATIERES.....	84

1-Ouvrages

- BIGOT Jeans, BELLANDO Jean-Louis, HAGOPIAN Mickaël, MOREAU jacques, PARLEANI Gibbert : « traité de droit des assurances », édition Delta, 1996
- 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
- Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, Ed Larcier, Bruxelles, 2004, A partir des bases techniques de l'assurance 2012.
- DAILLY (M), logistique et transport international, ED L' HARMATTAN, France 2013
- DUCRET, (2008) régions portuaires et mondialisation, ED ECONOMICA, PARIS 2015
- ELKHALIFA – MOHAMED ET KAMEL, guide des transports internationaux de marchandises, ED DAHLEB, ALGER, 1995
- F.COULBAULT C.ELIASHBERG M.LATRASSE : « les grands principes de l'assurance » édition l'argus, 2009
- François Couilbault, Constant Eliashberg, Michel Latrassé : « les grands principes de l'assurance », largus, 2002.
- HENRIET DOMINIQUE : ROCHET-JEAN-CHARLES, micro – économie de l'assurance .ED ECONOMICA.1991, PARIS
- MARCO-JEAN-PARTICK, risques e assurance transport maritime, routier, aériens, ferroviaires, fluviaux, ED .L ARGUST de l'assurance, France .2003
- Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2ème éd, paris, 2005,
- MOHAMED – CHERIF F, Z (2010), le transport du conteneur, la gestion des risques, ED techniques et économiques, PARIS, 2010
- M' HAMMED SETTI, FATIMA – ZOHRA, MOHAMED –CHERIF AND CESAR DUCRUET “ les portsalgériens dans la mondialisation ED. MITERANNEE, France, 2015
- MICHEL VERGE – FRANCESCHI, dictionnaire d'histoire maritime, EDIION ROBERT LLAFFONT, PARIS, 2002
- PASCO CORINE, commerce international, ED DU NORD, 4eme édition, PARIS 2002

Bibliographie

- Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998
- Sabine BELHAMICH, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005

2- REVUES

- ALLILI Brahim : « Assurance Multirisque Habitation », Rapport de stage de fin de la 4ème année de l'Ecole Supérieure de statistique et D'économie appliquée, 2014/2015
- Cour de technique des assurances de l'UMMTO
- Documentations de « l'économie d assurances » extrait d ouvrages des économies d assurances,
Et assurance industriels dans l'article 10 assurance et son histoire

3-MEMOIRE

- Mémoire de fin d'étude de M.HAMICHE FATALI ET Mlle OUYED FATIHA, l'assurance faculté dans le transport maritime international,
- Mémoire fin d'étude thème : évolution de sous branche d'assurance transport faculté maritime (cas de la société national l d'assurance S.A.A), faite par Mlle HALICHE Meriem et Mlle MOKHTARI Hayat

4-TEXTES JURIDIQUES

- Code maritime algérien
- Code des assurances
- l'ordonnance°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances
- l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 Juillet 1988 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles
- la loi 06-04 du 20 février 2006. A partir des bases techniques de l'assurance
- L'ordonnance n°76-80du 23 octobre 1976 portant code maritime.
Article 195 du code maritime algérien,
- La convention de Bruxelles, de 25aout 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance

Bibliographie

5-SITES INTERNETS

- ✓ WWW.C.A.A.R.FR
- ✓ WWW.MEMOIREONLINE.COM
- ✓ www.persee.fr/doc/ecofi
- ✓ <http://www.cna.dz>
- ✓ www.ooreka.fr
- ✓ www.douane.gouv.fr
- ✓ www.portofrotterdam.com
- ✓ www.juridique.com
- [www.fourtune-de mers.com](http://www.fourtune-de_mers.com)
- ✓ www.actualiteprtuairealgerie.fr
- ✓ www.CAAT.FR
- ✓ C.A.A.T-wikipédia.fr

Glossaire

1-mutuelles : sont des sociétés de personnes à but non lucratif, organisent la solidarité entre leurs membres, et dont les fonds proviennent principalement des cotisations des membres, donc le rôle avant tout social.

2- confréries: sont à l'origine religieuse, fondées en vue de favoriser une entraide fraternelle, à la base c'est une « association religieuse » qui remonte à l'antiquité. Sont interdites de vendre leurs prestations, faire de commerce ou vendre leurs biens, leurs ressources provenaient exclusivement de dons volontaires, de legs, de quêtes

3-gilde : apparaît au moyen âge, c'est une association ou coopération de personnes pratiquant une activité commune, généralement des marchands, qui s'est doté des règles et des privilèges spécifiques, elles luttent pour les intérêts et les droits de ces membres auprès des autorités.

4-fortunes de mers : est un événement dommageable qui survient pendant une expédition en mer. C'est généralement lié à l'état de la mer (agitée, très houleuse) et au vent (tempête), comme le naufrage, l'échouement etc.

La fortune de mer est considérée comme un cas de force majeure propre au droit maritime

5-L'assureur : c'est un organisme qui a habilité à pratiquer des opérations d'assurances, et ainsi organise la mutualisation des risques au sein de la communauté des assurés et qui s'engage en cas de la réalisation des risques, à couvrir les pertes financières éventuelles de ces assurés dans la limite de la convention qu'ils ont fixé ensemble.

6-L'assuré : c'est la personne qui contracte une assurance auprès de l'assureur, pour se prémunir contre les événements dommageables (maladies, incendies, vol, décès) ou contre les risques liés à certains objets qu'il possède (automobile, habitation).

7-prime d'assurance : est le prix que l'assuré doit payer à l'assureur pour pouvoir bénéficier de la couverture d'assurance en cas le sinistre se réalisera.

8-indemnité : somme versée par l'assureur conformément aux dispositions du contrat d'assurances, en dédommageant du préjudice subi par l'assuré.

9-Aléa : c'est la survenance imprévisible d'un événement dont les conséquences dommageables entraîneront l'application du contrat (l'incendie, accident de voitures, ...etc.).

10-avarie : dommage survenu à des marchandises ou corps de navire depuis leur départ ou leur chargement jusqu'à leur arrivée ou leur déchargement et compris ainsi les frais imprévus nécessaires pour éviter ou réparer ces dommages.

Glossaire

11-surprime : prime supplémentaire exigée par un assureur en cas de risque aggravé ou pour couvrir un risque nouveau.

11-corps de navire : se définit comme l'ensemble constitué par la coque, les appareils, moteurs et tous les accessoires et dépendances (embarcations annexes, engins de levages embarqués, ancres et chaînes. Etc.)

12-clause : paragraphe d'un contrat d'assurance définissant les droits et les obligations de l'assureur et de l'assuré, elle précise le fonctionnement des garanties et les engagements des deux parties.

13-manutentions : c'est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce.

15-frets maritime : désigne l'acheminement de longue distance de la plus part des matières premières, qu'il s'agisse d'énergies (pétrole, gaz, charbon..etc.) des denrées alimentaires (blé, soja) , de métaux (fers, cuivre) .

16-stackers : est un tracteur de chantier destiné au levage de conteneurs et de caisses mobiles dans les ports,

17-les marchandises en pontée : désigne l'ensemble des marchandises arrimées sur le pont, conteneurs, colis lourds, grumes, etc. Les animaux vivants sont souvent transportés en pontée.

19-marchandises en vrac : Dans le transport maritime, les vrac correspondent aux produits transportés directement dans la cale du navire ou dans les aménagements prévus à cet effet ou toutes genres de marchandises transportées sans être emballées appelé dans le langage logistique transport à nue. On distingue les vrac solide Comme : le charbon ; le ciment, le sable, les engrais, le blé ; le sucre brute, les vrac liquides telle que : le pétrole et les produits pétroliers, les produits chimiques, les huiles comestibles.

Résumé

l'assurance est née depuis l'antiquité sous forme de mutuels puis avait pris d'autre allure comme : confréries, guildes..Etc.

La première assurance a connu l'homme c'est bien assurance maritime plus exactement en Italie (Florence) en 1329, ceci est parvenu grâce au développement de transport maritime à cette époque, leur succès lui permet de s'étendre sur les régions terrestres ou avait aussi une grande réussite sous plusieurs formes : assurances des dommages, assurances vie.....etc.

L'assurance n'aurait jamais existé sans le développement du commerce international ce dernier est régi par les conventions internationales (Bruxelles et Hambourg) et la chambre de commerce internationale (CCI) via ces actions correctives et règles (Incoterms) .

Toute expédition maritime nécessite une assurance vu que les capitaux engagés dans les eaux sont très importants et d'autre part les importateurs et les exportateurs ne peuvent pas faire face à ces colossales pertes et dommages subis.

L'assurance se pratique sous deux formes : TOUS RISQUES ET P.A.F/ SAUF

L'Algérie a hérité une assurance ancienne après son indépendance, elle avait la modifier pour la mettre en harmonie avec son nouvelle économie, mais cela apparaît insuffisant

Puis les autorités ont mené une stratégie de modernisations des infrastructures portuaires pour les relancer vers l'avant et ainsi de se concurrencer cela se traduit par des partenariats étrangers (PROTEK-INTERNATIONAL ET DUBAI- PORT –WORLD), mais malheureusement sont échoués par ce que les vrais obstacles ne sont pas réellement résolus

Pour le cas d'assurance maritime algérienne demeure inquiétante et inefficace vu que le système de gestion qui règne au sein de cette assurance est défavorable.

Summary

Insurance has been born since antiquity in the form of mutual and then took on another aspect like: brotherhoods, guilds, etc.

The first insurance was known to man, it is maritime insurance more exactly in Italy (Florence) in 1329, this was achieved thanks to the development of maritime transport at that time, their success allows it to extend to land areas where had also a great success in several forms: damage insurance, life insurance... etc.

Insurance would never have existed without the development of international trade, which is governed by international conventions (Brussels and Hamburg) and the International Chamber of Commerce (ICC) via these corrective actions and rules (incoterms).

Any maritime expedition requires insurance since the capital invested in the waters is very important and on the other hand importers and exporters cannot cope with these colossal losses and damages suffered.

AC insurance is practiced in two forms: ALL RISKS AND P.A.F / EXCEPT

Algeria inherited an old insurance after its independence, it had modified it to bring it into harmony with its new economy, but this appears insufficient

Then the authorities carried out a strategy of modernization of the port infrastructures to relaunch them forward and thus to compete with each other, this translated by foreign partnerships (PROTEK-INTERNATIONAL AND DUBAI- PORT -WORLD), may unfortunately be failed by what the real obstacles are not really solved

For the case of Algerian maritime insurance remains worrying and ineffective given that the management system which reigns within this insurance is unfavorable.

Tableau N°1 : les 10 premiers pays participant au commerce mondial en 2009¹

Rang	Exportateurs	Part en %	Rang	Importateurs	Part en %
1	Chine (hors Hong-Kong)	9.6	1	Etats-Unis	12.7
2	Allemagne	9	2	Chine	8.0
3	États-Unis	8.5	3	Allemagne	7.4
4	Japon	4.7	4	France	4.4
5	Pays-Bas	4	5	Japon	4.4
6	France	3.8	6	Royaume-Unis	3.8
7	Italie	3.2	7	Pays-Bas	3.5
8	Belgique	3.0	8	Italie	3.2
9	Corée (rép)	2.9	9	Hong-Kong (dont imports définitifs : 0.7)	2.8
10	Royaume-Uni	2.8	10	Belgique	2.8
Total 10 premiers exportateurs		51.5%	Total 10 premiers importateurs		53%

¹ Oreilly.com

Table des matières

Remerciements	I
Dédicaces	II
Sommaire.....	III
Liste des tableaux.....	IV
Liste des abréviations	V
Introduction générale	1
CHAPITRE I. GENERALITES SUR L'ASSURANCE	4
Section 1 : Aperçu historique de l'assurance et leur évolution.....	4
1- histoire des assurances	4
2- évolution des assurances	5
3- tournant des assurances	6
Section 2 : L'assurance.....	6
1-Définition des assurances	6
2- l'assurance des dommages.....	7
2-1 l'assurance responsabilité civile	7
2-2 assurances automobiles	8
2-2-1 Le contenu de la garantie en assurance automobile	8
2-2-2 les garanties	8
2-2-2-1 la responsabilité civile en circulation	8
2-2-2-2 responsabilités civiles hors circulation	9

2-2-2-3 Garanties complémentaires	9
2-2-2-4 Touts risques	9
2-2-2-5 Dommages et collisions	9
2-2-2-6 Bris de glace.....	10
2-2-2-7 Vol	10
2-2-2-8 incendie et explosions	10
2-2-2-9 défense et recours	10
2-2-2-10 occupants du véhicule assuré	10
2-2-2-11 l'indemnités contractuelles	11
2-3 Assurance d'habitation	11
2-3-1 Les biens garantis par ce type de contrat d'habitation	11
2-3-2 l'application de l'assurance d'habitation	11
2-3-3 les risques couverts par ce contrat d'assurance	11
2-3-3-1 Incendie et risques annexes	12
2-3-3-2 Dégâts des eaux	12
2-3-3-3 vol	12
2-3-3-4 Brise de glace	12
2-3-3-5 responsabilités civiles du propriétaire ou du locataire	12
2-4 Assurances d'ouvrage et tous les risques du chantier	13
3- Assurance des personnes.....	13
3-1 L'assurance vie	13

3-1-1 assurance vie en cas de décès	14
3-1-2 Assurance vie en cas de vie (vivant)	14
3-2 Assurance maladie (Obligation-sociale)	14
3-2-1 assurance d'invalidité/ accident de travail	14
3-2-2 Assurances maladie complémentaire de santé	14
Section 3 : Les caractéristiques du contrat d'assurance et le rôle social et économique des assurances.....	15
1- les caractéristiques des contrats d assurance	15
1-1 Un caractère consensuel	15
1-2 un caractère aléatoire	15
1-3 un caractère obligatoire	15
2- Les diverses catégories d'assurés.....	15
2-1Le preneur d'assurance	16
2-2 l'assuré	16
2-3 le bénéficiaire	16
3- le rôle social et économique des assurances	16
3-1 rôle social des assurances.....	16
3-2 rôle économique des assurances	17
4 -les techniques de répartition des risques dans les assurances	17
5-1 Définition du risque en assurance.....	18
5-2 Définition du risque assurable.....	19
5-3 Les types de risques à gérer par les assurances.....	19

5	la classification des risques	20
6-1	Les risques lies à la natalité.....	20
6-2	Les risques initiaux.....	20
6-3	Les risques acquis.....	20
6	Les opérations de réparation des risques dans les assurances	20
7-1	la coassurance	21
7-1-1	Le principe de fonctionnement de la coassurance	21
7-2	La réassurance.....	22
7-2-1	la base de fonctionnement de la réassurance	23
7	Les différentes formes de réassurances.....	24
8-1	La réassurance proportionnelle.....	24
8-2	La réassurance non proportionnelle.....	24
8-3	Le marché financier (cas de la France)	25
 CHAPITRE II. LE COMMERCE INTERNAIONAL ET L ASSURANCE DE TRANSPORT MARITIME		26
Section 1 : L'évolution des échanges Internationaux et leur épanouissement.....		26
1-1947-1980	: le boom économique et la deuxième révolution industrielle.....	26
2-1980- 1988	la récession et l'impact de dollars	27
3-1988-2000	l'épanouissement de l'économie mondiale.....	29
Section 2 : transport maritime international.....		30
1-	définition du transport maritime international	30
2-	spécificité du transport maritime international.....	30
3-	transport maritime international en chiffre (actualités).....	30
4-	Base réglementaire de transport maritime	31

4-1	1a convention de Bruxelles	31
4-1-2	La durée du contrat de transport maritime.....	31
4-1-3	La responsabilité du transporteur maritime	31
4-1-4	Champ d'application	32
4-2	convention de Hambourg	32
4-2-1	La durée du contrat de transport maritime.....	32
4-2-2	La responsabilité du transporteur maritime	32
4-2-3	Champ d'application	32
5-	Les incoterms	33
5-1	les rôles des incoterms	33
6-	Les documents qui Régissent le transport maritime international	34
6-1	le connaissance	34
6-1-1	Les fonctions du connaissance	35
6-2	Lettre du transport Maritime	35
7-	Le contrat du transport maritime	35
7-1	l'obligation du transporteur	36
7-2	les obligations du chargeur	36
8-	Les intervenants dans l'expédition maritime	36
8-1	Chargeur	37
8-2	Transporteur.....	37
8-3	Propriétaire	37
8-4	Le consignataire	37
8-5	Le manutentionnaire	37
8-6	Agent maritime.....	37
8-6	Courtier d'assurances	
8-7	Douanier	38
8-7	Expert maritime.....	38
9-	Les navires intervenants dans les transports maritimes	38
9-1	Navire spécial	38

9 1-1 vraciers	38
a) -Minéralières	39
b) Cimentières.....	39
c) Céréalières	39
9-2 heavy-lifts	39
9-3 les navires tankers	39
9-4 les navires gaziers	39
9-5 navires non spécialisés	39
9-5 -1 les cargos conventionnelle	39
9-5-2 portes conteneurs	39
9-5-3 les navires Rouliers	39
10- L'impact des NTIC sur le transport maritime international	40
10-1 l'apport de la digitalisation pour le secteur maritime et portuaire (actualité)	40
10-2 exemples le port de Rotterdam	41
10-3 l'impact de la digitalisation et des NTIC sur le port de Rotterdam	42
11-Les avantages et les inconvénients de transport maritime	42
11-1 les avantages et les atouts du transport maritime	42
11-2 les inconvénients	43
Section 3 : L'assurance de transport maritime.....	43
1-Définition de l'assurance maritime sur faculté	44
2- Caractéristiques du contrat d'assurance maritime	45
3-L'étendue de l'assurance maritime	45
4-Les risques auxquels sont exposées les marchandises transportées	45
4-1'avaries particulières	45
4-1-1 - Au cour de transport.....	46
4-1-2 - Au cours des opérations de manutentions	46
4-2 - avaries communes	46

5- les garanties accordées par l'assurance de transport maritime	47
5-1- garantie tous risques	47
5-2-garantie « F.A.P/SAUF ».....	47
6- exclusion de garantie	47
6 -1- les risques sur les deux cas non indemnisable	48
6-2- les risques exclus sauf convention contraire (peut-être indemnisé)	48
7- L'intérêt de l'assurance maritime sur faculté	49
7-1 L'intérêt à se couvrir	49
7-2 L'intérêt pour l'assureur	50

Chapitre III : cas de l'assurance maritime en Algérie.....52

Section 1 : Aperçu historique de l'évolution des assurances

1-La création de la CAAR et la souveraineté de l'État	53
2-Le contrôle et la surveillance de l'état	54
3-La liquidation des sociétés et le monopole de l'État	54
4- Fin du monopole de l'état et la privatisation	54
5-Définition de l'assurance maritime algérienne.....	55

Section 2 : actualités sur la structure portuaire en Algérie.....55

1-La structure portuaire Algérienne	55
1-1 l'infrastructure inadaptée	55
1-2 Sous-équipement flagrant.....	56
1-3 Des ports très mal gérés	57
1-4 Déficience en espace portuaire	58
2-Conséquences de ce retard	59
3-La stratégie portuaire adaptée par l'état (une stratégie flou).....	59
3-1 Bejaia le port pionnier	59
3-2 Dubaï -Port -WORLDS à la rescousse	60

3-3Djazair port World	60
3-4 DJEN DJEN PORT WORLDS	61
8 -Conclusion	61
9 Section 3 : étude de cas sur l'actualité d'assurance de transport maritime au sein de CAAT (BÉJAÏA)	62
1- Présentation de CAAT	62
2- les étapes et les mécanismes du contrat d'assurance de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT	
2-1 l'étape de la sollicitation du contrat assurance	63
2-2 L'étape de la tarification	63
2-3 l'étape de la mise en place des documents	63
2-4 l'Etape de règlementation de la prime	63
2-5 l'Etape de la remise de contrat à l'assuré.....	64
2-6-Etape d'enregistrement de police d'assurance	
3- La méthodologie de la tarification des assurances de transport maritime sur faculté au sein de la CAAT	
3-1 la nature de la marchandise	64
3-2 Valeur de marchandise	64
3-3 Mode d'assurance choisi	64
3-4 Provenance de marchandises	64
3-5 les garanties annexées	65
3-5-1 les garanties vol et disparition.....	65
3-5-2 prolongation de séjour à quai	65
3-5-3 transport complémentaire	65
3-5-4 risques de guerre	66
3-6 surprimes et majoration	66
3-6-1 La surprimes pour transbordement	66
3-6-2 Majoration pour chargement en pontée	66
3-6-3 Surprime pour âge et pavillon du navire	66
3-7 les réductions et les rabais	67

3 7-1 transports en conteneur	67
3-7-2 Surveillance de déchargement	67
3-7-3 séjours en magasin	67
3-8 calculs de la prime d'assurance	67
3-8-1 calculs de la prime totale	67
3-8-2 calculs de la prime nette	68
3-8-3 calculs de taux global	68
3-9 Exemple de tarification en assurance maritime	68
3-9-1 détermination du taux de base	68
3-9-2 Déterminations des surprimes	69
3-9-3 Détermination des taux de majoration	69
3-9-4 Détermination des taux de réductions et des rabais	69
4-Les mécanismes d'indemnisations	70
4-1 procédures relatives à l'indemnisation des sinistres	70
4-1-1 phase d'ouverture de dossier	70
4-1-1-1 Déclaration de sinistres	70
4-1-1-2 La constitution de la provision	70
4-1-1-3 L'enregistrement du sinistre	70
4-1-1-4 Avis de sinistres	70
4-1-2 phase de la détermination de l'indemnité	70
4-1-3 Phase de règlement	71
4-1-3-1 Dispatche de règlement	71
4-1-3-2 quittance de règlement.....	71
4-1-3-3 pièces de dépenses.....	71
4-1-3-4 établissement du chèque.....	71
4-1-3-5 classements du dossier après règlement.....	71

4-2 indemnisations des avaries particulières.....	71
4-2-1 Présentation des éléments relative au sinistre.....	71
4-2-2 Déclaration du sinistre par l'assuré	72
4-2-3 Constatations des dommages	72
4-2-4 Estimation des dommages	73
4-2-5 Evaluation des dommages par l'assureur	73
4-2-6 Règlement du dossier sinistre	73
4-2-7 Étude de dossier sinistre	74
4-2-8 Détermination du montant à indemniser.....	74
5 – Conclusion.....	75
6 –Conclusion générale	76
7 -BIBLIOGRAPHIE	79
8 –GLOSSAIRE.....	82
9 –TABLE DES MATIERES.....	84