

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES DE GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

Mémoire de fin de Cycle

Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales

Option : Finance et Commerce International

Thème

***Couverture des risques de commerce international et
les assurances faculté maritime en Algérie
Cas de la CAAT***

Réalisé par :

1-M^{me} Ait arab Karima

2- M^{me} Amari Walida

Devant le jury composé de :

M.....

M.....

M.....

Encadreur : -M^rABBACIA

Promotion2016-2017

Remerciements

REMERCIEMENT

Tout d'abord

Au terme de ce travail, je remercie dieu le tout puissant qui m'a donné la force, la patience ainsi que le courage et la santé afin de parvenir à terminer ce travail.

Je tiens à adresser mes vifs remerciements à tous ceux qui ont contribué de près ou loin à la réalisation de ce modeste travail.

Tout particulièrement :

- *Mr F CHIKHOUNTE : Responsable des assurances*
- *L'ensemble du personnel de la direction d'assurance de la CAAT lui m'a soutenu tout au long de mon stage*
- *Mon professeur et encadreur Mr ABBACI Ayoub, pour l'enseignement qu'il m'a dispensé, pour sa disponibilité, ses conseils son suivi et notamment le temps qu'il m'a accordé tout au long de mon stage.*

Dédicaces



DEDICAC E

Je dédie mon travail à :

- ✓ *Mon père et ma mère, qui ont sacrifié les plus belles années de leur vie pour me voir un jour réussir.*
- ✓ **Mes sœurs : Lamia et Siham**
- ✓ **Toute ma famille, oncle, tantes, cousins, cousines**
- ✓ **Toutes mes amies surtout : Samou, Karima, Zuina, Yasmina, Sonia**
- ✓ **Tout mes amis surtout : Lounes, Sifou, Laid**
- ✓ **Et à tous ceux qui me sont proches**



Walida



DEDICACE

Je dédie ce travail à tous ceux qui sont chers à mon égard :

- ✓ *A cette femme courageuse généreuse et merveilleuse qui est mère qui a su par sa tendresse et sa patience me propulser plus loin dans mon parcours ,puisse ce travail être la récompense de tes soutiens moraux et sacrifices , Que dieu te garde et t'accorde santé et bonheur pour que tu restes la splendeur de ma vie*
- ✓ *A mon père*
- ✓ *A mes sœur*
- ✓ *A mon frère Redouane*
- ✓ *A toutes mes copines : Sonia ; Nawal ; Lamia ; Thafath ...*
- ✓ *Sans oublier mon très cher fiancé Hannibal qui à été à mes cotés tout au long de mes études, et sa toutes sa famille*
- ✓ *A toute ma famille de prés ou de loin*



Karima.A

Abréviations

Glossaire

CAAT : Compagnie Algérienne D'assurance Transport.

EXW: Ex Works

FCA: Free Carrier

CPT: Carriage Paid

CIP: Carriage And Insurance Paid

DAT: Delivered At Terminal

DAP: Delivered At Place

DDP: Delivered duty paid

FAS: Free alongside ship

FOB: Free on board

CFR: Cost and freight

CIF: Cost, insurance and freight

SMAEX : Société marocaine d'assurance à l'exportation

PIB : Produit intérieur brut

VAB : Valeur ajouté brut

VA : Production totale

CA : Consommation intermédiaire

FAP, SAUF : Franc d'avarie particulière sauf

EPE/SPA : Société par action

F.A.P.A : Assurance franc d'avarie particulière absolument

F.A.A : Assurance franc d'avarie absolument

RC VOITURIER : Responsabilité civil voiturier

CA : Chiffre d'affaire

B/L : Bill of lading / connaissement

Sommaire

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre I : les risques de commerce international	
Introduction.....	4
Section 1 : la naissance des risques du commerce international.....	4
Section 2 : les différents risques liés au commerce international.....	13
Section 3 : la couverture des risques nés des opérations commerciales.....	16
Conclusion	20
Chapitre II : les assurances facultés maritimes	
Introduction	21
Section 1 : cadre conceptuels et aperçu historique sur les assurances.....	21
Section 2 : assurance transport maritime.....	28
Section 3 : les risques sur la faculté maritime.....	34
Conclusion.....	38
Chapitre III: étude de cas au niveau de la CAAT	
Introduction	39
Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil.....	39
Section 02 : les clauses d'un contrat d'assurance au niveau de la CAAT.....	44
Conclusion.....	51
Conclusion générale :	52

Bibliographie

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

De nos jours, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services et pour satisfaire les besoins des consommateurs. C'est ainsi que les échanges internationaux se sont développés et ont pris de l'ampleur jour après jour. Des millions de produits sont commandés, vendus et acheminés par voie aérienne, maritime ou terrestre.

En effet le développement du commerce international nécessite aujourd'hui un traitement rapide, des transactions sécurisées et des biens couverts. C'est pourquoi l'importateur et l'exportateur font appel à d'autres intermédiaires pour le bon déroulement de l'échange.

L'assurance est une activité importante dans l'économie nationale de part ses vertus de protection financière octroyée aux personnes physiques et morales contre les risques ou les aléas qu'elles encourent.

L'homme a toujours été vulnérable et exposé à des risques, soit liés à sa vie, soit liés à ses biens, mais le plus important est que chaque individu soit protégé contre les conséquences économiques de l'aléa.

Ainsi, le transport maritime consiste à déplacer des marchandises pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement, le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement et son acheminement au port. Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de dumping.

Lors de transport de marchandise par voie maritime, il convient de préciser que la dite marchandise est exposée aux différents risques qui provoquent la réalisation des sinistres tels que: les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids. Pour faire face à ces différents risques, l'importateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance pour garantir la régularité des échanges commerciaux. , les facultés sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final et la couverture des risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime peuvent être garantis par les deux modes d'assurance, TOUS RISQUE et FAP

Introduction générale

SAUF, ces derniers couvrent ces marchandises pendant les trajets préliminaires ou complémentaires du transport maritime.

L'objet de ce travail, nous intéressé à l'assurance de transport maritime qui est l'élément important entrant dans le commerce international, à travers les différentes garanties et les différents risques.

La question centrale à laquelle nous tenterons d'y répondre est :

Quelle sont les clauses de contrat d'assurance dans le transport maritime en Algérie ?

À cette question principale se greffent des questions secondaires qui peuvent intervenir afin de toucher de plus près au but recherché :

- De quoi s'agit il les risques de commerce extérieur ?
- Quels sont les éléments d'une opération d'assurance ?
- Quels sont les intervenants dans une expédition maritime ?
- Comment couvrir les risques liés au transport de marchandise dans le cadre du commerce international ?

Nous baserons notre réflexion sur les hypothèses suivantes :

- quand une marchandise transportée dans le cadre d'une opération du commerce international est couverte par une police d'assurance faculté maritime en Algérie.
- Différents scénarios de sinistre susceptible de se produire, lors des opérations de transport, pouvant affectés une marchandise, à savoir les avaries communes et les avaries particulières.

Pour essayer de répondre à ces questions, nous avons opté pour la méthodologie suivante :

Nous avons devisé notre travail en deux parties, une partie théorique basée sur une recherche bibliographique (ouvrages, revues, mémoires, des documents internes de la CAAT et cites Internet,...etc.).

Introduction générale

Une partie pratique, en effectuant un stage au niveau de l'agence de la CAAT (Bejaia) pour une durée d'un mois.

La partie théorique est subdivisée en deux chapitres, dans le premier intitulé les risques de commerce international, nous allons examiner la naissance les risques de CI, les différents risque, ainsi que la couverture de ses risques. Le deuxième chapitre est consacré aux assurances faculté maritime et la couverture les risques liée au transport dans le cadre d'une opération du commerce international.

Chapitre I :les risques de commerce international

Chapitre I : Les risques de commerce international

Introduction

Le commerce international définit l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc la consommation et du développement des techniques de production et de financement. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie

En conséquence, l'objectif de ce chapitre est de présenter des généralités de commerce international, il sera divisée en trois sections : dans la première section, nous allons retracer la naissance de risque de commerce international, la deuxième section les différents risque liés au commerce international, en fin la couverture des risques liée au commerce international.

Section 01 : la Généralité sur le commerce international

Une bonne connaissance dans la naissance des risques de commerce international est indispensable pour faire faces aux éventuels conflits, la maîtrise de ces risques permet de se protégé contre les dégâts.

Le contrat qui constitue une protection juridique efficace pour les parties doit être élaboré avec beaucoup de soins, en accordant une attention particulière, pour une meilleure harmonisation des pratiques du commerce international, les contractants se réfèrent aux incoterms.

1 : le contrat du commerce international

L'objectif d'un contrat est de conclure un accord qui protège les intérêts de toutes les parties prenantes. La rédaction d'un contrat commercial international est beaucoup plus complexe que celle d'un contrat de commerce intérieur¹.

1.1. Définition du contrat international :

1.1.1. La notion juridique du contrat international :

C'est la notion qui comporte l'élément « d'extranéité ». Ces éléments indiquent qu'il y'a des points de contact, avec au moins deux états. Un contrat interne ne comporte aucun élément d'extranéité

¹CHILION.SLIM," le contrat international" , Vuibert, paris, 2011, p8

Chapitre I : Les risques de commerce international

Ces éléments doivent être suffisants pour rendre un contrat international. Dans une première approche, tous les éléments sont suffisants d'être des éléments d'extranéité.

➤ Les éléments susceptibles à l'extranéité

- La nationalité
- Le domicile/la résidence
- L'établissement d'une personne morale

1.1.2. La notion économique du contrat international

La notion économique du contrat international met en jeu les intérêts du commerce international. Le contrat implique un mouvement de biens, services ou paiements à travers les frontières. C'est la substance économique du contrat qui est en centre.

1.2. Les effets du contrat de commerce international

Les effets du contrat sont² les obligations des parties et le transfert de propriété et de risque.

1.2.1. Obligations des parties : obligations du vendeur, obligation de l'acheteur

a) Obligations du vendeur

Garantir la conformité des marchandises aux spécifications du contrat ; livrer la marchandise dans les délais fixés, au lieu prévu ;

b) Obligations de l'acheteur

L'obligation de payer le prix, L'obligation de prendre livraison de la chose, vérifier la conformité des biens.

1.2.2. Transfert de propriété et de risques : transfert de propriété, transfert de risque

a) Transfert de propriété

Ce transfert intervient en règle générale, une fois l'acheteur acquitté, auprès de sa banque de la totalité de la somme due.

² Danny. Berlin, « la distribution international", droit et pratique du commerce international, 1993, p7

Chapitre I : Les risques de commerce international

b) Transfert de risque

Le transfert de risque est généralement associé au transfert de propriété. Cependant, vu la complexité des contrats de commerce international, le transfert de propriété ne vaut pas nécessairement transfert intégral de tous les risques.

Aussi, le recours aux « Incoterms », qui définissent sans ambiguïté le lieu de transfert des risques selon le choix des parties et le mode de transport à utiliser, constitue la meilleure solution.

2. Les incoterms :

2.1 .définitions des incoterms :

Les incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale³ mise en place par la chambre de commerce internationale. Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Le but des incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur⁴. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison de la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import⁵.

Dans les incoterms 2010 on trouve 11incoterms classés dans deux groupes distincts :

❖ Les règles applicables à tout mode de transport :

- **EXW (EX WORKS)**

Le vendeur remplit son obligation dès lors que les marchandises ont été mises à disposition de l'acheteur dans les locaux propres du vendeur ou dans un lieu dûment désigné. L'acheteur doit

³Dilan.LOTH "l'essentiel des techniques du commerce international" publico, paris, 2009, p14

⁴ Incoterms 2010, règle officielle CCI, interprétation des termes commerciaux, publication CCI N° 600, paris, 2007,p 45

⁵ Pedro. Corinne, "commerce international», 6^{ème} édition, DUNOD, paris, 2002, p61

Chapitre I : Les risques de commerce international

assumer tous les frais et risques pour l'acheminement des marchandises depuis l'endroit désigné, jusqu'au lieu de livraison désigné.

- **FCA (FREE CARRIER)**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand il a remis la marchandise, dédouanée à l'exportation, au transporteur désigné par l'acheteur au point convenu.

- **CPT (CARRIAGE PAID)**

Le vendeur assume les frais du transport maritime jusqu'au port de destination. Le transfert de risque est établi lorsque les marchandises sont mises à la disposition du premier transporteur. Ainsi, les frais d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP (CARRIAGE AND INSURANCE PAID)**

Les conditions sont les mêmes que pour CPT, le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut couvrir pendant le transport. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. Le vendeur est seulement tenu de prendre une couverture d'assurance minimale.

- **DAT (DELIVERED AT TERMINAL)**

Le vendeur a rempli son obligation dès lors que les marchandises, une fois déchargées du moyen de transport, sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le terme « terminal » comprend tout type lieu (terminal aérien, maritime, routier, entrepôt...). Le vendeur assume tous les risques liés à l'acheminement des marchandises et à leur déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.

- **DAP (DELIVERED AT PLACE)**

Le vendeur a rempli son obligation dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport d'approche prêt pour le déchargement au lieu de

Chapitre I : Les risques de commerce international

destination convenu. Le vendeur a la charge de tous les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination⁶

- **DDP (DELIVERED DUTY PAID)**

À l'inverse du terme EXW à l'usine, ce terme désigne l'obligation maximum du vendeur. Le vendeur fait tout, y compris le dédouanement à l'import et le paiement des droits et taxes exigibles, le transfert des frais et risques se fait à la livraison chez l'acheteur, lorsque les marchandises sont prêtes pour le déchargement au lieu de destination convenu.

- ❖ **Les règles applicables au transport maritime et transport par voies fluviales :**

- **FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)**

Le vendeur remplit son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut couvrir la marchandise.

- **FOB (FREE ON BOARD)**

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise⁷ est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des frais et des risques se place au passage du bastingage du navire au port d'embarquement.

- **CFR (COST AND FREIGHT)**

Le vendeur livre les marchandises à bord du navire où se procurent les marchandises déjà livrées, il y a transfert des risques pour perte des marchandises ou dommages subis par celles-ci, au moment où les marchandises sont mises à bord du navire. Le vendeur doit s'engager par contrat à payer les frais nécessaires pour assurer l'acheminement des marchandises jusqu'au port de destination désigné.

⁶<http://www.douane.gouv.fr/> consulte le 25/03/2017

⁷ Direction Générales des douanes et droit indirects, novembre 2007

Chapitre I : Les risques de commerce international

- **CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)**

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR, toute fois, il doit en plus souscrire une assurance au nom de l'acheteur, contre le risque de perte ou de dommage que peut couvrir la marchandise

2.2 .rôles des incoterms :

Les incoterms remplissent de nombreux rôles :

- **La Première fonction** : dans le cadre de contrats de commerce international et nationaux, ces termes définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur, notamment en matière de chargement, de transport, de type de transport, des assurances et de la livraison.

- **La deuxième fonction** : est de déterminer le lieu de transfert des risques.

- **La troisième fonction** : concerne la fourniture des documents et de l'information

2.3. Les différents modes de classement des incoterms

On peut classer les incoterms selon le type de vente, le type famille et type mode de transport.

2.3.1. Le classement selon le type de vente

a) Les ventes au départ : la marchandise voyage au risque de l'acheteur sur le transport principal. Les incoterms ventes au départ sont au nombre de 8 (EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CIP, CFR, CIF).

b) Les ventes à l'arrivée : le vendeur prend en charge le risque jusqu'au lieu de destination. Les incoterms ventes à l'arrivée sont au nombre de 3 (DAT, DAP, DDP).

2.3.2. Le classement selon le type de « famille »

a) La famille des « f » : comme free ou franco. La marchandise voyage aux risques et frais de l'acheteur. Elle comprend les incoterms FCA, FAS, FOB. **b) La famille des « c »** : est la plus nombreuse avec CPT, CIP, CFR et CIF. « C » signifie soit carriage (transport) soit Coste

Chapitre I : Les risques de commerce international

(coût). La marchandise voyage toujours aux risques de l'acheteur, le transport est à la charge du vendeur.

c) **La famille des « d »** : comme délivre s'est réduite avec les incoterms 2010, elle se compose de deux nouveaux (DAT, DAP) et d'un plus ancien (DDP). La marchandise circule aux risques et charges du vendeur.

2.3.3. Le classement par mode de transport⁸

a) **les incoterms multimodaux (tous les modes de transport)** : sont au nombre de 7 (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP).

b) **les incoterms maritimes et fluviaux** : sont pour leur part 4 (FAS, FOB, CFR, CIF).

2.4. La démarche des incoterms

A/ **les quartes groupes d'incoterms**: les incoterms des groupes E, F, C, D libèrent le vendeur de ses obligation dans le pays d'expéditions se sont des incoterms de vente de départ

Tableau n°01 : les quatre groupes d'incoterms

groupe E		incoterm d'obligation minimum pour le vendeur	EXW
groupe F	free ou franco	le vendeur n assume ni les risques ni les couts du transport principal	FCA, FAS, FOB
groupe C	COST or CARRIAGE, cout ou port	le vendeur assume les couts de transport principal, mais pas les risques	CFR, CIF, CPT, CIP
groupe D	delivered ou rendu	le vendeur assume les risques du transport principal et les couts	DAF, DES, DEQ, DDE, DDP

Source : établi par nos-soins à partir de l'ouvrage, p. Corinne, « commerce international », 4^e édition, DUNOD, paris, 2008. p.61

⁸Legrand, G., Martin, H : « gestion des opérations, export-import, 2^e édition, DUNOD, paris, 2005, p16

Chapitre I : Les risques de commerce international

B/ répartition des frais et les risques selon les incoterms : Les incoterms de tout mode transport sont présentés dans le tableau ci-dessous

Tableau n°02 : répartition des frais et risques selon incoterms

INCOTERMS CARACTERISTIQUE	SIGNIFICATION	PRINCIPAL
EXW (EX WORK)	à l'usine (lieu convenu)	l'acheteur doit assume tout les frais et risque pour l'acheminement des marchandises depuis l'endroit désigne, jusqu' au lieu de livraison désigne
FCA (FREE CARRIE)	franco transporteur (lieu convenu)	le vendeur supporte les frais et les risques jusqu' a la remise des marchandises au transporteur désigné par l'acheteur
FAS(FREE ALONG SIDE SHIP)	franco le long navire (port d'embarquement convenu)	le vendeur remplit son obligation lorsque la marchandise dédouané a l'exportation
FOB(FREE OU BOARD)	franco bord (port d'embarquement convenu)	le transfert des risques et des frais du vendeur a l'acheteur se place au passage du bastingage du navire au port d'embarquement
CFR(COST AND FREIGHET)	cout et fret (port de destination convenu)	le vendeur paie le fret maritime mais le transfert de se risque fais on la marchandise passe le bastingage du navire
CIF(COST,INSURANCE,AND FREIGHT)	cout, assurance, fret (port de destination convenu)	le vendeur paie le fret et souscrit une assurance

Chapitre I : Les risques de commerce international

		(obligation minimum : police fap (franche d'avarier particulière sur la valeur cif plus 10%)
CPT(CARRIAGE PAID TO)	port paye jusqu'à (point de destination convenu)	le vendeur choisit le transporteur, il paye le frais pour le transport des marchandises jusqu'à la destination convenu
CIP(CARRIAGE AND INSURANCE TO PAID)	port et assurance paye jusqu'à (point de destination convenu)	le vendeur qui paie le transport et paie l'assurance transport, les parties d'obligation sont identiques a celle de terme cpt
DAF(DELIVERY AT FRONTIER)...	rendu frontière (lieu convenu)	le vendeur livre la marchandise dédouané a l'exportation au lieu convenu a la frontières
DES (DELIVERED EX SHIP)	rendu ex ship (port de destination convenu)	le transfert des risques et des frais au bord du navire au point de déchargement usuel du port convenu
DEQ (DELIVERED EX QUAI, DUTY PAID)	rendu à quai, droits acquittés (port de destination convenu)	le vendeur supporte les risques et les frais jusqu'à la mise a disposition de la marchandise dédouanée sur le quai du port convenu
DDU (DELIVERED DUTY UNPAID)	rendu droits non acquittés (lieu convenu)	le vendeur supporte dans les frais et les risques jusqu'à a l'établissement de l'acheteur a l'exception du dédouanement a l'importation
DDP (DELIVERED DUTY PAID)	rendu droits acquittés (lieu convenu)	il définit l'obligation maximale du vendeur dans la mesure

Source : élaboré par l'ouvrage du commerce international (Mohamed el Khalifa, 1994, P124)

Chapitre I : Les risques de commerce international

Section 02 : Les différents risques liés au commerce international

Le risque désigne un danger bien identifié associée à l'occurrence d'un événement ou d'une série événement parfaitement descriptibles, dont on ne sait pas s'ils se produiront mais dont on sait qu'ils sont susceptibles de se produire⁹.

Afin d'étudier de façon approfondie les techniques de couverture, il semble indispensable d'identifier les risques associés à l'environnement international, de les définir et de les analyser selon leur différentes acceptions.

1. risque commercial :

C'est principalement l'incapacité financière temporaire ou définitive de l'acheteur à payer le montant de la transaction qu'il s'était engagé à régler dans les délais convenus. Ce peut également un litige portant sur la qualité des marchandises ou le non exécution d'une des clauses du contrat, que cette contestation soit fondée ou non. Les causes de défaillances peuvent être également liés à la conjoncture économique mais aussi à la mauvaise gestion et à l'absence d'une politique de préventions des risques. Il ressort, cependant, que la crise de trésorerie est donnée comme une première cause de défaillance, suivie de près par la réduction des marges et de la rentabilité.

L'entreprise exportatrice est donc face à un risque important puisqu'elle est exposée elle même à un risque de rupture de trésorerie par défaut de paiement de ses clients et compte tenu du poids du poste client dans le bilan de l'entreprise (en moyenne 30%), le risque de non paiement est plus que jamais menaçant.

Une panoplie de mesures peut couvrir le risque commercial :

a) L'assurance _ crédit

Elle a pour mission d'aider l'entreprise à bien sélectionner ses clients dans l'ouverture des relations d'affaires ; surveiller l'évolution de la situation financière

Des clients existant ; l'indemniser dans des proportions définies au contrat dans le cas d'insolvabilité présumée ou déclarée par le débiteur.

b) L'externalisation de la gestion des risques

L'affacturage (ou factoring) et le forfaitage (ou forfaiting) sont les deux techniques financières qui permettent de transférer le risque de non paiement sur un établissement spécialisé, le plus souvent affilié à une banque ou groupe bancaire.

⁹ Www. Logistique conseil. Org, 21/04/2017 à 15 : 31h

Chapitre I : Les risques de commerce international

- Le factoring est la solution d'externalisation la plus répandue car elle associe à la gestion, assurance, et financement des créances et prévention des impayés.
- Le forfaitage ou l'escompte sans recours est l'achat d'une créance échéant ultérieurement et matérialisant la livraison de marchandises ou de services.

La forfaiture qui achète la créance renonce expressément à son droit de recours contre le détenteur initial de la créance (exportateur). Le rachat se fait à prix fixe jusqu'à 100% de la valeur de la créance.

c) Le risque documentaire irrévocable et confirmé : ¹⁰cette technique élimine toute possibilité de risque commerciale du fait de l'engagement irrévocable des banques émettrices et notificatives.

2. Le risque politique :

Il s'agit d'un risque lié au pays de l'acheteur et qui résulte soit :

- ✓ D'une décision unilatérale d'un gouvernement de suspendre tout transfert à destination d'un pays tiers, pour diverses raisons : rupture des relations diplomatiques, guerre, révolution, catastrophes naturellesetc.
- ✓ De la détérioration des réserves de changes du pays débiteur compromettant ainsi sa capacité de transfert, d'où le risque de non transfert. Devant l'ampleur de la crise d'endettement des pays en développement, le risque pays devient une réalité omniprésente.

Une panoplie des techniques de couverture et toutefois envisagée.

- L'assurance crédit à l'exportation
- Le forfaiting ;
- Le factoring : compte tenu de son importance le factoring mérite d'être traité à part et d'une manière très détaillée.

3. Risque de change :

a) les caractéristiques d'un marché du change

Les marchés des changes sont des marchés où s'échangent des devises. Les plus importants sont New York, Londres, Francfort, Zurich, Paris.....etc.

La valeur d'une devise par rapport à une autre devise est appelée cours ou taux de change elle est déterminée par confrontation d'une offre et d'une demande les intervenants sur le marché du change disposent de deux systèmes de télétraitement Reuter et Telerate Dow Jones

¹⁰Bastin, J, l'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter, paris, 2001, p33

Chapitre I : Les risques de commerce international

appartenant à deux agences de presses. Les cambistes sont donc reliés à un réseau international et peuvent à tout moment connaître les cours des devises sur toutes les places.

b) les différents opérateurs sur le marché des changes :

Les banques centrales : elles ont pour rôle de réguler le marché (Stabilisation des changes) et d'exécuter les ordres de leur clientèle (les autres banques centrales et les organismes internationaux).

Les banques commerciales et d'affaires elles interviennent par l'intermédiaire de spécialistes, les cambistes, que l'on classe en trois catégories¹¹ :

- Les cambistes du comptant, qui pratiquent des opérations d'achat et de vente de devises pour le compte de la banque ou de sa clientèle.
- Les cambistes de dépôt, qui empruntent ou prêtent en devises à d'autres banques ou à des entreprises pour des durées qui varient d'un jour jusqu'à plusieurs années.
- Les cambistes opérateurs clientèle, qui sont des intermédiaires entre les deux premières catégories de cambistes et les agences bancaires ou la clientèle.

c) Les principes de cotation

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

Marge (en %) = (cours vendeur – cours acheteur) / cours vendeurs

d) Le marché au comptant

Appelé aussi marché spot, est le marché sur lequel des devises sont échangées entre banques. Il n'y a pas de transfert réel de devises entre le pays d'origine de la devise, celles-ci sont des dépôts en compte dans les livres de banques situées dans le pays de la devise traitée. Le marché est qualifié escomptant car les livraisons de devises se font dans les deux jours ouvrables.

e) Le marché à terme

Le marché à terme, est un marché où les devises s'échangent à un cours déterminé immédiatement, mais pour une livraison à une date future prédéterminée.

Dés à présent, on peut observer que ce marché peut être utile pour un exportateur qui va recevoir des devises à une échéance donnée et qui souhaite dès maintenant figer son cours de change afin de se garantir le produit en monnaie nationale de son exportation.

¹¹ Fascicule N°3, les garanties dans le commerce international, d'Alger, 2004, p23

Chapitre I : Les risques de commerce international

f) Les contrats

Le contrat à terme résultent d'un accord entre une banque et une entreprise pour l'achat ou la vente à l'échéance de devises, à un taux fixé et à une échéance déterminée.

g) La position de change

La position de change est obtenue par la différence entre les créances en devises et les dettes en devises. Elle est calculée devise par devise.

On parle de position fermée lorsque la différence entre les créances et les dettes est nulle c'est-à-dire Créances – dettes = 0

La position est dite ouverte si cette différence est différente de zéro ; dans ce cas la position est dite longue si les créances > aux dettes, elle est courte si les créances < aux dettes.

h) définition du risque de change

Le risque de change est inhérent à toute les transactions commerciales, et il résulte de la non identité de entre la monnaie de compte te la monnaie de facturation. Si elle doit recevoir des fonds libellés en monnaies étrangères, l'entreprise va se trouver soumise à un risque de change à la hausse ou à la baisse lorsqu'il lui faudra procéder à leur conversion en monnaie locales. D'où l'importance d'une politique de couverture de change.

Section 03 : la couverture des risques nés des opérations commerciales

En Algérie, la couverture de risques inhérents du commerce extérieur s'effectue essentiellement par la couverture du risque de change, et factoring

1. Couverture du risque de change

Tableau n°03: les avantages et les inconvénients de risque de change

technique de couverture	Avantages	Inconvénients
facturation en monnaie national	utilisation simple ,cout nul protection complète ne contre	commerciallement mauvais car tout le risque est transposé ¹² sur l'acheteur où

¹² Document interne de la CAAT de Bejaia, relative de risque, p 27

Chapitre I : Les risques de commerce international

	le risque de change	le vendeur ne permet pas de bénéficier d'une évolution favorable des cours de change
Termaillage	cout quasi nul, méthode spéculative (basée sur évolution des cours de change)	utilisation compliquée : basée sur l'estimation de l'évolution des cours de change nécessite une trésorerie saine.
clause d'indexation	utilisation simple, cout faible	risque souvent partagé entre acheteur et vendeur négociation difficile commercialement pas toujours apprécié .
polisse d'assurance de change	la couverture des remises de l'offre est possible possibilité de bénéficier d'un gain de change pour certain polices risque où cout nul	cout élevé réservé aux courants d'affaires importants pas de gain de change dans la formule de base.
marche des charges à terme	pas de suivi administratif cout nul ,cours connu des la couverture	peut adapter aux risques aléatoires, le contrat est irrévocable impossible de profiter d'une évolution favorable du cours.
avance en devises	trésorerie reconstituée des l'expédition outil de financement de la trésorerie cout lie a l'emprunt (=cout du financement) mais pas a la couverture	pas de gain de change possible.
option de devises	possibilité débondonner l'option et de bénéficier d'un gain de change : convient bien aux risques incertains	prime perdue si le risque disparaît (pas de commande) limité à des opérations commerciales de montants importants.
contrat de change a terme avec participation	possibilité de bénéficier partiellement d'un gain polices risque où cout nul	risque de vendre a un prix inférieur au cours d'un contrat classique de change a terme le contrat est irrévocable.

Source : kotler et Dubois : «commerce international ».10^e édition, paris, 2005, p32

Chapitre I : Les risques de commerce international

2. Le factoring

2.1. Caractéristiques essentielles

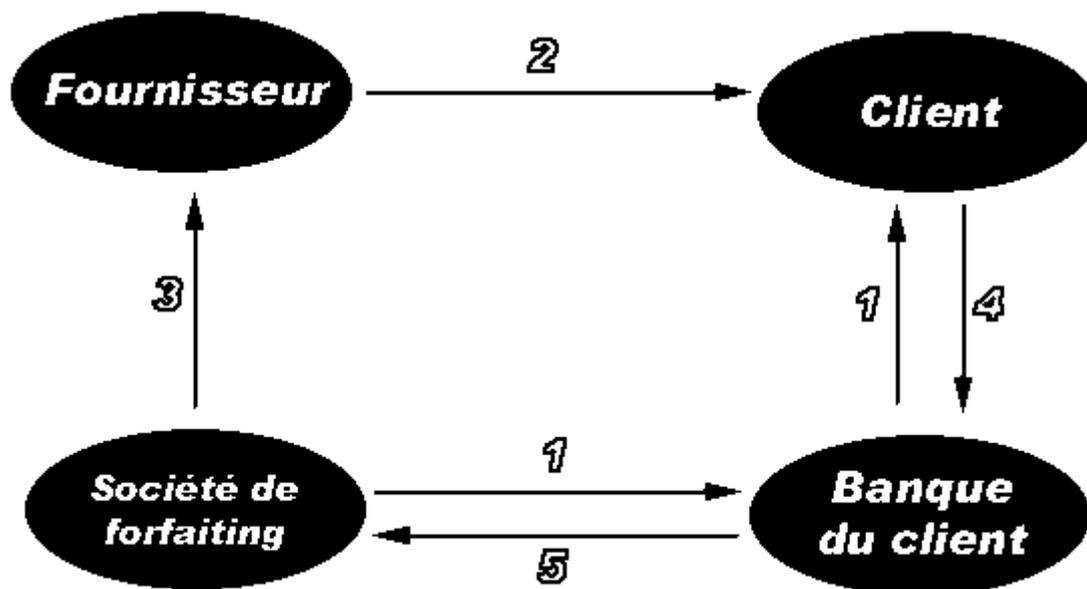
L'affacturage est un contrat par lequel un établissement de crédit spécialisé¹³, appelé factor, achète ferme les créances détenues par un fournisseur, appelé vendeur, sur ses clients (français ou étrangers), appelés acheteurs ou bénéficiaires de services etc moyennant rémunération.

L'opération consiste donc pour le fournisseur à céder au factor ses factures en échange de quoi ce dernier lui consentira une avance sous déduction des intérêts et commissions.

Le vendeur accorde au factor l'exclusivité de l'affacturage de toutes ses créances.

Le factor se charge de l'encaissement des créances.

En contrepartie, le factor avance au vendeur le montant des créances cédées moyennant le paiement de commissions. En cas d'impayés, le risque est assuré par le factor qui ne peut se retourner contre le vendeur.



1-Garantie

2-Livraison

3 - paiement par anticipation

4 - Règlement à l'échéance

5 - virement à l'échéance

¹³Bi bal Lunés, financement du commerce international. Alger, 2003, p35

Chapitre I : Les risques de commerce international

2.2. Modalités de fonctionnement

• Processus

Le fournisseur doit obtenir l'approbation du factor pour chacun de ses clients avec généralement un plafond par client.

Le factor offre donc trois services :

- Financement du poste client (avance sous forme de la remise d'un chèque),
- Gestion du recouvrement des créances (c'est le factor qui se charge de récupérer le montant des factures),
- Garantie de paiement de ces dernières (en cas d'impayé, le risque est à la charge du factor).

La tendance à l'affacturage à la carte a poussé certains¹⁴ factors à proposer des contrats dans lequel le factor n'impose pas la remise totale du chiffre d'affaires (l'entreprise peut demander un financement seulement sur une partie de ce chiffre d'affaires).

• Avantages de l'affacturage pour l'utilisateur

L'affacturage présente trois avantages¹⁵ principaux :

- c'est un procédé de recouvrement efficace puisque le factor décharge le vendeur du souci de la gestion du poste clients et de l'encaissement des sommes dues, c'est une technique de mobilisation du poste client et ce quel que soit le mode de règlement convenu avec l'acheteur.
- c'est une garantie de bonne fin puisque le factor s'engage à payer au vendeur les factures qu'il a émises. le risque d'insolvabilité de l'acheteur et le risque de non-paiement à l'échéance sont pris en charge par le factor sauf faute du fournisseur.

On peut noter aussi un certain nombre d'avantages accessoires :

- En offrant la sous-traitance totale du poste client, le factor permet à l'entreprise de faire d'importantes économies d'échelle : d'une part sur les charges de personnel, d'autre part sur les frais d'assurance et les coûts des financements bancaires ;
- En remettant ses créances clients au factor l'entreprise évite de devoir estimer jusqu'à quelle limite d'encours elle peut traiter avec un client : il lui suffit alors d'interroger son factor qui fixera l'encours garanti ;
- Les fonds sont réglés par chèque, virement ou billet à ordre aussitôt facture faite ; dans le cas d'un règlement par billet à ordre le factor ne percevra pas d'intérêts si l'échéance du billet est identique à la date de règlement de la facture par le client du cédant.

¹⁴ Fascicule N°3, les garanties bancaires dans le commerce international, BNA d'Alger, 2004

¹⁵Simon (Y) et Lauter (D) : op. cit.p754

Chapitre I : Les risques de commerce international

- **Coût**

La rémunération du factor comprend deux éléments :

- La commission d'affacturage calculée sur le montant des¹⁶ créances transférées, qui constitue le paiement des services de gestion comptable, de recouvrement et de garantie de bonne fin. Le coût de ce service est compris entre 0,70 et 2,50 % du chiffre d'affaires confié, avec un taux moyen de 1,5 %.
- Les intérêts débiteurs, ou commissions de financement, calculés prorata temporis, qui représentent le coût du financement anticipé. Leur taux varie en fonction de l'évolution du loyer de l'argent, de la qualité du cessionnaire et du mode de règlement des factures cédées : chèque ou billet à ordre. En cas de paiement par chèque, le coût est équivalent à celui du crédit bancaire ; en cas de paiement par billet à ordre, le factor perçoit une commission de l'ordre de 1% l'an.

Conclusion :

En conclusion, au long de ce chapitre nous avons tenté de couvrir le plus grand nombre de risques qui pourrait survenir lors d'un échange à l'international, le risque de change est lié à la variation du taux de change lorsque la date de paiement est éloignée par rapport à la date du contrat. Il intervient lorsque l'entreprise réalise ses opérations d'importation et d'exportations en devise étrangère (les coûts sont libellés en devise étrangère). Ce risque est supporté par l'importateur dans le cas d'appréciation de ces devises étrangères et par l'exportateur dans le cas de dépréciation de la devise par rapport à la monnaie nationale.

¹⁶ Fascicule N°3, les garanties bancaires dans le commerce international .BNA d'Alger, 2004

Chapitre II :les assurances facultés maritimes

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

Introduction

L'assurance maritime a été pendant longtemps la seule forme d'assurance connue parce que les grands courants commerciaux empruntaient essentiellement la voie maritime, les ports étant des lieux de transactions commerciales importants.

En tant que transport complémentaire, l'assurance maritime les a englobés dans son champ d'activités. En revanche, c'est pour cela que l'on retrouve dans le vocabulaire des assureurs indifféremment, les termes d'assurance maritime et d'assurance transport.

Si l'assurance des marchandises transportées a pris une place prépondérante, celle des navires, proprement dit, reste un élément essentiel du domaine de l'assurance maritime.

En conséquence, l'objectif de ce chapitre est de présenter les assurances faculté maritime et la couverture des risques de CI, il sera divisée en trois sections : dans la première section, nous allons retracer cadre conceptuel et aperçu historique sur les assurances, la deuxième section assurance transport maritime, en fin les assurances sur facultés.

Section 01 : cadre conceptuel et aperçu historique sur les assurances

Il est nécessaire de connaître les différents concepts de base de l'assurance, ainsi historique de ce dernier et de définir l'opération d'assurance.

1.évolution historique de l'assurance

Les formes d'entraide dont est née l'assurance sont presque aussi anciennes que la civilisation. Des traces ont été retrouvées chez les égyptiens les ouvriers constructeurs des pyramides contribuent à une caisse de secours pour venir en aide à ceux d'entre eux qui étaient tués ou blessés à la tâche.

Vingt trois siècles avant Jésus-Christ¹, Babylone connaissait déjà une loi organisant pour les marchandises une garantie contre la perte de leurs caravanes (2250 av J.C).

En effet le Code d'Hammourabi fait part d'un contrat en faveur des transporteurs désigné sous le nom de DARMA TH, les DARMA TH étaient des caravaniers responsables

¹ Basting, l'assurance crédit, 3èmeEdition jupiter, paris, 2001, p33

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

de la bonne arrivée des marchandises qu'il transportait, et des sanctions très lourdes frappaient ceux qui n'amenait pas leurs marchandises à destination (confiscation de leur biens et parfois peine de mort).

Pour éviter cette contrainte, on convint d'un contrat aux termes duquel les DARMA TH n'étaient responsable que s'il démontré que la perte des marchandises est due a un cause autre que la faute ou la complicité du transporteur, ce contrat étaient destiné à favoriser le commerce.

Au moyen âge se développa la pratique du prêt à la grosse aventure les moyenne limités des navigateurs ne le permettaient d'entreprendre la grosse aventure sans le concours des riches commerçants aussi en cas de perte du navire, les prêteurs (commerçants) n'avaient droit a aucun remboursement mais en cas de bon arrivée, ils recevaient en sus du montant du prêt, une part de bénéfice (20 à 30% environ) la plus ancienne police d'assurance est maritime ; elle a été souscrite pour le voyage du Santa Clara entre Gènes² et Majorque en 1347.

Quant à l'assurance terrestre, la plus ancienne police date de 1667 (incendie) c'est-à-dire une année après le fameux incendie qui ravagea la ville de Londres pendant 4jours :13000 maisons et 100 églises détruites a cette époque fut crée à Londres la FIRE INCENDIS qui favorisera la naissance de plusieurs compagnies d'assurance. C'est également à cette époque que Monsieur LOYD crée dans sa taverne un bureau d'assurance pour les risques les plus importants et qui donnera naissance à la plus grande organisation mondiale d'assurance.

En effet vers cette³ époque seulement que l'activité des compagnies d'assurances commença à se diversifier. C'est ainsi que l'assurance sur la vie (son apparition au 17^{ème} siècle avec les tontines crée par le financier italien Lorenzo Tonti en 1693), jusqu'alors considérée comme immorale, fut admise.

De même on assista au 19^{ème} siècle à l'apparition de l'assurance responsabilité civil et née avec l'apparition de la révolution industrielle, telle que celle relative aux accidents causés aux tiers par les voitures a chevaux.

² Legrand .G, Martin.H : «gestion des opérations, export-import, 2^{ème} édition, DUNOD, paris, 2005, p16

³ <http://www.index> – assurance .Fr, consulté le 27/05/2017

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

Enfin, le 20^{ème} siècle connut un développement⁴ très rapide de ces formes d'assurance notamment les « assurances de responsabilité », mais des formes nouvelles d'assurances y ont vu le jour :

« L'assurance crédit » qui garantit les créanciers contre l'insolvabilité de leur débiteurs ; « l'assurance aérienne » : assurance des aéronefs et de leur passagers ; « l'assurance contre les risques nucléaires pacifique » ainsi que « l'assurance contre les risques de la pollution ». Le 20^{ème} siècle se caractérise ainsi par l'établissement d'une réglementation d'assurance, c'est ainsi qu'il vit la promulgation en France de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance terrestre, loi qui sera vite rendue applicable en à tout les territoires colonisés, y compris Algérie.

2 .Définition de l'assurance

Le terme d'assurance est susceptible de différentes acceptations :

Le législateur algérien a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N°95/07 du 25/01/95 et selon l'article 619 du code civil comme suit : « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige , moyennant des primes ou d'autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou tiers bénéficiaires au profit du quel l'assurance est suscitée, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat »⁵

3. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

3.1. Le risque

C'est la probabilité que survienne un événement dommageable. Un coup du sort, contre lequel les personnes assurées cherchent à prémunir. Un risque est considéré comme assurable, S'il réunit les caractéristiques suivantes⁶ ;

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

⁴ D.HENRRY, J.ROGGET, microéconomie, éd económico, 1991, paris, p 18

⁵ Article 619 de l'ordonnance N°95/07 du 25/01 relatif aux assurances

⁶ F.COULBAUT, C.ELIASHEBERG, M. LATRASSE, "les grands principes de l'assurance", 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, paris, p44

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

3.2. La prime d'assurance ou cotisation

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.

La contribution du souscripteur est généralement déterminée à forfait ;

Il s'agit alors d'une prime ou cotisation fixe qui ne peut en principe être modifiée en cours de validité du contrat sans le consentement du souscripteur.

Les primes ou cotisations doivent être suffisantes pour :

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

3.3. La prestation de l'assureur

« C'est engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire »⁷

- Il existe deux sortes de prestations :
 - Des indemnités qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance ;
 - Des prestations forfaitaires qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre (par exemple : assurance vie)

3.4. La compensation (mutualisation)

Les assurés qui cotisent par des versements de prime pour faire face aux conséquences d'un même risque, constituent une mutualité, c'est grâce à ces versements que l'assureur pourra indemniser ceux qui auront été sinistrés.

4. Les parties engagées au sein d'une opération d'assurance

C'est la personne soumise au risque qui fait l'objet du contrat généralement l'assuré acquitte les primes stipulées et reçoit prestations promises en cas de réalisation du risque⁸, on trouve également :

- L'assuré : Il s'agit de la personne exposée au risque ;
- Le bénéficiaire : Il s'agit de la personne qui doit percevoir la prestation de l'assureur ;
- Le souscripteur : Il s'agit de la personne qui signe la police d'assurance ;
- L'assureur : Il s'agit de la personne morale qui accepte la prise en charge des risques, perçoit les cotisations et règle les sinistres.

⁷Rapport ANNUEL, basses techniques de l'assurance, 2012

⁸ J. LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, 2005, p55

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

5. Les branches d'assurance

Pour bien comprendre notre étude, il est nécessaire de connaître les concepts-clés qui décrivent le domaine des assurances, dans ce qui suit on va définir les différents type ou branche d'assurance.

5.1. Les branches d'assurance

Les assurances se divisent essentiellement en deux catégories, les assurances de dommages (Assurance non vie) et assurances de personnes (assurance vie) :

5.1.1. Les assurances de dommage

L'assurance de dommages garantit l'assuré contre les conséquences d'un événement pouvant porter atteinte à son patrimoine.

Elles se subdivisent en deux branches : les assurances de responsabilité (compense les pertes financières subies aux dommages causés à des tiers) et les assurances de choses (composent les pertes financières subies à la suite de destruction des biens de l'assuré)⁹

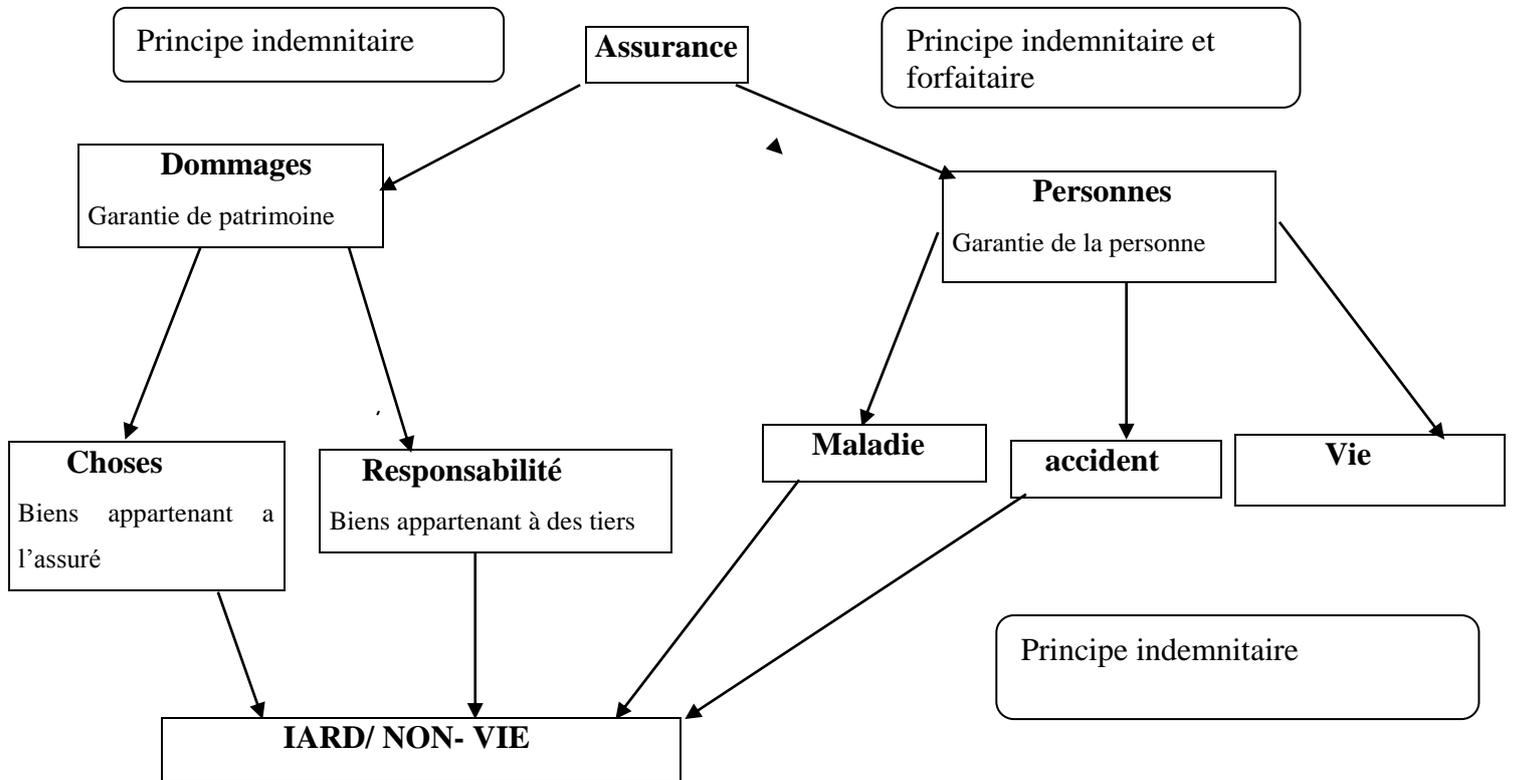
5.1.2. Les assurances de personnes

L'assurance de personnes porte sur la vie, l'intégrité ou la santé de l'assuré. L'assurance de personnes est individuelle ou collective. L'assurance collective de personnes couvre, en vertu d'un contrat-cadre, les personnes adhérant à un groupe déterminé et dans certains cas, leur famille ou les personnes à leur charge

⁹ Group Beauchemin, éditeur litée droit des affaires, 4^{ème} édition ,2007

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

Schéma N°1 : les branches d'assurance



Source : Jérôme charre- www.jerome-charre.fr consulté le 13/05/2017

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

Section 02 : assurance transport maritime

L'assurance maritime a été pendant plusieurs siècles la seule forme d'assurance pratiquée. En effet, les échanges commerciaux d'envergure s'effectuaient essentiellement par mer. Elle a permis l'essor des échanges internationaux qui sont en effet mesurés par les exportations de marchandises.

La mondialisation de la production des biens et services, l'apparition de nouvelles technologies dans le domaine du transport et des communications et les politiques de dérégulation économiques ont influencés les intérêts liés au transport qui n'ont cessé de se diversifier, d'évoluer et d'augmenter en termes de valeurs mais aussi en termes d'exposition aux divers risques en fonction du divers mode de transport.

1. Assurance corps :

1.1 risques couverts¹⁰ :

- **dommage subis par le navire** : s'agissant d'une assurance de chose, la couverture pertes et dommages subis par le navire, constitue la garantie par excellence de la police d'assurance sur cour maritime.

Les assureurs prennent en charge le coût des remplacements et de réparations qui seront reconnus nécessaires pour remettre le navire en état de navigabilité, à la suite d'un accident ou de fortune de mer.

Les divers événements de mer assurable sont : les tempêtes ou mauvais temps, le naufrage, l'échouement, l'abordage, le jet, le feu et l'explosion.

- **Recours des tiers exercés contre le navire**

En plus de son caractère d'assurance de choses, l'assurance maritime corps de navire s'étend à la responsabilité civile qui a pour objet de prendre en charge les recours de tiers exercés contre le navire assuré par suite de son abordage ou son heurt à un corps mobile ou une installation fixe tels que les quais.

Cette couverture s'étend même aux dommages occasionnés annexes du navire tels que les ancres et les chaînes à condition que ces unités et matériels soient ou bien reliés au navire, ou en cours d'utilisation au service du navire.

¹⁰ Oliver Fetterknecht, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue «sigma n° 4/ 2013»P3

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

➤ **Frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire**

Une troisième source de garantie réside dans la couverture des frais et débours énumérés dans le texte de la police. Il s'agit de l'indemnisation :

- ✓ La contribution aux avaries communes ;
- ✓ Les indemnités d'assistance maritime ;
- ✓ Les frais de procédure et de justice engagés par l'assuré ; en accord avec l'assureur, à la suite d'un recours de tiers garanti ;
- ✓ Les dépenses raisonnablement exposées, en concertation avec les assureurs en vue de préserver le navire d'un événement garanti et d'en limiter les conséquences.

1.2. Les risques exclus :

Les exclusions de la police d'assurance maritime comme toutes les autres polices d'assurance se subdivisent entre exclusions absolues et les exclusions rachetables.

1.2.1. Les exclusions absolues : il s'agit-la de risque non assurable, soit parce qu'ils sont contraire à l'ordre public. Il s'agit essentiellement :

- Violation de blocus, de contre bonde, de commerce prohibé ou clandestin ;
- La faute intentionnelle de l'armateur de locataire et de leur personnel de direction en dehors de celle de capitaine ;
- Les dommages, les pertes, les recours de tiers résultant de vice propre ou de vétusté ainsi que la réparation ou le remplacement de pièce affecte d'un caché ;
- Les risque nucléaires, qui englobant l'utilisation et l'exploitation de la radio activité tant à des fin civile ou militaire ;
- Les obstacles apportés au commerce de l'assuré ainsi que les frais de la caution qui pourrait être fournie pour libérer le navire saisi.

1.2 .2 .Les exclusions rachetables :

Ces exclusions peuvent être assurés soit par l'insertion d'une clause d'extension moyennant le paiement d'une surprime soit par la souscription d'un autre contrat nous pouvons citer :

- Les risques de guerre et les risques assimilé tels les grèves émeute et mouvements populaire qui sont couverts par des police spécial ;
- Les dommages corporels ;
- Les recours relatif à la cargaison transportée ;

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

- Les recours consécutifs à la pollution ou à la contamination imputable à des rejets par le navire de substance polluante ;
- Les frais de renflouement ou de sauvetage consécutif à un échouage de navire.

1.3. Modes de garantie¹¹

+ **Tous risques :**

Sont couverts la perte totale, les avaries communes, les avaries particulières, le recours des tiers, le délaissement et les dépenses d'assistance et de sauvetage et généralement tous accidents et fortunes de mer.

+ **Assurance franc d'avaries particulières « FAP.SAUF »**

C'est la garantie limitative la plus utilisée. Elle couvre la perte total et le délaissement, la contribution au avarie commune il les avaries particulières limitativement désignées.

+ **Assurance franc d'avarie particulière absolument « F.A.P.A » :**

Dans cette formule aucune particulière n'est prise en charge. La garantie se limite aux seuls :

- Perte total et le délaissement ;
- Avarie commune ;
- Recours des tiers ;
- Dépense d'assistance et de sauvetage.

+ **Assurance franc d'avarie absolument « F.A.A »**

Par rapport à la clause précédente, la différence réside dans la non prise en charge de l'avarie commune.

+ **Assurance perte total et l'avarie commune :**

Aucun cas n'est pris en charge sauf la perte totale et l'avarie commune.

+ **Assurance perte totale et délaissement :**

C'est l'assurance la plus restrictive, elle se limite a la perte totale et au délaissement

1.4. Tarification du risque en assurance corps :

Plusieurs facteurs sont pris en compte et qui sont :

- L'âge de navire ;
- Le trafic commercial auquel il est affecté ;
- Les rotations auxquelles le navire est soumis ;
- Les statistiques du navire.

¹¹ www.transports.equipement.gouv.fr, consulté le 02/06/2017

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

2. les typologies de contras transport maritime

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

- Soit un contrat de transport, c'est-à-dire « l'accord sur lequel Le chargeur s'engage à payer un fret déterminée, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre » (art15de la loi du 18/06/66). Ce cas de figure est évidemment le plus fréquent. Il sera traité ici.
- Soit le contrat d'affrètement sous charte-partie, par lequel les contractants viennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminés.¹²

2.1. Le contrat de transport : Connaissance maritime

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié il est à titre onéreux (il y a un prix à payer) soit :

- Consensuel (2 parties : le chargeur et le transporteur)
- Synallagmatique (obligations de parts et d'autres)

2.1.1. Les parties au contrat de transport

Le contrat passe entre un chargeur et un armateur.

Le chargeur représente la marchandise. Ce peut être :

- L'expéditeur réel ;
- Mandataire de celui –ci (transitaire),
- Le destinataire de la marchandise ou son représentant.

L'armateur, propriétaire ou affréteur de navire, est représenté en générale par son agent.

¹² Denis chevalier .François Duphi , transporter a l'international, 4^{ème}édition , FOUCHER, 2009,p146

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissement ou B/L délivré en quatre exemplaires :¹³

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire
- Un exemplaire destiné à l'agent consignataire
- Un exemplaire destiné au Shipper
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire.

2.1.2. Les différents types de connaissements

Ils sont :

- ✓ Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (remise)
- ✓ Le connaissement nominatif : l'échange se fait par endossement (c'est le plus courant)
- ✓ Le connaissement « Reçu pour embarquement » (Received for shipment)
- ✓ Le connaissement dit « Embarqué » (Présence effective à bord du navire)

Les informations contenues dans le connaissement sont :

- ✓ Le nom du SHIPPER
- ✓ Le nom du consignataire
- ✓ La notify party
- ✓ Le nom du navire
- ✓ Le numéro du voyage
- ✓ Le port de chargement / déchargement / transbordement

2.1.3. Les fonctions de connaissement

C'est le seul document de transport qui ait une triple fonction :

- Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçu)
- Un titre représentatif de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

¹³Denis chevalier .François Duphi , transporter a l'international, 4^{ème}édition , FOUCHER, 2009,p146

2.2. Le contrat d'affrètement : Charte-partie

L'affrètement d'un navire ne concerne que rarement l'expéditeur de marchandises divers, alors qu'il est de pratique courante pour les opérations sur les marchés de matière première et de produit de base (commodités), les navires pétrolière, minéralière, céréalière...sont presque toujours affréter.¹⁴

L'affrètement peut par fois être envisagé pour des transports de marchandise divers :

- Dans le cas d'expédition relativement importante

- Destination d'un port permettant de limiter les frais de post-acheminement, mais qui serai difficilement touchable par un navire de ligne pour des raisons de tirant d'eau, d'équipement portuaire, de manutention, etc.

Il n'existe pas de réglementation internationale dans le domaine de l'affrètement, mais les contrats (nommés « charte-partie ») son des contrats-type, fruits d'une longue expérience, puisque historiquement l'affrètement à précéder le contrat de transport.

2.2.1 Les types de contrat

Trois types de contrat d'affrètement coexistent : l'affrètement au voyage, l'affrètement à temps, l'affrètement coque-nue.

- **L'affrètement au voyage**

Le fréteur fournit un navire pour une cargaison déterminée, un voyage déterminé, dans un délai déterminé. La gestion du navire (équipage, avitaillement, frais d'escale) reste de la responsabilité du fréteur

¹⁴ Wwww. Mincommerce.gov.dZ consulté le 15/07/2017

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

- **L'affrètement à temps**

Le contrat est conclu pour un laps de temps déterminé. L'affréteur fait son affaire de la cargaison et des escales, mais le fréteur conserve la responsabilité de l'équipage, l'assurance et entretien de navire.

- **L'affrètement coque-nue**

C'est l'affréteur qui pendant une durée déterminé (l'année en général), arme et gère complètement le navire.

Section 03 : les risques sur la faculté maritime

Le terme faculté est désigné à l'ensemble des marchandises transportées et comme il est signifie, toute la faculté que le capitaine à bord de son navire.

Aujourd'hui le mot faculté à franchi les frontières de maritime et s'applique également aux marchandises transportées par voie terrestre, fluviale aérienne.

L'assurance maritime sur "faculté" pour objet de garantir les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime, fluvial, terrestre, ou aérien.

Sauf convention contraire, les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins de destinataire final.

1. Assurance facultés transportées par voie maritime :

1.1. Mode de couverture : la police d'assurance prévoit deux principaux modes de garantie

a) La garantie franc d'avaries particulières sauf (FAP SAUF) :

Dans la garantie « FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF » par abréviation FAP SAUF, l'assureur a affranchi des avaries particulières a la cargaison sauf si celles-ci sont imputable à l'un des événements dits majeurs.

Au contraire, toute avarie particulière ne provenant pas des événements dits majeur reste à la charge exclusive de l'assuré.

Il est important que l'attention de l'assuré soit attirée sur les limites de ce mode de couverture.

b) La garantie tous risques :

La garantie au mode **TOUS RISQUE** offre une couverture beaucoup plus large et étendue au dommage et pertes prévenant généralement d'événement fortuit, de force majeure et de fortune de mer telle que la mouille en cours de transport par exemple.

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

Cependant, il ne faut pas comprendre par la formulation **TOUS RISQUE** que tous les risques sont couverts. Aussi bien la loi relative à l'assurance que les conditions générales prévoient des exclusions qui convient de porter à la naissance de l'assurable au moment de la souscription.

Par ailleurs, certaines marchandises ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'une garantie **TOUS RISQUE**

Il s'agit des marchandises **réexpédiés ou usagés** et marchandises **chargées sur le pont ou dans les superstructures de navire à l'exception des marchandises transportées en conteneurs qui peuvent faire l'objet d'un chargement en pontée.**

En outre, il existe des garanties communes aux deux modes d'assurance c'est-à-dire que ces garanties sont accordées que le contrat soit conclu en **TOUS RISQUE** ou en **FAP SAUF**. Celles-ci sont :

- la contribution des marchandises assurées à l'avarie commune.
- les « avaries frais » ou tout frais nécessaire et raisonnable engagé par l'assuré a fin de préserver les marchandises assuré contre un risque imminent ou en atténuer les conséquences.

1.2. Les différent type de police maritime sur facultés :

Selon la nature et la fréquence des transactions commerciales il est prévu quatre types de polices :

- ❖ **La police au voyage** : elle couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles.
- ❖ **La police à alimenter** : elle convient pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.
- ❖ **La police d'abonnement** : souscrite par un aux durée déterminée (généralement une année ferme ou renouvelable) et concerne toute marchandise quelle que soit sa nature.
- ❖ **La police "TIERS CHARGEURS"** : souscrite par un auxiliaire du transport maritime (transitaire, commissionnaire etc.....) pour le compte de son client.

1.3. Les risques exclus

- **Risque exclus dans tous le cas** : l'assureur n'est prends pas les risques suivants
- Les fautes intentionnelles de l'assuré ou de bénéficiaires de l'assurance ;
- Le vice propre des marchandises et insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou d'emballage :
- Les risques commerciaux ; différence de cours, indemnité pour retard à la livraison ;
- La responsabilité civile de l'expéditeur ou de ses préposés ;

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

- La radioactivité et ses implications.

➤ **Risque exclus à moins de stipulation contraire :**

Certains risques tels que les risques de guerre civile ou étrangère, et les risques de vol, de pillage et de disparation sont exclus de garantie de base, ils peuvent être couverts par des conventions spéciales.

Les risques exclus à moins de stipulation contraire c'est-à-dire certains risques que l'assureur peut couvrir à la demande du client et moyennant une surprime.

2. L'assurance faculté maritime

L'assurance maritime elle se développe avec le développement du commerce international, l'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires durant le trajet maritime, malgré la présence de certain cas particulier ralentissant la fourniture de ce service de sécurité.

Les assurances des transports maritimes étant régies par les droits des commerciaux internationaux. La police facultés couvre les marchandises transportées par des transporteurs professionnels pour les pertes et avaries susceptibles de survenir pendant le transport ou en cours de transit intermédiaire (couvrant tous les risques), elles peuvent être assurées soit aux conditions « tous risque » soit aux conditions « franc d'avarie particulières sauf » (FAB sauf)¹⁵.

2.1. L'assurance « tous risques »

Elle couvre tous les risques, sauf ceux expressément exclus par la police. Tous les risques sont donc présumés couverts. Sont aux risques de l'assureur dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels.....etc.

2.2. L'assurance « FAB sauf »

L'assurance « franc d'avarier particulière sauf » ne couvre que les risques limitativement énumérés dans la police. L'assuré devra établir que le sinistre correspond à l'un des risques garantis par la police. Sont aux risques de l'assureur dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels.....etc.

¹⁵ Guide des assurances en Algérie, UCAMAT, AMRAS ASSOCIATION, 2014, p23

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

2.3. Dispositions communes aux deux modes l'assurance

Sont également aux risques de l'assureur, les frais nécessaires et raisonnables exposés par suite d'un risque couvert pour préserver les biens assurés contre un risque imminent garanti ou en atténuer les conséquences.

L'assureur garantit sont objets assurent aux avaries communes, au moins qu'elles résultent d'un risque exclu. Les risques de l'assureur commencent au moment ou les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assure et finissent au moment ou elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit, au lieu de destination des voyages.

3. les facteurs influençant le cout de l'assurance

Les raisons qui font que le cout de l'assurance soit plus élevé ou plus bas dépend de différent facteurs tels que la nature de la marchandise, la nature de l'emballage, le mode de transport, l'itinéraire assure, la nature de garanties couvertures¹⁶

3.1. La nature de la marchandise

Elle peut être fragile, elle peut être tentante, donc valable, elle peut être périssable. Pour les marchandises dangereuses, le cout de l'assurance est plus élevé.¹⁷

3.2. La nature de l'emballage

Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives.

3.3. Le mode de transport

L'assurance est un des domaines ou le transport aérien marque des points sur le transport maritime. En moyenne, l'assurance aérienne coute trois à quatre fois moins chère que l'assurance maritime, et même quelque fois (dans les pays enclavés)

Dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, que vient conforter l'économie sur l'emballage, le poids et le cobage : car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent donc plus cher (en moyenne 2 à 3 fois plus cher) que le transport aérien.

L'incoterms utilisé au contrat : une assurance de marchandise vendu **FOB** ...coute moins cher ou vendeur qu'une assurance **CIF**...ou rendu. En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui support les risques de transport : le vendeur ou l'acheteur. selon l'incoterm retenu) à le choix entre différente formule d'assurance, de la

¹⁶ J.LANDEL, les assurance transport, 5^{ème}éd l'Argus de l'assurance ,paris,2006,p49

¹⁷Denis CHEVALIER. François Duphi , transporter a l'international 4^{ème}edition , FOCHER, 2009,P149

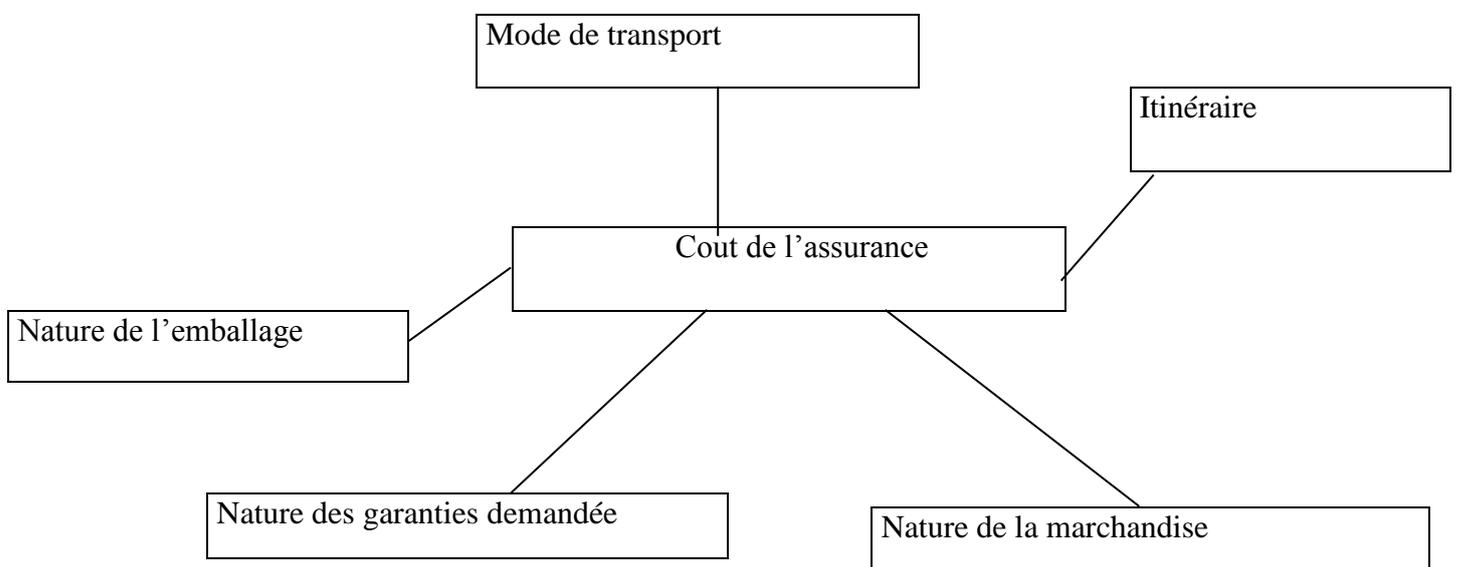
Chapitre II : Les assurances faculté maritime

moins à la plus étendue c'est exactement comme en matière d'assurance automobile : l'assuré peut se couvrir ou tiers ou tous risque : la prime ne sera pas la même.

3.4. L'itinéraire assuré

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risques comme le canal de suez, l'Est de la méditerranée, les alentours de cuba ou le détroit d'Ormuz est le golf arabique.

Schéma N°2 : les facteurs influençant le cout d'assurance



Source : Denis.C ; Francois.D, transporter à l'international, 4 édition, 2015

Conclusion :

L'assurance facultés joue donc un rôle vital pour le transport ainsi que pour l'économie nationale, elle représente une garantie pour toute la supply chain de transport maritime. Tous les acteurs du transport maritime cherchent à se garantir des risques encourus par la fortune de mer.

Le chargeur de marchandise, exposé au risque de perdre son bien, aura recours à la technique d'assurance en souscrivant une police d'assurance « sur facultés ». De même, le

Chapitre II : Les assurances faculté maritime

transporteur, afin de couvrir les conséquences de ses fautes éventuelles souscrira une assurance de responsabilité.

Les assurances maritimes sur « facultés » dépendent de la réglementation des transports maritimes auxquels elles s'appliquent.

Chapitre III :Etudes cas pratique au niveau de la CAAT

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

Introduction

L'assurance transport est liée au commerce d'un pays, elle évolue avec le commerce et avec les moyens de transport.

L'assurance maritime reste la pièce maîtresse de l'assurance transport, tandis que l'assurance terrestre, elle s'est développée au moment de l'apparition des chemins de fer.

Depuis l'antiquité, les hommes ont connu l'assurance maritime. Ils organisaient des expéditions pour vendre les produits de leur fabrication. Ces dernières étaient couvertes par des prêts, accordés par des spéculateurs aux armateurs, appelés prêts à " la grosse aventure de mer ".

L'assurance maritime est la plus ancienne. Elle est née du commerce maritime dans le bassin méditerranéen.

Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil

Dans cette section nous commençons par la présentation de la compagnie algérienne d'assurance (CAAT) et ses émissions en générale, pour ensuite décrire la création et l'organisation de l'agence code 191 – Bejaia II.

1. création de la CAAT

La CAAT est née de la restructuration de secteur des assurances en avril 1985 par décret 85/82 en raison de l'importance prise par la branche transport. Le secteur des assurances était caractérisé par le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances et par spécialisation des compagnies. La CAAT n'était habilitée à pratiquer que les assurances transports (maritime, aérienne, et terrestres) mais avec l'avènement des réformes relatives à l'autonomie des entreprise étatiques, elle fut transformée en EPE/SPA (société par action) en octobre 1989. l'assemblée générale des actionnaires du 24 décembre 1989 a décidé d'habiliter la CAAT à étendre ses activités à l'ensemble des branches d'assurances.

Le secteur des assurances a connu en 1995 de grands changement dans se cadre législatif et réglementaire.

2. l'organisation de la CAAT

Depuis la création, la CAAT à Entreprise d'importants changements sur le plan organisationnel. Elle était déterminée par sa situation d'entreprise monobranche, spécialisée dans les assurances transports.

Dés l'annonce de la levée de la spécialisation, la CAAT a introduit le premier changement pour faire face à la concurrence et répondre aux besoins de la clientèle. L'organisation combinée par fonctions fut adoptée dans le but de permettre a la compagnie de

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

servir l'ensemble des branches d'assurances (assurances de personnes, assurances automobile, assurances transport, assurances IARD et assurances crédits).

3. présentation de l'agence CAAT 191 Bejaia II

3.1. La création et l'objectif de l'agence 191 Bejaia II.

L'agence 191 de Bejaia a été créée en janvier 1998, actuellement elle est affiliée à la succursale SETIF, elle est composée de quatre services dirigés par un directeur.

La mission primordiale de l'agence est la prise en charge des risques de sa clientèle, l'élaboration des contrats d'assurance dans les différentes branches (maritime, industriel, automobile, transport.....etc.)

Elle est responsable de la tenue d'une comptabilité régulière et du recouvrement de tout produit.

3.2. L'organisation de l'agence 191

L'agence CAAT 191 BEJAIA II comporte quatre services ; service automobile, service IARD, service transports et service comptabilité et finance.

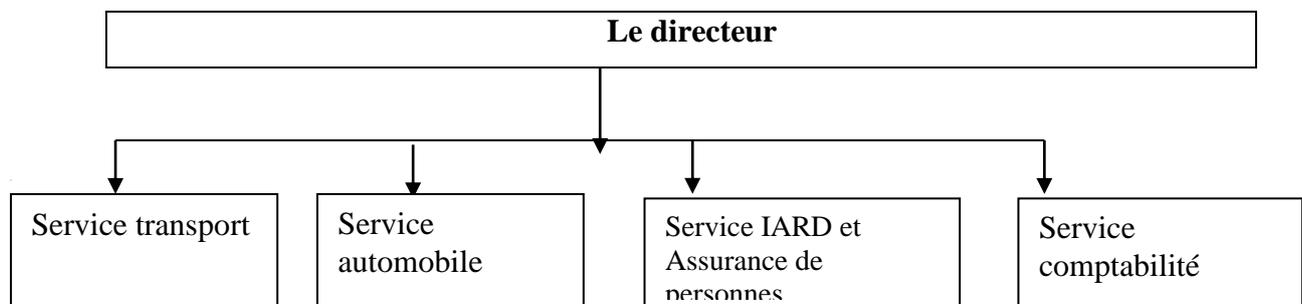
A part le service de comptabilité, les trois autres services sont composés d'un service production et un service sinistre.

- **service sinistre** : s'occupe de la gestion et l'indemnisation des sinistres.

- **service production** : s'occupe de la souscription des contrats d'assurances.

Quant au service de comptabilité et finance ; il est responsable du recouvrement et la comptabilisation de toutes les opérations.

L'Organisation de la CAAT 520



Source : document interne de la CAAT

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

4. Modalités de souscription et de fonctionnement de la police d'assurance

La souscription un contrat, il suffit de s'adresser à un intermédiaire d'assurance. Il faudra remplir un formulaire de déclaration et répondre avec exactitude à de nombreuses questions

➤ **L'appréciation du risque :**

A partir de la demande d'assurance qu'elle soit verbale ou écrite, la souscription d'une police obéit à certaines conditions et notamment à celle de l'appréciation correcte du risque à assurer.

Pour se faire, il convient en premier lieu de disposer des informations ci-dessous :

- La nature de la marchandise.
- La valeur de la marchandise.
- La quantité de la marchandise.
- Le nom du navire transporteur.
- Le type d'emballage utilisé.
- Les lieux de départ et d'arrivée avec le plus de précision possible (port ou autre).
- La date de départ du navire.

Ces informations, indispensables à la tarification du risque, peuvent être fournies par tout moyen écrit ordinaire (fax, télex, lettre) ou sur l'imprimé de demande d'assurance (questionnaire) de la CAAT spécialement conçu à cet effet.

D'autres renseignements pourraient s'avérer nécessaires notamment pour les polices d'abonnement ou tiers chargeurs tels que le montant total maximum par expédition spécifications techniques éventuelles de certains objets à assurer etc.

➤ **L'émission de la police :**

Le mécanisme de fonctionnement est identique qu'il s'agisse de la police à alimenter ou de la police d'abonnement.

Une fois les conditions de garantie convenues, les taux de prime et donc le contrat comprenant aussi bien les conditions générales que les conditions particulières conclus. L'assuré procède la déclaration des expéditions ou moyen d'un imprimé appelée **l'avis d'aliment**.

Cet imprimé qui servira dans une phase antérieure au décompte de la prime contient toutes les informations relatives à l'expédition, il est mis en quantité suffisante à la disposition

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

de l'assuré qui s'oblige à déclarer à la CAAT l'ensemble des expéditions qu'il réalise en cours de contrat.

L'émission de la police donne lieu, dans une première étape à la perception du coût de police et des droits et taxes correspondantes ; le premier aliment doit être déclaré dans les deux mois qui suivent l'émission de la police, faute de quoi celle-ci ne produit plus d'effet à moins qu'un autre délai n'ait été convenu.

Le paiement des primes est basé sur le système de déclaration par "**avis d'aliment**" au fur et à mesure des expéditions, la ressortie de prime n'intervient qu'à la fin de la périodicité arrêtée d'un commun accord avec l'assuré. (Généralement chaque mois) et après récapitulation de l'ensemble des avis d'aliment reçus durant la période considérée et transcription de ses avis d'aliment sur le bordereau récapitulatif spécialement élaboré à cet effet.

Sur la base de ce bordereau la prime due pour la période en question, la prime est ressortie sur un avenant appelé « **l'avenant de ressortie de prime** ».

➤ **PRIME NETTE** = VALEUR ASSURÉ / TAUX

➤ **PRIME GLOBALE** = PRIME NETTE + TAXES

➤ **TAXE** = (PRIME + COUT DE POLICE) / 19%

➤ **PRIME TOTAL** = LA PRIME GLOBALE + DROIT DU TIMBRE

Tout contrat d'assurance peut, en cours de validité, subir des modifications de plusieurs ordres qu'elles soient du fait de l'assuré ou de l'assureur, toute modification doit obligatoirement être consignée sur un avenant au contrat.

1. Le règlement de sinistres :

L'obligation fondamentale de l'assureur et le règlement du sinistre.

L'assuré est tenu d'aviser l'assureur, dès qu'il a eu connaissance et au plus tard dans sept jours (jours de repos et jours fériés non compris) de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête et de produire tout justificatif concernant la réclamation et la détermination des dommages.

➤ **La déclaration du sinistre et pièces à fournir**

La déclaration de sinistre contient les informations ci après :

- Nom de navire

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

- N° de police ou l'avis d'aliment
- Date de survenance du sinistre ou plus généralement date d'arrivée d'un navire
- Estimation approximative des dommages

L'assuré est tenu, pour toute réclamation de produire les pièces constitutives de dossier de réclamation suivantes :

- Une copie d'avis d'aliment
- Une copie de connaissement. Il constitue le titre de transport est renseigné sur le nom de navire, le trajet effectué, le détail des cargaisons transportées, le type d'emballage ainsi que le mode de chargement.

Il porte dans la majorité des cas les coordonnées de l'armateur et / ou de transporteur.

- Une copie de la lettre de réserve que le réceptionnaire a formulé à l'encontre du transporteur dès la découverte des dommages.
- Une copie de la facture commerciale ou facture d'achat ou de vente émise par le fournisseur et comporte les indications relatives à la description exacte de la marchandise et sa valeur.

Elle est souvent accompagnée d'une liste de colisage lorsque la cargaison est composée de plusieurs colis.

- Le procès- verbal de constat contradictoire délivré par le représentant de transporteur (consignataire)
- Le rapport d'expertise que l'assuré aura provoqué une application des clauses contractuelles et plus particulièrement l'article 19 des conditions générales qui traite les conditions en y prévoyant des délais d'intervention de l'expert d'assuré est tenu d'observer sous peine d'irrecevabilité de la réclamation. L'expert a désigner figure sur les listes, annexées au contrat.
- La note d'honoraire de l'expert généralement réglée par l'assuré et faisant partie intégrante du dossier d'indemnisation car ces frais sont à la charge de l'assureur et font l'objet d'un remboursement en même temps que le paiement de l'indemnité.
- L'attestation de non débarquement délivrée par le cosignataire du navire et tout autre représentant de l'armateur ou du transporteur. Ce document est exigé pour le remboursement d'un montant total (contenu et contenant) d'un ou plusieurs colis.

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

- La facture des dommages ou note de débit qui reprend dans le délais de réclamation chiffrée et le décompte exact du préjudice subi par l'assuré suite aux dommages causés aux marchandises assurées.

L'assureur est tenu d'indemniser l'assuré dans un délai de trente jours au plus tard après remise complète des pièces justificatives constituant le dossier.

➤ **Préservation de l'action récursoire contre le tiers responsable**

Dès la découverte du sinistre, des réserves doivent être émises à l'encontre du transporteur et le constat contradictoire à provoquer avec ce dernier ou son représentant.

SECTION 02 : les clauses de contrat d'assurance au niveau de la CAAT

L'assurance a pour objet principal de protéger les assurés contre les différents risques, quelque soit l'assuré souscrit, l'assurance a le même rôle qui est de prendre en charge les risques assurés, et indemniser en cas de réalisation de sinistre, donc à la survenance d'un sinistre l'assureur honore sa promesse et indemnise son client.

1. Présentation de l'entreprise

Le cas que nous allons analyser est celui d'une entreprise nationale d'importation des produits alimentaires « FRIGOMEDIT » ayant souscrit un contrat d'assurance de type « abonnement » avec la CAAT en vue de couvrir ses importations.

Présentation du cas : FRIGOMEDIT est une entreprise algérienne¹ créée en 2011 avec un capital de 1000.000.000DZD et qui emploie près de 249 salariés. Elle est spécialisée dans l'importation et exportation des produits alimentaires réfrigérés, frais et ultra-frais (viandes et poissons surgelés, fruits et légumes surgelés). FRIGOMEDIT est présidée par Mr Djahid-Abdel Waheb Zef zef, qui siège, Rue des frères ferradj, 16013Rouiba, Algérie.

2. Conditions d'assurance

Le contrat a pour objet de couvrir l'assuré, sous certaines conditions, contre différents risques liés à la nature de l'opération. Les clauses particulières dans un contrat d'assurance ont pour objectif d'adapter le contrat à la nature spécifique de chaque opération et des marchandises transportées.

¹document interne au niveau de la CAAT

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

L'avantage lié à la définition de ces conditions, c'est qu'elles permettent de définir avec précision les responsabilités de chacune des parties au contrat en cas de sinistre

L'inconvénient est que ça rend le contrat complexe et volumineux et demande des connaissances approfondies sur les marchandises à assurer.

Dans notre cas, des clauses spécifiques liées à la nature périssable et fragile des produits, ont été intégrées dans le contrat d'assurance.

➤ **TAUX DE PRIME**

Les taux de prime servent au calcul de la prime due par l'assuré, ils sont calculés par l'assureur et sont fonction de plusieurs facteurs, notamment la probabilité de survenance d'un sinistre et la nature des marchandises à assurer.

Les taux de primes dans notre cas sont de (0,55%), applicable uniquement pour les poissons et viandes congelés et (0,75%) applicable pour tous les autres produits.

➤ **EFFET ET DUREE DU CONTRAT**

La durée du contrat est caractérisée par une date de début et une date de fin et peut varier selon les besoins de l'assuré et la durée de l'opération.

Dans notre cas le contrat prend effet le 01/01/2014 et expirera le 31/12/2014, il est renouvelable d'année en année par tacite reconduction, toute fois, chaque partie pourra y mettre fin en informant l'autre, un (01) mois au moins avant la date d'échéance par l'envoi d'une lettre recommandée.

➤ **DUREE DES RISQUES**

Les risques couverts par le contrat commencent au moment où les facultés assurées, dument conditionnées pour l'expédition, sont mises à bord du navire transporteur et cessent où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayant droit au lieu de destination finale.

Dans le cadre du contrat conclu entre la CAAT et l'entreprise FRIGOMEDIT les risques sont couverts dès la sortie des entrepôts du fournisseur jusqu'au déchargement dans les magasins du destinataire.

➤ **SURPRIME ECHONTILLONS**

D'un commun accord entre les parties, il est précisé que les prélèvements pour analyses (échantillons) ne sont couverts qu'à la demande de l'assuré formulée sur l'avis d'aliment avec paiement d'une surprime ci-indiquées :

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

- 0,10% pour tous les produits à l'exception du café vert, poisson et viandes congelés.
- 0,05% pour poissons, viandes congelés et café vert.
-

➤ **SURPRIME SEJOUR A QUAI**

Il est précisé que les marchandises assurées ne peuvent séjourner au-delà de quatre vingt dix (90) jours dans le port de débarquement à compter de la fin de déchargement.

Toutefois, si pour des raisons de force majeure, l'assuré ne peut enlever ses marchandises au terme de ce délai, celui-ci pourra être prorogé à la demande de l'assuré formulée avant l'expiration de la période de quatre vingt dix (90) jours précités et moyennant paiement d'une surprime de 0,10% par quinzaine commencées, étant entendu que cette prorogation ne sera accordée que quatre (04) fois, soit soixante (60) jours.

Il est précisé que les produits congelés (poissons-viandes), ne peuvent séjourner au – delà de trois (03) jours dans le port de débarquement avec présentation de la lettre de réserve et le procès verbal de constat contradictoire.

Vu la réalité du contexte algérien, où l'opération de dédouanement de marchandises tarde souvent, ces délais peuvent constituer un véritable problème aux importateurs, notamment des produits périssables. Il serait donc préférable que ces délais soient revus à la hausse.

➤ **RISQUE DE GUERRE**

Les risques de guerre et risque assimilés ne se couvrent qu'à la demande de l'assuré formulée sur l'avis d'une surprime déterminée cas par cas.

Dans le cas où FRIGOMIDIT souhaite importer des produits provenant d'un pays en situation de guerre, cette dernière devra formuler une demande auprès de la CAAT, qui peut accepter ou pas d'assurer des produits provenant de cette zone contre paiement d'une surprime.

Même si une telle clause n'est pas dans l'intérêt des entreprises assurées, le risque de guerre est justifié car il peut engendrer des pertes considérables pour l'assureur.

DECLARATION DE SINISTRE

L'assuré doit aviser l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les trois (03) jours de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférent et de produire les justificatifs concernant le sinistre.

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

➤ **DELAIS DE CONSTATATION (EXPERTISE)**

❖ **POUR LE POISSON ET VIANDES CONGELES**

- Trois (03) jours à compter du moment où les facultés assurés auront été déchargées du navire transporteur lorsque les dommages résultent de la phase maritime du transport.
- Le jour même (24 heures) lorsque les dommages résultent de la phase terrestre du transport.

Il est précisé que les délais de constatations ne seront pas prorogés.

❖ **POUR LES AUTRES PRODUITS ALIMETAIRES**

- Quinze (15) jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur lorsque les dommages résultent de la phase maritime de transport.
- Quinze (15) jours à compter du moment où les facultés arrivent au site lorsque les dommages résultent de la phase terrestre de transport.

➤ **PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION**

L'assuré est tenu, pour toute réclamation, d'adresser à l'assureur les pièces suivantes :

- ✓ Procès-verbal du constat
- ✓ Lettre de réserve
- ✓ Facture commerciale
- ✓ Connaissance
- ✓ Attestation de non-débarquement (en cas de manquant total)
- ✓ Rapport d'expertise et note d'honoraires
- ✓ Note de débit ou facture de réparation
- ✓ Copie de l'avis d'aliments

Ces pièces doivent être transmises à l'assureur dans un délai maximum de deux (02) mois après la réalisation du sinistre.

➤ **VICE PROPRE, INFLUENCE DE LA TEMPERATURE**

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

Les risques qui proviennent d'un vice propre ou de l'influence de la température sont couverts et formulés sur l'avis d'aliment avec paiement d'une surprime de (0,65%).

➤ **RISQUE EXCLUS**

L'assureur est affranchi de toute réclamation pour les causes suivantes :

- Insuffisance et /ou l'inadéquation des moyens de transport ou d'emballage utilisé.
- Péréemption des produits.
- Refoulement partiel ou total des facultés.
- Rupture de la chaîne de froid, et ce, quelle que soit la cause (pour le beurre).

Il est précisé que les marchandises chargées en pontée ainsi que le matériel usagé ne peuvent pas être assurées en «tous-risque» sauf accord préalable de l'assureur.

➤ **PAIEMENT DE LA PRIME**

L'assuré paiera à la remise de l'avenant reprenant l'ensemble des expéditions réalisées mensuellement, les primes y afférentes.

Zones d'exclusions «risque de guerre»

Afghanistan-Bangladesh-Cameroun-république centre Afrique-Tchad-Congo
kinshasa-coted'ivoire-eritrea-guinee-iran-iraq-libye-nigeria-koree du nord-Pakistan-
philippines-somalie-sri Lanka –Syrie.

3. Avis d'aliment : contrat par lequel l'assureur s'engage à délivrer une garantie pour une certaine durée, qui est généralement annuelle, moyennant le paiement d'une cotisation d'assurance au cours de l'année d'assurance. Ce contrat est alimenté au coup par coup par des chantiers, qui sont au préalable, déclarés par l'assuré pour acceptation et tarification par l'assureur

Tableau n°01 : Avis d'aliment

A.A N°	VOYAGE	NAVIRE	NATURE DES FACULTES	VALEUR ESSUREE	TAUX DE BASE	TAUX D'ECHANTILLON S	INFLUENCE DE TEMPERATURE	TOTAL	PRIME NETTE
12/L/2014	ZELANDE- ALGER	HERME	LAIT EN PODRE	222 057 612,00	0,75%	0,10%	0,00%	0,85%	1 887 48 9,70

SOURCE : AGENCE CAAT PIN MARITIME CODE 141(dossier client)

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

Commentaire : pour le calcul de la prime nette, on multiplie la valeur assurée (222057612,00) par le taux global (0.85%). Le taux global est égal au taux de base (0,75%) auquel on rajoute l'ensemble des taux de surprime. Dans le tableau ci-dessus :

Le taux global= taux de base + taux d'échantillon + taux influence de température.

$$0,85\% = 0,75\% + 0,10\% + 0\%$$

Le taux influence de la température est nul, car le lait en poudre n'est pas affecté par la température.

4. Avenant de ressortie de prime : est un acte juridique qui se traduit par la réduction d'une clause additionnelle , ou d'une couverture additionnelle permettant d'apporter une ou plusieurs modifications- dans certains conditions- et avec accord des parties lies par un contrat-à ce contrat antérieurement conclu et toujours en cours

Tableau n°02 : avenant de ressortie de prime

PRIME NETTE :	1 887 489,70	COUT D'AVENANT	100,00
TAXE :	320 890,25	TAXE= (1 887 489,70+100) * 17%	
PRIME GLOBALE :	2 208 479,95	DROIT DE TIMBRE :	60,00
PRIME TOTALE :	2 208 539,95		
PRIME GLOBALE= 1 887 489,70 + 320 890,25			
PRIME TOTALE = 2 208 479,95 + 60,00			

L'objet du présent avenant est de faire ressortir la prime due au titre des expéditions effectuées pendant la période

EFFET : 18/06/2014	EXPIRATION : FIN VOYAGE	couvertes par la	POLICE N°
---------------------------	--------------------------------	-------------------------	------------------

En conséquence, l'assuré paiera à la signature du présent avenant la somme de : deux millions deux cent huit mille cinq cent trente neuf dinars et quatre vingt quinze centimes (2.208.539,95 da)

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

Ce tableau démontre la méthode de calcul de la prime totale due au titre des expéditions effectuées pendant la période qui est égale à la somme de la prime nette + les taxes + le droit de timbre

5. Constatation des dommages :

Les dommages et manquements ont été constatés au débarquement des marchandises

- (04) sacs ont été prélevés comme échantillons pour analyses par les services vétérinaire.
- (33) sacs sont constatés lors des opérations de dépotage.
- (03) sacs ont été relevés manquants lors des opérations de dépotage par rapport à la quantité déclarée sur B/L

6. Dispatch facultés maritimes :

Le présente dispatche à pour l'objet le réglemeent sur la base de la valeur d'achat, ainsi que les honoraires d'expertise des dommages, des avaries et des échantillons constaté sur l'expédition de "Lait en poudre».

Le règlement s'effectue comme suit :

Manquants (03 sac)

00 TM 075 × 5325\$ × 82,74 DA = 33 044,29

Echantillons (04 sac)

00 TM 100 × 5325\$ × 82,74 DA = 44 059, 05

Endommagés (33 sacs)

00 TM 825 × 5325\$ × 82,74 DA = 363 487, 16

TOTAL = 440590,50

A ajouter les honoraires d'expertise de : 17 205, 54

Soit un montant total de : 457 796, 04

Due et payable par la compagnie Algérienne des assurances CAAT à l'ordre de EPE FRIGOMEDIT SPA

Ce tableau démontre le règlement de la valeur d'achat et les honoraires d'expertise des dommages, des avaries, des échantillons est expliqué par le tableau suivant qui démontre les étapes de calcul le montant à payer à l'assuré par la CAAT à l'ordre de EPE

Chapitre III : étude de cas au niveau de la CAAT

7. Acte de subrogation

Un avis de subrogation a été signé par l'assuré au profit de la CAAT afin de faire valoir son droit de recours. Cette dernière a fait une demande de règlement à l'amiable en transmettant une lettre dans ce sens au transporteur. Passé un délai de 02 mois, la CAAT 520 a fait appeler aux services d'un avocat afin d'entamer une procédure judiciaire.

8. Recommandations

Dans ce cas, l'assurance maritime de la CAAT a permis à l'entreprise FRIGOMEDIT de récupérer le montant égal aux dommages constatés. Néanmoins, comme nous l'avons expliqué en étudiant les clauses du contrat d'assurance faculté maritime de la CAAT, plusieurs insuffisances existent et les entreprises ne peuvent pas être remboursées dans un certain nombre de cas. Cela est dû aux contraintes imposées par la législation algérienne en matière des assurances pour laquelle nous émettons les recommandations suivantes :

- ✓ L'ouverture du secteur des assurances à la concurrence.
- ✓ Assouplissement des obligations en fonds propres que doivent détenir les assureurs.

Conclusion :

L'assurance transport est une mesure applicable face au risque liés aux transports maritime, aérienne et ferroviaire. Elle occupe une place importante dans protection de propriété, marchandise et des personnes transportées .Il existe plusieurs types de contrat avec des couts qui varient en fonctions de la durée du voyage, la qualité de l'emballage...

Ce type d'assurance prend en considération des différentes règles et convention internationales afférentes a ce mode de transport.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

La présente étude a pour but d'apporter des éléments de réponse à l'objet de notre travail qui consiste à déterminer et à analyser les différentes clauses du contrat d'assurance de transport maritime en Algérie. Pour ce faire nous avons centré notre recherche sur la problématique posée à travers les axes suivants : approche théorique sur le commerce international en soulevant les différents types de couverture des risques liés au commerce international, puis on a traité les assurances faculté maritime en ressortant les éléments essentiels d'une opération d'assurance à savoir l'assurance transport maritime et les assurances sur facultés, en dernier lieu une étude sur terrain d'un cas portant sur une opération de transport maritime.

Nous avons tenté d'introduire notre thème dans son caractère général dans le premier chapitre. A travers ce dernier, nous avons pu élaborer un rapprochement sur les différents risques du commerce international et leurs couvertures. Ensuite dans le deuxième chapitre, nous avons pu présenter un aperçu historique sur les assurances en Algérie, dresser un portrait des typologies de contrats d'assurance dans le transport maritime et les assurances sur facultés. Enfin, dans le chapitre trois, nous avons analysé un contrat d'assurance lié à une opération de transport maritime.

De notre analyse il en ressort, que les contrats rédigés ne prennent pas en compte la réalité du secteur de transport maritime en Algérie, ce qui peut être défavorable pour l'assuré et même pour l'assureur dans certains cas. Aussi, législation en matière d'assurance doit évoluer pour assouplir les conditions et donner plus de liberté à la négociation entre les parties signataires du contrat. Enfin, le secteur des assurances doit s'ouvrir à la concurrence pour améliorer la qualité du service et réduire le coût de l'opération de transport, qui peut être un frein au développement du transport maritime.

Bibliographie

Ouvrages

- D.Berlin, « la distribution international", droit et pratique du commerce international, 1993
- D.LOTH "l'essentiel des techniques du commerce international" publico, paris, 2009
- D.HENRRY, J.ROGGET, microéconomie, éd económico, 1991, paris
- F.COIJLBAUT, C.ELIASHEBERG, M. LATRASSE, "les grands principes de l'assurance", 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, paris
- Fascicule N°3, les garanties bancaires dans le commerce international, BNA d' Alger, 2004
- J.Bastin, l'assurance crédit dans le monde contemporain, édition Jupiter, paris, 2001
- Jérôme y atman, Manuel international de l'assurance, 2^{ème}édition : Economico 1998
- J. LANDEL, « Lexique des termes d'assurance», 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, 2005
- Group Beauchemin, éditeur litée droit des affaires, 4^{ème}édition ,2007
- G. Legrand, H. Martin : «gestion des opérations, export-import, 2^{ème}edition, DUNOD, paris, 2005
- Guide des assurances en Algérie, UCAMAT, AMRAS ASSOCIATION, 2014
- M.DADDI HAMMOU, analyse de comportement du consommateur dans la marche algérienne des assurances, ingénieur en statistique appliquer 2010
- Oliver Fetterknecht, Darren pain, Ginger Turner, comprendre l'évolution récente de l'assurance maritime et de l'assurance des transporteurs aériens, revue «sigma n° 4/ 2013»
- P. Corinne, "commerce international», 6^{ème} édition, DUNOD, paris, 2002
- S.CHILION," le contrat international», Vuibert, paris, 2011
- Simon (Y) et Lauter (D) : le financement de commerce, paris

Articles

- Article 619 de l'ordonnance N°95/07 du 25/01 relatif aux assurances
- Document interne de la CAAT de Bejaia, relative aux risques de commerce extérieur
- Incoterms 2010, règle officielle CCI, interprétation des termes commerciaux, publication CCI N° 600, paris, 2007

Lois

- Loi 11 juin 1974, art lin jean Bigot et autre "droit des assurances, contrat d'assurance" ED (LG. DJ), paris, p25

WEB

- <http://www.douane.gouv.fr/>
- Www. Logistique conseil. Org

- <http://www.index> – assurance .Fr
- www.transports.equipement.gouv.fr
- www.Finance CI

Liste des illustrations

Table des illustrations

Tableau 01 : les quatre groupes d'incoterms.....

Tableau 02 : répartition des frais et risques selon incoterms

Tableau 03 : les avantages et les inconvénients de risque de change.....

Tableau 04 : avis d'aliment

Tableau 05 : avenant de ressortie de prime

Figure 01 : Caractéristiques essentielles.....

Figure 02 :Les branches d'assurance

Figure 03 : Les facteurs influençant le cout d'assurance.....

Figure 04 : L'Organisation de la CAAT 520

Table des matières

Remerciement

Dédicace

Introduction générale

CHAPITRE 01 : Les risques de commerce international

Introduction.....	4
Section 01 : La naissance des risques du commerce international.....	4
1 : Le contrat du commerce international	4
1.1. Définition du contrat international	4
1.1.1. La notion juridique du contrat international	4
1.1.2. La notion économique du contrat international	5
1.2. Les effets du contrat de commerce international.....	5
1.2.1. Obligations des parties.....	5
1.2.2. Transfert de propriété et de risques	5
2.Les incoterms.....	6
2.1 Définitions des incoterms.....	6
2.2 Rôles des incoterms.....	9
2.3 Les différents modes de classement des incoterms.....	9
2.3.1 Le classement selon le type de vente.....	9
2.3.2 Le classement selon le type de « famille ».....	9
2.3.3 Le classement par mode de transport.....	10
2.4. La démarche des incoterms.....	10
Section 02 : les différents risques liés au commerce international.....	13
1.risque commercial.....	13
2. Le risque politique	14
3. Risque de change	14
Section 03 : La couverture des risques nés des opérations commerciales.....	16
1. Couverture du risque de change.....	16
2. Le factoring.....	18
2.1. Caractéristiques essentielles.....	18
2.2.Modalités de fonctionnement.....	19
Conclusion.....	20

Chapitre 02 : les assurances faculté maritime

Introduction.....	21
Section 01 : cadre conceptuels et aperçu historique sur les assurances	21
1. Evolution historique de l'assurance.....	21
2 .Définition de l'assurance.....	24
3. Les éléments d'une opération d'assurance.....	24
3.1. Le risque.....	24
3.2. La prime d'assurance ou cotisation	25
3.3. La prestation de l'assureur.....	25
3.4. La compensation (mutualisation)	25
4. Les parties engagées au sein d'une opération d'assurance.....	25
5.Les branches d'assurance.....	26
Section 02 : assurance transport maritime.....	28
1. Assurance corps.....	28
1.1 Risque couverts	28
1.2. Les risques exclus.....	29
1.2.1. Les exclusions absolues.....	29
1.2 .2 .Les exclusions rachetable.....	29
1.3. Modes de garantie	30
1.4. Tarification du risque en assurance corps.....	30
2. Les typologies de contras transport maritime.....	31
2.1. Le contrat de transport : Connaissance maritime.....	31
2.1.1. Les parties au contrat de transport.....	31
2.1.2. Les différents types de connaissance.....	32
2.1. 3. Les fonctions de connaissance.....	32
2.2. Le contrat d'affrètement : Charte-partie.....	33
2.2.1 Les type de contrats.....	33
Section 03 : les risques sur facultés maritime.....	34
1. Assurance facultés transportées par voie maritime	34
1.1. Mode de couverture.....	34
1.2. Les différent type de police maritime sur facultés.....	35
1.3. Les risques exclus.....	35
2. L'assurance faculté maritime.....	36

2.1. L'assurance « tous risques ».....	36
2.2. L'assurance « FAB sauf »	36
2.3. Dispositions communes aux deux modes l'assurance.....	37
3. Les facteurs influençant le cout de l'assurance.....	37
3.1. La nature de la marchandise.....	37
3.2. La nature de l'emballage.....	37
3.3. Le mode de transport.....	37
3.4. L'itinéraire assuré.....	38
Conclusion.....	38

Chapitre 03 : Etude de cas au niveau de la CAAT

Introduction.....	39
Section 01 : présentation générale de l'organisme d'accueil.....	39
1. création de la CAAT.....	39
2. l'organisation de la CAAT.....	39
3. présentation de l'agence CAAT 191 Bejaia II.....	40
3.1. La création et l'objectif de l'agence 191 Bejaia II.....	40
3.2. L'organisation de l'agence 191.....	40
4. Modalité de souscription et de fonctionnement de la police d'assurance	41
4.1. Règlement de sinistre	42
Section 02 : analyse les clauses d'un contrat d'assurance en Algérie	44
1. présentation de l'entreprise.....	44
2. Condition d'assurance.....	44
3. Avis d'aliment.....	48
4. Avenant de ressortie de prime.....	49
5. Constatation des dommages	50
6. Dispatch facultés maritimes.....	50
7. Acte de subrogation.....	51
8. Recommandations.....	51
Conclusion.....	51

Conclusion générale

Résumé

Le commerce international est l'ensemble des opérations d'achat et de vente de marchandises entre les pays. L'essor de l'échange moderne apparait vers la fin de la seconde guerre mondiale, ces échanges se développent grâce aux différents modes de transports terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien.

L'assurance faculté maritime joue donc un rôle vital pour le transport ainsi que pour l'économie national, elle présente une garantie pour toute le supply chain de transport maritime. Tous les acteurs du transport maritime cherchent à se garantir des risques encourus par la fortune de mer.

Mots clefs : commerce international, assurance, faculté maritime

Abstract

International trade is the totality of transactions of purchase and sale of goods between countries. The development of modern exchange paired towards the end of the Second World War, these exchanges are developed through the various modes of land transport, railway, air transport

The marine faculties insurance there for plays a vital role for the national economy, it represents a guarantee for all the supply chain of maritime transport. All the actors of the maritime transport seek to guarantee themselves against the risks incurred by fortune of sea.

Key words: international trade, the insurance, marine faculty