

**Faculté des sciences économiques, 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 :

***Assurance du transport maritime dans le commerce
extérieur de l'Algérie***

Cas : CAAR DE Tizi- Ouzou

Présenté par :

Mansouri Salma.

Khaleche azeddine

Encadré par :

D^r ABIDI Mohammed

Devant le jury composé de :

Présidente : Guermah Hayet. MAA

Examineur : Hami Lounes. MAA

Encadreur : ABIDI Mohammed. MCB

Promotion 2018/2019

Remerciements

Nous tenons à remercier a travers ce travail :

Dieu le tout puissant de nous avoir accorde patience et la force

Pour réaliser ce travail.

Notre encadreur Mr ABIDI Mohamed de l honneur qu'il nous a accordé en

Dirigeant notre travail, ses conseils et orientation.

L'ensemble des personnels de l'agence CAAR « Compagnie Algérienne

D'assurance et Réassurance » de tizi ouzou pour ses orientations qui nous a

Servi dans la réalisation de notre stage pratique.

Nous adressons nos vifs remerciements a nos familles pour leurs

Encouragements.

Les enseignants des facultés des sciences Économiques, de Gestion et des

Science Gestions commerciales de : L'université Mouloud Mammeri de Tizi-

Ouzou.

Sans oublie nos enseignants ainsi, qu'a toute la promotion finance et

Commerce international 2018 /2019.

A tous ceux qui ont contribué de près ou de loin a la réalisation de ce Travail

Dédicace

*Je dédie ce modeste travaille a tous ceux qui sont chère pour moi
particulièrement :*

- + Au soleil de ma vie, mes chers parents qui ont été à mes cotes
dans les bons et mauvais moment, un énorme merci a eux pour
leur amour, leur soutien, et surtout leur sacrifice.*
- + A ma complice et unique sœur Lydia que j'aime et son marie.*
 - + A mes deus poussins Aimade et Mylène.*
 - + A mon chère titeuf.*
- + A toutes mes copines : Lyly, Kenza, Anissa ;djem's*
 - + A mon binôme Azzedine.*
- + Et a tous ceux qui me connaissent et respectent.*

SALMA

Dédicaces

Je dédie ce travail :

A toute ma famille, a mon cher papa que j'adore et qui ma toujours soutenue, qui fait son possible pour que je fasse quelque chose de bon de ma vie, a ma chère maman qui veille toujours sur moi, je ne vous remercierais jamais assez pour votre soutien et amour, j'espère que vos serez toujours fiers de moi.

A mes chers grands parents, mes tantes et oncles.

A toutes mes amies, cousins et cousines.

Ma binôme et toute sa famille ; qui ma beaucoup aidé Salma

Au personne qui ma toujours aidé et encouragé, qui était toujours a mes cotés et qui m'accompagné durant ce travail.

AZEDDINE

La liste des abréviations

BL: Bill of Lading

CAAR: Compagnie Algérienne Assurance et Réassurance

CCI: Chambre du commerce international

CFR: Cost, and Freight

CIF: Cost, Insurance and Freight

CMA: Code, Maritime, Algérien

DAP: Delivred at place

DAT: Delivred at Terminal

DAU: Document Administratif Unique

DCG: Déclaration Complémentaire Globale

DDP: Delivred Duty Paid

DES: Déclaration Export Simplifiée

DSI: Déclaration Simplifiée Import

DSAE : Déclaration Simplifiée Anticipées Export

DSAI : Déclaration Simplifiée Anticipées Import

EDI : Echange Données Informatisées

EXW: EX Works

FAS: Free Alongside Ship

FAP SAUF: Franc Davaries Particulieres SAUF

FCA: Free Carner

FOB: Free On Board

INCOTERMS : International Commercial Terms

LTM : Lettre Transport Maritime

MT : Métrique Tonne

OMI : Organisation Maritime Internationale

PDD : Procédure Dédouanement a Domicile

PDE : Procédure Dédouanement Expresse

PDU : Procédure Domiciliation Unique

TDC : Tarif Douanier Commun

Bibliographie :

Les ouvrages :

- ✓ A. Zahi maître des conférences université d'Alger « Droit des transports » édition tome 1 Alger 2009.
- ✓ Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie internationale », édition Economica Paris.1955.
- ✓ Corine Pasco, commerce international, 4ème édition, Dunod, Paris 2002.
- ✓ Denis Chevalier et François Duphil « transporter à l'international » 4ème édition faucher, Vanves 2009.
- ✓ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, Paris.
- ✓ F.COUILBAULT, C.ELIASBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, Paris.
- ✓ Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, « Gestion des opérations Import-export », édition Dunod, Paris, 2008.
- ✓ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème éd L'argus de l'assurance, Paris, 2005.
- ✓ Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2^eéd. Economica, Paris, 2005.
- ✓ Y.LAMBERT.FMI..., DROIT DES ASSURANCES Ed Dalloz.1995.
- ✓ Meyer, Valère et Rolin, Christian « Techniques du commerce international », Editions Nathan, Paris, 2000.
- ✓ MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2^{ème} édition, France, 2011.
- ✓ Patrick Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Edition l'argus de l'assurance.
- ✓ ONALD, DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandise, 1^{re} édition, L'Harmattan, France 2013.

Sites internet :

- ❖ <http://btsassurance.canalblog.com>.
- ❖ <http://www.index-assurance.fr>.
- ❖ <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897>.
- ❖ <http://fr.jimdo.com>.
- ❖ www.doc-étudiant.fr.
- ❖ <http://www.douane.gouv.dz>
- ❖ www.mondissimo.com
- ❖ WWW. Lexinter. Net.
- ❖ www.ffsa.fr:
- ❖ <https://www.mataf.net>.
- ❖ <https://m.lantenne.com>.

Autres documents

- ❖ Document interne fourni par la CAAR « Conditions générale »
- ❖ Document interne fourni par la CAAR « Condition particulier »

Lois :

- ❖ Code des assurances.
- ❖ Le code maritime algérien
- ❖ L'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Sommaire

Remerciements

Dédicaces

Liste des abréviations

Liste des figures et les tableaux

Introduction générale.....	2
Chapitre 01 : généralité sur les assurances.....	5
Introduction.....	5
Section 01 :historique et concepts d'assurance.....	5
Section 02 : Les branches et rôles des assurances.....	12
Conclusion.....	15
Chapitre 02 : transport maritime et la douane.....	16
Introduction.....	17
Section 01 : généralité et évolution de transport maritime de marchandises.....	17
Section 02 : la douane et les incoterms.....	25
Conclusion.....	39
Chapitre 03 : Les assurances maritimes.....	40
Introduction.....	41
Section 01 : généralité et la législation internationale du transport maritime.....	41
Section 02 : Le contrat d'assurance maritime et les modalités de couverture.....	54
Conclusion.....	68

Sommaire

Chapitre 04 : processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou : cas d'une opération d'importation faite par L'ENIEM.....69

Introduction.....70

Section 01 : l'assurance maritime en Algérie.....70

Section 02 : Présentation de l'organisme d'accueil.....75

Section 03 : la mise en place d'un contrat d'assurance sur Facultés dans le commerce international.....83

Conclusion.....94

Conclusion générale.....95

Bibliographie

Annexes

Table des matières

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Introduction générale

A travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie, les échanges mondiaux ont réalisé une forte expansion, du fait, de l'évolution des techniques de production et de financement. Ces échanges se développent grâce aux différents modes de transports. Que ça soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien. Les marchandises sont exposées à de nombreux périls, détériorations, manquants, casses, vols, guerres, émeutes etc.

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

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

Pour se protéger contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées ; le recours aux assurances maritime est une protection efficace, une garantie des risques et une sécurité plus indispensable aux entreprises elle permet même de couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.

Les réglementations nationales et mondiales sur la sécurité des marchandises et des navires sont fondées sur une série de conventions internationales adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'établissement des codes maritimes pour tenter d'optimiser la sécurité des navires, des personnes et des marchandises, la libéralisation des transports maritimes, régime de responsabilité du transporteur et de minimiser le coût des pertes et des dommages liés aux accidents maritimes.

La situation géographique de l'Algérie est privilégiée par le fait que sa façade nord occupe plus de 1.622km de côte avec plus de 10 ports de commerce permettant l'accès des marchandises destinées à être transférés vers les villes intérieures et vers les pays étrangers. L'objet de notre présent travail est d'analyser l'assurance maritime toutes en appuyant sur l'assurance Faculté, garantie par compagnie algérienne d'assurance et de réassurance (CAAR) et de comprendre le système de couverture des assurances maritimes en Algérie dans ce contexte, notre problématique se présente a travers une question centrale qui consiste a

Introduction générale

savoir : **Comment s'effectue la procédure d'un contrat d'assurance sur faculté dans le commerce international ?**

Afin de traiter cette problématique, nous essayerons de développer les questions suivantes :

1. Quel est le contenu d'un contrat d'assurance sur faculté ?
2. Comment s'effectue le traitement des cas d'avaries dans l'assurance sur faculté ?
3. Quelle est l'influence des garanties exigées pour la couverture des risques ?

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

Pour ce faire, notre essai de recherche est structuré en quatre chapitres comme suit :

- Tout d'abord un premier chapitre énonçant des généralités sur les assurances : à travers le cadre conceptuel et historique de l'assurance, les éléments et les acteurs participant à cette opération d'assurance dans une première section et les branches d'assurance, son rôle social et économique, technique de division des risques, et les facteurs limitatifs de l'assurance dans un dernier lieu.
- Le deuxième chapitre portera sur le transport maritime et la douane : en premier section nous allons voir les généralités sur le transport maritime, puis en deuxième section la douane et les incoterms.
- Les assurances maritimes, sera le troisième chapitre où est exposée les généralités sur les assurances maritimes et la législation du transport maritime dans la première section et le contrat d'assurance maritime à travers la deuxième section
- Et le dernier chapitre met en évidence l'analyse et procédure de l'assurance maritime sur faculté au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou.

Chapitre I :

Généralités sur les assurances

Introduction

Le système d'assurance tel que nous le connaissons aujourd'hui est récent, l'histoire de l'assurance revêt un intérêt certain pour comprendre un nombre de caractères et de règles applicables de nos jours, afin d'assurer la sécurité et de promettre l'indemnité des dommages survenus aux personnes ou à leurs patrimoine.

Pour bien entamer notre étude, il est impératif de connaître et exposer les concepts-clés qui décrivent le domaine des assurances.

Ce chapitre fera l'objet de généralités sur les assurances ; Dans une première section nous verrons l'évolution historique de l'assurance à travers le temps, sa définition, les éléments et les différents acteurs intervenant dans une opération d'assurance ainsi que les techniques de division des risques. Dans une seconde section on verra les branches et le rôle de l'assurance.

Section 01 : historique et concepts d'assurance.

1- L'évolution historique de l'assurance :

Depuis que l'homme existe, il a cherché à se prémunir contre les dangers et les aléas d'existence. Il a d'abord cherché à se protéger lui-même, sa famille et ses proches, puis au fur et à mesure que l'évolution permettait l'acquisition d'un patrimoine, son logement, ses troupeaux, ses récoltes et ses biens, Une grande part de l'activité des hommes a de tout temps été consacrée à leur protection, invocations ou sacrifices aux puissances surnaturelles supposées influencer sur le climat, sur les maladies ou sur le sort de toute entreprise humaine, mise au points d'armes, construction de remparts, entretien de garnisons, organisation de la solidarité familiale ou clanique, tells les lois qui obligent à respecter et donc entretenir les vieux parents ou qui, comme cela est fréquent dans les sociétés anciennes, obligent les frères d'un défunt à épouser sa ou ses veuves et donc à prendre en charge les orphelins.

L'assurance s'inscrit dans cette recherche ancestrale de protection, Elle est une organisation moderne et scientifique de la solidarité qui permet l'indemnisation financière de ceux qui ont été victime de la malchance grâce aux contributions de ceux qui n'ont pas eu cette même malchance.¹

¹ Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2^eéd. Economica, 2005, paris, p.5.

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappés par le sort. Les sumériens pratiquaient un système d'assistance mutuelle en cas de perte des marchandises transportées par caravane, on trouve également des traces d'une telle pratique dans le code Hammourabi, plus ancienne collection de lois connue, gravée sur pierre et datant du 18^e siècle avant Jésus-Christ². Ils existaient des associations permettant le versement de secours dans certains cas, comme le décès.²

Puis, sont apparues d'autres formes d'assurances sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fonds de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la basse Egypte (Vers 1400 av. JC). Ce fonds était destiné à venir en aide aux victimes en cas d'accident.

Au moyen âge, cette forme d'assurance connaît un essor important avec le développement de l'esprit d'association et les premières formes de mutualité voient le jour. Ces mutualités représentaient des communautés d'artisans et de marchands qui s'associèrent pour mieux affronter les risques. Ces mécanismes d'entraide et de solidarité n'étaient pas des assurances au sens strict, puisque ces mutuelles n'exigeaient pas un effort de prévoyance, car les dédommagements versés se faisaient plus avec un esprit de charité que d'une logique indemnitaire. La longue expérience des caisses de secours au moyen âge, a donné aux hommes l'idée de l'assurance en initiant à la mise en commun des risques. Ainsi, ce n'est qu'au début du 18^{ème} siècle et jusqu'au 20^{ème} siècle, que sont apparues les deux grandes formes d'assurances à savoir : l'assurance maritime et l'assurance terrestre.³

1-1 L'assurance maritime :

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

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

² <http://btsassurance.canalblog.com>

³ Article professionnel, une brève des assurances au moyen âge, Martin Broyer, p85.

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

Si le bateau faisait naufrage, les marchands n'avaient rien à rembourser aux banques, par contre, s'il arrivait à bon port le banquier était remboursé et pouvait recevoir une compensation financière très élevée. Il faut noter, cependant, que cette pratique n'était bien souvent qu'une pure spéculation car les taux d'intérêts étaient très élevés de (15% à 40%), ce qui a encouragé le pape Grégoire 9 à interdire le prêt usuraire en 1234⁴.

Dès lors, il fallut trouver un système permettant au prêteur d'être certain du remboursement de son prêt. Des banquiers acceptèrent de garantir la valeur du navire et de ses marchandises en échange d'une somme d'argent fournie auparavant. L'assurance était née et continua à se développer dans les ports de la méditerranée sous forme d'un décret en 1336. Ce n'est qu'en 1347 que la première police d'assurance fut rédigée et signée à Gêne pour le voyage du navire « Santa Clara » et c'est également à Gêne que fut fondée la première société d'assurance maritime en 1424⁵. C'est au 16^e siècle que l'assurance maritime prend son véritable essor et ne remplacera le prêt à la grosse aventure que tardivement, (au 17^e siècle).

La première ordonnance était perfectionnée par Colbert (en 1681), dont l'influence sur le développement du droit des assurances maritimes est importante, d'ailleurs ses portées sont toujours en vigueur en France.

1-2 L'assurance terrestre:

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

1-2-1 L'assurance contre incendie :

C'est dans les pays de l'Europe du Nord que l'assurance contre l'incendie est née au 17^e siècle. Cette assurance a pris son essor suite au terrible incendie de Londres en 1666 qui avait duré 7 jours et détruit plus de 13200 maisons et 87 églises sur une surface de 175 hectares. A cet effet, « FIRE OFFICE » a eu lieu en 1667 créée par Nicolas Bardon en Angleterre. Ouvrant ainsi le champ pour la création de plusieurs compagnies sous forme de mutuelles regroupant les propriétaires des maisons en 1688, puis sous formes de sociétés dont la « HAND IN

⁴ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, Paris, p.19

⁵ <http://www.index-assurance.fr>

HAND » en 1696 et le « bureau des incendies » en 1717⁶ en France ainsi que « la chambre royale des assurances » en 1753.

Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui fait son apparition. En Angleterre, une assurance sur la vie des navigateurs a été mise en vigueur, parallèlement en France une ordonnance qui proscriit les assurances sur la vie a été promulguée en 1681. Les autres formes d'assurance n'ont vu le jour que plusieurs années plus tard.

1-2-2 L'assurance sur la vie :

L'assurance sur la vie a fait son apparition au 17^{ème} siècle. Avec les tontines créées par le financier italien Lorenzo Tonti en 1653⁷, qui sont des groupements d'adhérents dont des cotisations sont investies, une forme de contrat d'assurance avec un mode opératoire proche de l'assurance vie. Le système a pour objet le calcul des probabilités. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. Les sommes sont alors capitalisées et réparties entre les survivants.

En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil du roi de France, en 1787 fut créée la "Compagnie royale d'assurance vie". L'assurance-vie s'est répandue dans d'autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu'elles servent de donner un prix à la vie d'un être humain, ce qui a conduit à l'échec des assurances -vie.

1-2-3 L'assurance responsabilité civile :

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

Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre les accidents dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes.⁸

⁶ www.Encyclopédieuniversalis.fr

⁷ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, Paris, p18.

⁸ Idem p20.

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

2- concepts d'assurance :

2-1- La définitions 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 autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat »⁹
- Y.LAMBERT-FAIVRE, définit l'assurance comme : « l'assurance est une convention par laquelle, une contrepartie d'une prime, assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation Dun risque aléatoire prévu au contrat »¹⁰
- En se référent a la définition que donne «le lexique des termes juridiques » publier par Dalloz (édition 1972, page 31) l'assurance serait « le contrat synallagmatique par lequel l'une des parties, l'assuré stipule a assureur, moyennant le paiement d'une prime, le versement a son profit ou a ce lui Dun tiers, d'une prestations en cas de survenance Dun dommage ou de la circonstance prévu au contrat»

2-2-Les différents acteurs d'une opération d'assurance :

- **L'assuré** : est la personne physique ou morale propriétaire des biens exposes aux risques et faisant l'objet du contrat. En règle générale, c'est l'assuré qui paie les primes ou cotisation au compte de l'assureur et reçoit les indemnités en cas de la survenance Dun sinistre.
- **L'assureur** : c'est la personne qui s'engage, par un contrat d'assurance a fournir les prestations prévue en cas de la réalisation du risque, l'assureur en générale c'est une personne morale, société ou compagnie qui gère la mutualité des assurées.

⁹ Article 619 de l'ordonnance N° 95/07 du 25/01 relatif aux assurances.

¹⁰ Y.LAMBERT.FMI..., DROIT DES ASSURANCES Ed Dalloz.1995.p35.

- **Le souscripteur** : personne qui souscrit un contrat d'assurance, il est le preneur de l'assurance, qui signe la police envers l'assureur, notamment à payer les primes il peut être différent de l'assuré et de bénéficiaire.
- **Le bénéficiaire** : personne physique ou morale, qui recevra après un sinistre l'indemnité, le capital ou la rente versé par l'assureur.
- **Le tiers** : c'est toutes non engager par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint, leurs ascendants et descendants.

2-3-les éléments d'une opération d'assurance :

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

➤ **Le risque :**

C'est la probabilité que survienne un événement dommageable. Un coup du sort, contre lequel les personnes assurées cherchent à se prémunir.

Un risque est considéré comme assurable, s'il réunit les caractéristiques suivantes : ¹¹

- 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'arrivée de l'événement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré

➤ **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. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime. Le coût de l'assurance est donc proportionnel à l'importance du risque pris en charge par l'assureur¹².

➤ **La prestation de l'assureur**

« C'est l'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 »¹³

¹¹ F.COUILBAULT, C.ELIASBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, Paris. P44.

¹² Idem. P45.

¹³ Idem. P45.

..

➤ **La compensation au sein de la mutualité :**

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modiques versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'événement assuré »¹⁴

Grace à un fond créer par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra donc prendre en charge le montant des dommages et indemniser ceux qui ont été sinistrés. L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les gens assurés contre la survenance d'un même risque.

2-4-les techniques de divisions des risques :

Le développement de l'assurance a conduit à la création des techniques de division des risques. Ceux-ci sont annexés à l'assurance et contribuent à de meilleures prises en charges des risques et indemnisations à savoir : la réassurance, la coassurance, la rétrocession et la bancassurance.

➤ **La réassurance :**

« La réassurance est une opération par laquelle un assureur, cède à un autre assureur ou cessionnaire, une partie d'un risque que lui-même a pris en charge »¹⁵. En cette pratique permet de limiter les risques auquel l'assureur s'expose et d'éviter qu'un sinistre dont l'ampleur serait catastrophique ne le conduise à la ruine.

➤ **La coassurance :**

C'est une opération par laquelle plusieurs assureurs participent à la couverture d'un même risque ou ensemble de risques, au moyen d'un seul contrat. Chaque société en prend une part (exprimé en pourcentage), en fonction de laquelle elle perçoit une quote-part de prime totale et contribue à l'indemnisation dans la même proportion de sinistre. La coassurance est très fréquente pour les gros risques maritimes, aériens, immobiliers et industriels, notamment en matière d'incendie.

¹⁴ Idem. P45.

¹⁵ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} éd L'argus de l'assurance, paris, 2005, p419.

➤ **La rétrocession :**

La rétrocession est une opération par laquelle le réassureur cède, à son tour, une partie des risques, qu'il a réassurés à un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou une société d'assurance

Section 02 : les branches et rôles d'assurances :

Pour bien entamer notre étude, il est impératif de connaître et d'exposer les concepts clés qui décrivent le domaine des assurances. Dans cette section nous définirons les différents type ou branches d'assurance, ainsi que le rôle social et économique de l'assurance.

L'assurance permet de compenser ce qui est perdu ou détruit. Par le dédommagement (remboursement ou indemnisation). Cependant, l'assurance ne se limite pas à sauvegarder les patrimoines, il remplit aussi des fonctions divers et importantes tant du point de vue individuelle que de point de vue générale.

1-Les branches d'assurance :

On distingue deux branches d'assurance, les assurances ``non vie`` (assurance de bien, assurance de responsabilité) et les assurances ``vie`` (vie, décès, épargne, retraite...)

1.1 Assurance non vie (les assurances de dommage) :

Ces assurances ont pour but de garantir l'assuré contre les conséquences d'un événement futur pouvant porter atteinte à son patrimoine. Elles se subdivisent en deux branches : les assurances de choses (compensent les pertes financières subies à la suite de destruction des biens de l'assuré) et les assurances de responsabilité (compense les pertes financières subies aux dommages causés à des tiers).

1.1.1 Les assurances de choses (biens) :

Les assurances de chose ont pour objet de découvrir les risques auxquels sont exposées les choses assurées. Peu importe la nature mobilière ou immobilière, de la chose assurée pour autant qu'il puisse être considérée comme un bien physique. Peu importe la nature de risque pesant sur les biens assuré : endommagement, altération, bris, destruction, et plus généralement atteinte à son intégrité, à sa substance, perte, vol, détournement, disparition... Ce risque ne se traduit pas nécessairement par un dommage matériel : dans le cas du vol ou de détournement le bien ne pas nécessairement endommagé.

1-1-2 : Les assurances des responsabilités

Ce sont des assurances ayant pour objet de couvrir le risque de pertes pécuniaires auquel est exposé l'assuré à la suite d'évènement déterminés. Il s'agit des assurances de la responsabilité civile, elles garantissent les dommages que l'assuré a causé aux tiers, l'article 56-07 stipule que : « L'assureur garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré, en raison des dommages causés à des tiers »¹⁶.

1.2 les assurances vie (assurance de personnes) :

Les assurances de personne couvrent les risques pouvant atteindre la personne même de l'assuré. Il est protégé contre les risques qui le menacent. Ces assurances comprennent deux catégories principales :

1-2-1 : les assurances sur vie :

C'est un contrat par lequel l'assureur s'engage à verser une rente ou un capital à une personne, le souscripteur, moyennant une prime. Ce versement se fait selon le type de contrat souscrit. Elles sont destinées à garantir, en cas de vie ou de décès de la personne.

-En cas de vie : de l'article 64 de code des assurances « l'assurance en cas de vie est un contrat par lequel l'assureur, en échange d'une prime, s'engage à verser une somme déterminée, à une date fixée, si à cette date, l'assuré encore vivant »¹⁷

- En cas de décès : de l'article 65 de code des assurances « l'assurance en cas de décès est un contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant une prime unique ou périodique, à payer au [X] bénéficiaire (S) une somme déterminée au décès de l'assuré »¹⁸.

1.2.2 Les assurances d'atteinte corporelle :

L'assurance des dommages corporels concerne toutes les atteintes ou morales subis par les tiers ou par les salariés, ainsi que leurs conséquences financières à court, moyen et long terme.

Les contrats d'assurance contre les accidents corporels garantissent le versement de prestations ayant entraîné une incapacité, une invalidité ou un décès soit sous la forme de forfait (calculer à partir de capitaux prédéterminés à la souscription et selon les règles du calcul définies dans le contrat) ou soit sous la forme d'indemnité. Les assurances contre accidents corporels, couvrent les assurés ou les bénéficiaires, contre toute atteinte corporelle d'origine

¹⁶ Art 56 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

¹⁷ Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

¹⁸ Idem.

accidentelle définit dans le contrat. Contre le paiement d'une indemnité, sous forme de capital ou de rente.

2- les rôles d'assurances :

L'assurance a pour but la protection des patrimoines et des personnes, mais joue également un rôle important dans l'économie.

2-1 Le rôle social de l'assurance :

- ❖ **l'assurance facteur de sécurité :** l'assurance permet de rendre les risque plus supportable aux agents économiques il permet de l'appréhender. En effet un industrielle qui lance un projet peut l'entreprendre en toutes sécurité en sachant qu'il a un contrat d'assurance qui le couvre en cas de réalisation Dun sinistre.
- ❖ **Fonction de prévention :** l'assureur aide l'assuré à éviter un sinistre en le sensibilisons au risque, en le dissuadant de prendre des risques inconsidéré et incite les assures a observer un comportement prudent afin d'éviter les sinistres.
- ❖ **Protection des patrimoines :** l'assurance permet aux assuré des prémunir en cas de survenance de certain événement pouvant affecter leurs biens, les personnes quelles soit physique ou morale peuvent occasionner des dommages a des tiers et être tenus de réparer les dommages de la création dune dette de responsabilité.
- ❖ **Protection des personnes :** certains événements peuvent frappe la personnes dans son intégrité physique, il s'agit notamment d'accident corporelle, maladie, décès, incapacité de travail ..., les victimes et proches pouvant bénéficier de prestations versées par l'assureur.

Un autre aspect du rôle social de l'assurance et son incidence dans la survie des entreprises. En permettant de pérenniser des entreprises victimes de coups du sort (incendie, faillite Dun client débiteur, responsabilité civile engagée pour une malfaçon, etc.), l'assurance sauve des emplois, des savoir faire des lieux de vie et contribue a la stabilité des relations sociale et des emplois.¹⁹

2-2 Le rôle économique de l'assurance :

¹⁹ Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2^eéd. Economica, 2005, paris, p.11

- ❖ **L'assurance finance l'économie d'un pays** : l'importance des fonds collectes par les sociétés d'assurance permet aux pays d'investir. dans l'attente de reverser ces sommes aux assurés sous forme d'indemnisation, les sociétés placent ses fonds sur les marchés financiers en achetant des titres financiers.
- ❖ **La redistribution des primes collectées** : La redistribution des primes collectées permet aux assurées de préserver leurs patrimoines et dynamiser le circuit économique.
- ❖ **L'assurance constitue un moteur essentiel dans le développement économique en :**
 - Garantissant les investissements dans leurs décisions de prise de risque.
 - Plaçant les trésoreries des assureurs sur les marchés immobiliers, financiers et monétaires.
- ✓ « L'assurance permet aux entreprises de continuer à fonctionner après le sinistre par conséquent elle consolide l'emploi, la production et préserve le tissu économique.

3- Les facteurs limitatifs de l'assurance :

Il est vrai que l'assurance a des avantages considérables, mais il reste qu'elle connaît des facteurs limitatifs qui constituent des contraintes de l'activité des entreprises d'assurance.

- L'assurance ne peut pas couvrir tous les risques.
- La fraude à l'assurance peut aggraver les risques.
- L'assurance nécessite un environnement économique et social stable.

Conclusion :

L'assurance a pour objet principal de protéger les assurés contre les différents risques, quelque soit la branche à laquelle 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 prime.

Chapitre II :

Transport maritime et la
Douane

Introduction

Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90% du volume total de marchandises sont transportées par voie maritime et manutentionnées dans les ports.

Le marché du transport est la situation économique et commerciale fondée sur la demande de services de fret. Une firme qui fait du commerce ne peut pas négliger les questions relatives à l'acheminement physique de ses ventes ou de ses achats, les flux d'échanges doivent être supportés par des infrastructures de transport permettant aux biens de circuler adéquatement à partir d'une origine vers une destination. La distance joue souvent un rôle fondamental, de ce fait le transport maritime a toujours été, et reste encore, le moyen de transport le plus économique.

La douane est une institution étatique dont le premier rôle est le contrôle du commerce extérieur.

Dans ce contexte du transport maritime et de la douane ce second chapitre expliquera ce sujet en deux sections. La première traitera les généralités et évolution du transport maritime de la marchandise et la seconde section portera sur la douane.

Section01 : Généralités et évolution du transport maritime de marchandise

L'activité de l'achat et de vente de marchandises entre pays résume le commerce international. Cette opération trouve son origine dans l'antiquité. Le commerce international est encore étroitement lié au transport maritime. Dans cette section nous allons voir comment le transport maritime est né, ainsi que ses documents et enfin ses intervenants.

1-Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour le transport de marchandises (marchandise maritime).

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son

acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).¹

2- Histoire et évolution du transport maritime

Comme on a déjà cité, le Transport maritime est l'un des moyens les plus sûrs et moins coûteux de tous les autres modes. Il a connu une évolution surtout après l'apparition des conteneurs et le développement des hydrocarbures.

2-1-Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux

Au début de l'ère du transport maritime, les marchandises étaient extrêmement convoitées d'où l'existence des pirates mais aussi de corsaires. Les corsaires étaient engagés par le roi pour piller les marchandises de bateaux étrangers.

A terre, les ports étaient également dangereux. En effet, les ports étaient autrefois très peu sécurisés, ce qui permettait un très grand nombre d'infractions. Beaucoup de marchandises furent volées à cette époque, souvent par des personnes pour qui le vol était le seul moyen de survivre.

En plus d'être dangereux, le voyage maritime était également très long : la vitesse de navigation dépendait beaucoup de la force du vent, les routes maritimes n'étaient pas optimisées (on était autrefois obligé de faire d'énormes détours, notamment pour passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.)

La lenteur et la dangerosité de ce mode de transport ont été pendant longtemps extrêmement coûteuses. Mais des solutions ont été par la suite inventées pour remédier à ce problème.²

2-2 Des solutions pour améliorer le transport maritime.

Pour améliorer et développer le transport maritime plusieurs créations ont été mises en évidence :

¹ <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=897>

² <http://fr.jimdo.com>.

2-2-1-La création des canaux

L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable.

Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires.

Le canal de Panama ouvert en 1914 est sûrement le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, le canal de Panama relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines. Cela peut s'expliquer de sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès.

Malgré cela, quelques bateaux trop gros sont encore incapables de passer, ces bateaux se nomment les « overpanamax » étant obligé de passer par le sud et le détroit de Magellan s'ils veulent atteindre le Pacifique depuis l'Atlantique.

2-2-2- L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux

De puis l'année 1769, l'alliance de la machine à vapeur et de la métallurgie, en essor grâce au charbon, est révolutionnaire pour l'économie du transport.

C'est grâce à la révolution industrielle que les grands voiliers renonceront à la force humaine (galériens) et les remplaceront par les fameuses machines à vapeur.

La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant.

La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet. Celle-ci a également permis l'essor du transport ferroviaire : les trains reliant des ports comme Dunkerque avec de grandes villes comme Paris.

2-2-3- L'invention des conteneurs

Au début de l'ère du transport maritime le temps de déchargement d'une cargaison était extrêmement long car celle ci était mise en vrac et son déchargement pouvait durer jusqu'à une semaine. Comme elle nécessite beaucoup de main d'œuvre pour pouvoir tout décharger.

Actuellement des nouvelles méthodes ont été inventées permettant un temps de déchargement rapide notamment le « Roll-on Roll off » permettant de décharger grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. Ce temps de déchargement moins long est notamment dû à l'invention du conteneur en 1966. L'un des types de conteneurs (conteneurs frigorifiques) qui garantit une parfaite conservation des marchandises, ce qui n'était pas le cas autrefois. La conteneurisation permis aussi de renforcer la sécurité des marchandises contre les vols.

Elle révolutionne également le passage d'un mode de transport à un autre puisque le conteneur est très facile à transporter permettant alors un transfert du conteneur depuis le cargo vers un autre moyen de locomotion comme un train.

On peut donc conclure que par ses différentes fonctions le conteneur est sûrement une invention ayant facilité le transport de marchandises, Ainsi il contribue à l'évolution des techniques de manutention dans les ports.

Nous allons voir à travers ce tableau le développement du transport maritime depuis 1820 jusqu' à 1956.

Tableau N°1 : Les progrès techniques du transport maritime

Années	1820	1869	1886	1914	1954
Transport maritime	Premier steamer sur l'atlantique Nord	Ouverture du canal de suez	Premier navire pétrolier	Ouverture du canal panama	Premier navire porte-conteneur

Source : A. Frémont in L.carroué, 2006 p.195 in Émilie mérenne « géographie des transports : contraintes et enjeux » édition révisé et actualisée, rennes, 2013 p.22

Le transport maritime est comme une activité économique et très populaire en commerce international grâce à sont cout abordable.

3- Le contrat et la tarification du transport maritime

Si la solution du transport pour compte propre est excluent, l'expédition entre dans le cadre d'un contrat de transport, ou éventuellement d'un contrat d'affrètement.

3-1- Le contrat du transport maritime

Dés lors que le chargeur s'engage à payer le fret, c'est-à-dire le prix à payer pour le transport d'une marchandise, et que le transporteur s'engage à acheminer d'un point A à un point B convenus, par voie maritime, la marchandise qui lui a été confiée, il y a formation d'un contrat de transport maritime.³

3-2- Les parties au contrat de transport

Le contrat de transport de marchandises est passé entre un chargeur et un armateur.

Le chargeur représente la marchandise. Ce peut-être:

- L'expéditeur réel, un mandataire de celui –ci (transitaire).
- Le destinataire de la marchandise ou son représentant, l'armateur, propriétaire ou affréteur du navire, est représenté en général par son agent. Les obligations réciproques des parties prenantes au contrat de transport de marchandises à l'international.⁴

3-2-1- Les principales obligations des parties

Le contrat de transport fait naître des obligations pour le chargeur qui est, selon les cas, (l'expéditeur, le destinataire ou un transitaire) et le transporteur.⁵

Le chargeur a pour obligation :

- Une déclaration écrite de la marchandise transportée.
- Le marquage des colis avec une indication du poids de façon précise et lisible, le numéro du colis, le port de destination, l'identification du destinataire.
- Le calage et l'arrimage à l'intérieur des conteneurs.

Le transporteur a pour obligations :

- L'émission du connaissement.

³ Moise Donald Daily, op cite, p.141

⁴ Idem. P.143.

⁵ Idem. P.142.

- La mise en état de navigabilité du navire.
- La prise en charge de la marchandise.
- Le chargement et les opérations de calage, d'arrimage à bord, puis le transport, de façon convenable.
- L'avis d'arrivée transmettre au destinataire de la marchandise et le déchargement du moyen du transport.
- La livraison de la marchandise au destinataire.

3-3- La tarification

Le fret est généralement établi au poids ou au volume en fonction de la nature de la marchandise et de sa destination. L'unité de taxation est appelée « unité payante » et s'applique toujours à l'avantage du navire compte tenu d'un rapport 1 tonne=1m³.

A ce fret de base, il faut ajouter la prise en compte des frais de manutention portuaire. Ils sont supportés par le navire (inclus dans le fret) ou par la marchandise (à la charge du vendeur ou de l'acheteur en fonction de l'incoterm), la répartition dépendant des conditions « Liner terms » ou (« Conditions de lignes régulières ») : règles de répartition des frais et des risques liés aux opérations de chargement et de déchargement des navires⁶.

4- Les documents de transports maritimes

Il existe deux documents de base en transport maritime qui sont :

- Le connaissement.
- Le manifeste.

Ces deux documents sont les plus importants car ils déterminent le mouvement de la marchandise. Ils servent de support de preuve de gestion et de contrôle de l'exécution d'un transport de marchandises sur un navire donné. Ils sont émis par l'agent maritime à l'issue d'une longue chaîne administrative qui fait intervenir divers prestataires. Dans ce titre en parle plus précisément sur le connaissement maritime⁷.

⁶ Meyer, Valère et Rolin, Christian « Techniques du commerce international », Editions Nathan, paris, 2000, P58.

⁷ Logistique conseil, op-cité (Ouvrage version électronique).

4-1- Le connaissance maritime

Bien qu'il existe, dans la pratique, une grande variété de titres de transport maritime (ordres, notes ou avis d'expédition, récépissés, titres de mouvement de véhicules commerciaux, *Seaway bill* ou LTM, etc.), le connaissance (*bill of lading*) est le document le plus utilisé pour prouver l'existence du contrat de transport maritime.

De même que la loi française, la Convention de Bruxelles de 1924, dont l'objet est «l'unification de certaines règles en matière de connaissance », ne définit pas le connaissance.

En revanche, les Règles de Hambourg, précisent :

« Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve du contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer la marchandise contre remise de ce document.⁸

a- Les triples rôles du connaissance :

Le connaissance est considéré comme un seul document de transport qui a une triple fonction :⁹

- Preuve de la prise en charge de la marchandise (reçus).
- Preuve du contrat de transport.
- Titre représentatifs de la marchandise : s'il est émis sous forme négociable, sa transmission transfère la possession de la marchandise qu'il représente.

b- Les différentes formes de connaissances

Le connaissance peut être expliqué dans une certaine mesure qu'il peut-être délivrer sous trois formes :¹⁰

- A personne dénommée : dans ce cas ; il mentionne le nom et l'adresse du réceptionnaire de la marchandise. Le droit qu'il comporte ne peut alors être cédé que suivant les règles de cession de créance civile.
- A ordre (du chargeur ou du réceptionnaire) : la circulation à lieu ici par simple endossement au même titre qu'un effet de commerce.

⁸ Le Lamy de transport, tome2 « commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur. », paris, 1998, p367.

⁹ Denis Chevalier et François Duphil « transporter à l'international » 4^{eme} édition faucher, Vanves 2009 p 151

¹⁰ A. Zahi maître des conférences université d'Alger « Droit des transports » édition tome 1 Alger 2009 p 78

- Au porteur : c'est-à-dire sans indication du destinataire, la transmission s'effectue alors par simple tradition.

4-2- Le manifeste

Tous les connaissements sont repris de manière résumée dans un document récapitulatif appelé le manifeste. Celui-ci voyage avec les marchandises. Il permet au capitaine du navire de connaître rapidement la composition de sa cargaison ainsi aux autorités de police et douanières d'exercer leurs contrôles réglementaires.¹¹

5- Les intervenants du transport maritime

Le transport maritime distingue deux intervenants qui participent au contrat de transport : le chargeur et l'armateur¹².

5-1- Le chargeur

Le chargeur représente la marchandise. C'est à dire le chargeur peut être l'expéditeur réel, un mandataire de celui-ci (transitaire) ou le destinataire de la marchandise ou encore son représentant. Il a pour obligation de faire :

- Déclarer par écrit tous les éléments permettant d'identifier la marchandise à savoir sa nature (dénomination commerciale), son conditionnement, emballage et poids.
- Étiqueter et marquer les colis.

5-2- Les armateurs (c'est la compagnie de transport)

En outre, un armateur est la société de transport chargée de gérer commercialement le navire. Elle peut être ou non le propriétaire du navire. Généralement Il est représenté par un agent, les armateurs possèdent l'usufruit des navires dont ils vendent la capacité de transport.

5-3- Les agents de l'armateur

Il existe deux types d'agent qui sont : les agents maritimes et les agents consignataires, de nos jours, la plupart des agents exercent indifféremment leurs rôles.

¹¹ A. Zahi op, cité p 77.

¹² www.doc-étudiant.fr.

5-3-1-Les agents maritimes

L'agent maritime représente un ou plusieurs armateurs des lignes régulières, dont ils détiennent le pouvoir pour négocier les contrats de transport, émettre et signer les documents de transport et encaisser le prix du fret.

5-3-2-Les agents consignataires

Toujours installés dans un port, l'agent consignataire à la charge d'organiser et de liquider l'escale d'un navire si l'armateur l'a choisi pour l'y représenter. Il organise le planning des opérations de chargement et de déchargement du navire en liaison avec les entreprises de manutention. Il assure les réparations et l'avitaillement du navire en vivres et combustibles. Le compte d'escales retrace ses opérations en termes de ses dépenses.

Section 02 : la douane

Tout en procédant aux contrôles indispensables, les services douaniers travaillent désormais en liaison étroite avec les entreprises. Objectif : faciliter la circulation des marchandises en fixant en commun des formalités adaptées à leurs contraintes commerciales.

1- Définition et missions de la douane

Importer c'est aussi transporter, transporter c'est aussi déclarer, l'administration des douanes intervient en imposant des droits et taxes au contrôle des marchandises. Pour mettre cette marchandise en vente sur un territoire étranger, il faut exécuter un certain nombre d'opérations appelées « le dédouanement ».

1-1- La définition de la douane

La douane est une administration qui organise et surveille la perception des droits d'importation et d'exportation des marchandises ; système de surveillance et de taxation du commerce international¹³.

A l'importation : pour but de préserver la sécurité, la santé et la morale publique.

A l'exportation : pour vérifier la destination finale de certains biens jugés stratégiques.

¹³ <http://www.cnrtl.fr/lexicographie/douane>

1-2- Les missions de la douane

Les missions de la douane sont généralement fixées dans la loi douanière et spécifiées par l'article 3 du code des douanes Algérien. On cite quatre différentes missions de la Douane :¹⁴

1-2-1-Les missions économiques de la douane

On cite quatre missions économiques de la douane :

- Promouvoir de la concurrence loyale par la prévention, la recherche et la répression des pratiques déloyales et frauduleuses.
- Encourager les investissements, national et étranger, à travers les facilitations douanières et les régimes douaniers économiques institués à cet effet.
- Participer à la promotion des exportations hors hydrocarbures.
- Appliquer les mesures de sauvegarde ou de protection non tarifaires de la production nationale contre la concurrence déloyale des produits étrangers importés.

1-2-2- Les missions fiscales de la douane

Concernant les missions fiscales de la douane on distingue quatre grandes missions à savoir :

- Recouvrer les droits et taxes auxquels sont soumises les marchandises à leur importation.
- Suivre et contrôler les avantages fiscaux.
- Suivre et contrôler la production et de la commercialisation des hydrocarbures.
- Lutter contre la fraude douanière par la justification de l'origine des marchandises, leur espèce et leur valeur en douane, pour le contrôle de l'assiette des droits et taxes.

1-2-3-Les missions de protection de la douane

La douane a pour mission de :

- Lutter contre le trafic illicite des stupéfiants, la contrebande, le blanchiment d'argent et de manière générale le crime organisé transfrontalier.
- Participer à la préservation de l'ordre et de la sécurité publics (armes, explosifs, substances chimiques et produits dangereux).

¹⁴ <http://www.douane.gov.dz>

- Participer à la protection du consommateur en veillant à ce que les produits de consommation non alimentaires et les produits domestiques soient soumis au contrôle de conformité aux normes de fabrication et de sécurité.
- Assurer la protection aux frontières du patrimoine national en matière de flore et de faune menacées d'extinction.

1-2-4-La mission d'aide à la prise de décision :

L'institution douanière élabore et analyse les statistiques du commerce extérieur pour faciliter la prise de décision tant pour les pouvoirs publics que pour les opérateurs économiques. A la demande des pouvoirs publics, la douane élabore des études spécifiques sur l'évolution du commerce extérieur, sur les prévisions de perceptions des droits et taxes dans le cadre de la préparation des lois de finances, ou sur les impacts d'une mesure ou d'une décision à prendre.

2- Les opérations douanières

Les objectifs généraux de la douane sont de faire respecter la réglementation relative aux mouvements de marchandises et de capitaux à l'entrée et à la sortie du territoire national, mais aussi de rechercher et sanctionner les infractions à cette réglementation.

La douane met en œuvre des mesures tarifaires et en, particulier, le tarif extérieur commun. Elle contrôle également le respect des normes techniques et sanitaires et élabore des statistiques du commerce extérieur de l'Algérie.

La douane assure, d'autre, part un rôle d'information auprès des entreprises (formalités à accomplir, droits et taxes applicables à l'importation, etc....).

2-1- Les principaux éléments de la déclaration en douane

Toute marchandise placée dans le circuit international à un statut douanier, sorte de carte d'identité, qui résulte de la combinaison de trois éléments : l'espèce tarifaire, l'origine et la valeur en douane. C'est trois données doivent être connues avant toute opération d'exportation ou d'importation.

Lors de la déclaration, le déclarant doit fournir un certain nombre de documents administratifs comme : la facture commerciale, les titres de transport et d'autres documents tels que les licences d'importation, les certificats d'origine,...ect

La déclaration n'est pas requise dans les cas suivants :¹⁵

- Le transport par les voyageurs de marchandise sans caractère commercial.
- Les biens personnels exportés ou importés par des particuliers.

2-1-1- L'espèce tarifaire

L'espèce tarifaire « correspond à la dénomination attribuée à une marchandise dans le tarif des douanes. C'est d'elle que dépend le taux de base des droits susceptibles d'être prélevés »¹⁶

C'est le libellé sous lequel figure la marchandise dans le tarif douanier commun (TDC) et auquel correspond un numéro de nom en colature. La détermination de l'espèce tarifaire est indispensable pour la fixation des droits de douane ainsi que pour le contrôle du commerce extérieur.

2-1-2- L'origine

L'origine des produits est une donnée essentielle de la stratégie douanière. Au vu de cette information qui est nécessaire au traitement différencié de la marchandise, l'importateur peut bénéficier des régimes tarifaires préférentiels résultants d'accords d'association ou de Libre-échange ou, au contraire, se voir appliquer des mesures de contrôle du commerce extérieur.

L'origine permet donc de déterminer :¹⁷

- Les taux de droits applicables à l'importation.
- Les statistiques du commerce extérieur établis en fonction de critères géographiques.
- L'application des réglementations particulières et la mise en œuvre de politiques commerciales.
- Notion commune d'origine.

L'entreprise doit donc identifier précisément l'origine des produits qu'elle importe, or celle-ci évolue tout au long du circuit international de produit. C'est donc une notion qui n'est pas toujours facile à déterminer.

¹⁵ Catherine TEULE-MARTIN, « La Douane, instrument de la stratégie internationale », édition economica Paris, 1995, p7.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, « Gestion des opérations Import-export », édition Dunod, Paris, 2008, p64.

2-1-2- La valeur en douane

Sur toute déclaration en douane figure la valeur de la marchandise, la valeur en douane est l'un des éléments clés pour l'application des mesures douanières et notamment pour l'opération de taxation.

2-2- Les procédures de dédouanement

Pour garantir le respect de toutes les obligations en matière de dédouanement, le déclarant doit respecter une procédure qui est informé par le régime douanier assigné aux marchandises.

On distingue généralement deux procédures : la procédure de droit commun et les procédures simplifiées.

2-2-1- La procédure de droit commun

Cette procédure prévoit des délais de dédouanement très courts et l'utilisation du document administratif unique DAU. Elle peut être soit manuelle soit informatisée. Le déclarant doit fournir également un certain nombre de documents d'accompagnement qui sont¹⁸ :

- La facture commerciale contenant toutes les informations essentielles figurant dans la déclaration et définissant la nature du lieu contractuel entre acheteur et vendeur.
- Les titres de transport tel que : connaissance maritime, lettre de transport aérien et feuille de route.
- La liste de colisage permettant la vérification des marchandises par le destinataire, le transporteur ou la douane.
- D'autres documents peuvent se révéler nécessaires comme : licence d'importation ou d'exportation, certificats d'origine, certificats de circulation.

2-2-2- Les procédures simplifiées

Aux procédures de droit commun fixant l'organisation des opérations de dédouanement, est venue progressivement s'ajouter une diversité de procédures simplifiées, qui ont pour objectif d'atténuer le formalisme de la réglementation douanière et une réduction des délais :

¹⁸ Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, op, cité, p78.

a- La procédure de déclaration simplifiée (PDS)

Cette procédure permet de disposer de la marchandise dans les meilleurs délais sans attendre que la totalité des formalités douanières soit accomplie. Les déclarants déposent une déclaration incomplète DSI à l'import, DES à l'export. Ils régularisent par une déclaration complémentaire globale (DCG).

Les opérateurs ont également la possibilité de fournir les informations nécessaires aux douanes avant l'arrivée de la marchandise et accélèrent ainsi les éventuels contrôles. Les déclarations anticipées peuvent être transmises par informatique ou télétransmission (DSAI à l'import, DSAE à l'export).¹⁹

b- La procédure de dédouanement à domicile (PDD)

La procédure de dédouanement à domicile (PDD) permet de dédouaner les marchandises sans les faire passer par le bureau de douane. Elle est toutefois soumise à l'établissement d'une convention et réservée aux usagers effectuant au moins cinquante opérations par an. Elle présente les avantages suivants : le dédouanement s'effectue dans les locaux de l'entreprise, aucune déclaration n'est à déposer à chaque opération (l'inscription en comptabilité matière en tient lieu), une déclaration récapitulative est déposée en fin de période. Le dédouanement s'effectue ainsi beaucoup plus rapidement.²⁰

c- La procédure de dédouanement à domicile à domiciliation unique (PDU)

Dans le cadre de la PDD, les entreprises qui réalisent des opérations douanières sur le territoire national et à partir de différents sites (filiales et même, partenaires indépendants) peuvent demander le bénéfice d'une domiciliation unique. L'entreprise peut choisir son bureau de rattachement ou celui dans la zone duquel sont acheminées des marchandises ou celui qui reçoit les déclarations complémentaires globales.

Le bureau de domiciliation unique (PDU) est responsable de la centralisation des formalités et de la gestion des différentes opérations : liquidation douanière, gestion, suivi de la comptabilité matière, demande de contingents tarifaires notamment.

¹⁹ Ghislaine Legrand et Hubert martini op, cité, p 79

²⁰ www.mondissimo.com

d- La procédure de dédouanement express (PDE)

La PDE permet le dédouanement des envois express réalisés en particulier par les sociétés de fret express. Elle met en œuvre les possibilités de l'EDI (échange de données informatisées) notamment à l'importation. Elle peut se faire en mode manuel ou informatisé (exploitation par la douane des données numériques de l'entreprise). Elle impose à l'opérateur de mettre en place un crédit d'enlèvement et d'être titulaire de la PDS ou de la PDD. D'autres procédures utilisées moins fréquemment permettent le traitement différencié des produits stratégiques (armes, munitions, matériel de guerre, explosifs...) et l'exportation des grands ensembles industriels.²¹

3-les régimes douaniers

Le régime douanier est un statut juridique donné à la marchandise à l'issue de son dédouanement. Il détermine si les droits et taxes seront acquittés ou non, si les contrôles du commerce extérieur seront accomplis ou non. Le régime douanier se compose du régime économique et des régimes spécifiques.

3-1- Les régimes économiques

Certains régimes comme l'exportation ou l'importation simple ont un caractère définitif. D'autres régimes appelés «**régimes économiques**» permettent de répondre à des situations plus complexes d'utilisation ou d'entreposage temporaire d'une marchandise.

Le but de ces régimes est de favoriser certaines activités industrielles ou commerciales en permettant aux opérateurs de faire des économies au niveau des droits et taxes qui seraient normalement perçus à raison du déplacement des marchandises dans un pays. La mise en place des régimes suspensifs de droits s'est faite progressivement et a abouti aux régimes traditionnels de l'entrepôt sous douane, de l'admission et de l'exportation temporaire.

Les régimes économiques concernent trois fonctions principales :²²

- Le stockage.
- La transformation.
- l'utilisation.

²¹ Ghislaine Legrand et Hubert martini op, cité, p 79

²² Idem. P 83.

Les régimes économiques peuvent être classés en deux catégories en fonction des avantages qu'ils procurent.

a- Les régimes qui font bénéficier les marchandises d'une exonération

Les avantages ainsi procurés aux opérateurs reposent sur la possibilité d'introduire des marchandises tierces sur le territoire communautaire en exonération total ou partielle des droits et taxes.

b- les régimes sous lesquels les marchandises sont fictivement considérées comme étant à l'étranger :

C'est le cas comme par exemple des marchandises qui, bien que se trouvent physiquement sur le territoire douanier, sont considérées :

- soit comme ayant quittées le territoire douaniers c'est-à-dire à l'étranger : l'exportateur peut donc bénéficier immédiatement des avantages liée à l'exportation et, en particulier, la décharge de la tva.
- soit comme étant toujours à l'étranger, c'est-à-dire n'ayant pas encore été importées.

3-2- Les régimes définitifs

Les régimes définitifs se diffèrent à l'importation et à l'exportation

A- à l'exportation

La douane ne considère une exportation que lorsque des marchandises quittent définitivement un territoire vers un pays tiers. Le formalisme concernant les opérations d'exportation est plus limité que pour l'importation.

Cependant cela ne signifie pas que les exportations ne donnent lieu à aucune surveillance.

Tout d'abord, le dédouanement à l'exportation permet de justifier le non paiement de la TVA sur cette marchandise exportée.

De plus, si la plupart des marchandises sont libres de circuler, il en existe quelques-unes soumises à des mesures du contrôle du commerce extérieur.

B- à l'importation

L'importation consiste à faire entrer sur un territoire des marchandises d'origine étrangère en vue d'être commercialisées en l'état. L'opération d'importation présente deux caractéristiques²³:

- une marchandise importée est non seulement taxable au titre des droits de douane, mais aussi mais aussi imposable au titre de la TVA et d'autres droits indirects. Ces obligations pouvant être dissociées, elles ont donné naissance à deux régimes particuliers : la mise en libre pratique et la mise à la consommation.

-les opérations d'importation sont soumises à un plus grand nombre de formalités et de contraintes que les opérations d'exportation

4- Les incoterms

Dans le cadre des opérations du commerce international, l'exportateur et l'importateur sont souvent de nations différentes, de langue différentes, d'usages commerciaux différentes et situés très loin l'un de l'autre²⁴. Il est primordial pour eux d'utiliser un langage commun pour des échanges. Sans être obligatoire, les Incoterms leur apportent des solutions pré-rédigées. A eux de choisir laquelle de ces solutions répond le mieux aux souhaits de l'un de l'autre.

4-1 Définition des incoterms

Le mot incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression **international commercial terms** terme du commerce international ou conditions internationales de vente (CIV).

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale créée en 1936 et mise en place par la chambre du commerce internationale (CCI), chaque modalité est codifiée par trois lettres est indissociable du lieu de livraison auxquelles elle s'applique.

« Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation

²³Corine Pasco, commerce international, 4^{ème} édition, Duno, paris 2002, p 92

²⁴Denis chevalier, François Duphil, transporter a l'international, 4^e Edition, Foucher, vanves, 2009, p38.

Incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur ».²⁵

Donc pour l'achat de sa marchandise, l'acheteur choisie l'incoterms qui convient mieux pour cette opération.

Ils sont d'un intérêt capital même s'ils ne définissent de relation avec les transporteurs, ni le transfert de propriété, ils règlent plutôt les questions relatives au transfert vers le lieu de livraison avec les risques encourus, des documents à fournir et la répartition de l'ensemble de ces frais.

4-2- le fonctionnement pratique des incoterms :²⁶

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

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

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

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

4-3 Le rôle de l'incoterm :

Les incoterms prévoient la répartition des frais entre acheteur et vendeur ainsi qu'au moment du transfert de risque, selon un langage codifié, remis à jours, l'usage est fortement conseillé pour éviter les malentendus sur ces deux points essentiels du contrat de vente.²⁷

Les incoterms procurent aux parties contractantes sur le plan international :

²⁵Incoterms 2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n° 600, paris, 2007.

²⁶Direction Générale des Douanes et Droit indirects. Bureau E1, Novembre 2010.

²⁷Ghislaine Legrand, Hubert martini, « commerce international » BTS 3ème édition, paris, p 106.

- Une définition précise de l'obligation de livraison du vendeur, ou de remise à un transporteur désigné.
- Une définition précise le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur.
- Une définition précise de la répartition des frais entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de la marchandise.
- Une définition précisent des documents (ou des documents informatiques équivalents) dus par le vendeur à l'acheteur (idem) pour le transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur pendant le déplacement de la marchandise.²⁸

4-4 Le choix de l'incoterm selon le mode de transport :

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

A- La réduction du nombre d'incoterm de 13 à 11

Les incoterms **DAF**, **DES**, **DEQ** et **DDU** ont été remplacés par deux nouvelles règles incoterms qui peuvent être utilisées quel soit le mode de transport convenu à savoir : **DAT**

« **Livré au terminal** » et **DAP** « **livré au lieu choisi** » comme le montre le tableau suivant :

Tableau 2: la forme des incoterms

DAT	DAP	Douane	Arrivée chez acheteur
Delivred at terminal	Delivred at place	Risques maximum à la charge de l'acheteur	Risques maximum à la charge de l'acheteur

Source : Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandise », L'harmattan 1^{ère} édition, paris, 2013, p.48.

La plus grosse refonte concerne le groupe des **D**, c'est-à-dire ceux qui prévoient la livraison au lieu de destination comme le **DAF**, **DDU**, **DDP**, **DES** et **DEQ**, seul le **DDP** (**DDU DEQ DES**) et le **DAT DAF** pour le **DAT** et **DAP**. Le point d'attention à ne pas

²⁸ Moise Donald Daily « logistique et transport international de marchandises » 1^{ère} édition L'harmattan, paris, 2013 p 46.

négliger est que le terminal convenu peut se trouver dans le port ou au lieu de destination convenu.

B- Les catégories des incoterms

Les 11 incoterms de 2010 sont répartis en deux catégories, les incoterms utilisés pour tout les modes de transport et ceux réservé au transport maritime et fluvial.²⁹

4-5 Incoterms utilisés pout tout modes de transport

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

- **EXW** : Ex Works / Départ usine
- **FCA** : Free Carrier / Franco transporteur
- **CPT** : Carriage Paid To / Port payé jusqu'à
- **CIP** : Carriage and Insurance Paid to / Port payé jusqu'à, assurance comprise
- **DAT**: Delivred At. Terminal / Livraison au terminal
- **DAP**: Delivred At. Place / Livraison sur place.
- **DDP** : Ou DelivredDutyPaid (Rendu droits acquittés)
- **EXW ou Ex-Works (à l'usine)** : La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur paye et choisit le transport. Il en supporte aussi les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités d'exportation sont également à sa charge. Il s'acquitte des frais de douane.
- **FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)** : Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités d'exportation et frais de douane sont à la charge du vendeur.
- **CPT ou CarriagePaid To (Port Payé jusqu'à)** : 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 charger de l'acheteur.
- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To (Port payé, assurance comprise, jusqu'à)** : Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une

²⁹Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hauts-de-Seine Service Développement Economique 17 bis rue des Venêts, 92014 Nanterre Cedex, page 3.

assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

- **DAT ou Delivred At Terminal (livraison au terminal) :** Le vendeur à dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
- **DAP Delivred At Place ou (livraison sur place):** Le vendeur doit livrer les marchandises en les mettant à la disposition de l'acheteur sur le moyen de transport arrivant prêtes pour être déchargées à l'endroit convenu, si spécifié, au lieu de destination convenu à la date ou dans les délais convenus. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.
- **DDP ou Delivred Duty Paid (Rendu droits acquittés) :** Le vendeur s'acquitte de tous les coûts liés au transport. Il supporte, également, tous les risques jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées. Il règle également l'intégralité des droits et taxes.

4-6 Incoterms à réservé au transport maritime et fluvial

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

- **FAS:** Free Alongside Ship /Franco le long du navire.
- **FOB:** Free On Board / Franco à bord.
- **CFR:** Cost and Freight / Coût et Fret;
- **CIF** ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)
- **FAS ou Free AlongsideShip (franco le long du navire) :** Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement. Les formalités d'exportations sont à la charge du vendeur. L'acheteur supporte les coûts de chargement, le transport maritime, les coûts de déchargement et de transport du port de destination à son usine. Le transfert des risques est concrétisé lorsque les marchandises ont été remises sur le quai du port d'embarquement.
- **FOB ou Free On Board (Franco à bord) :** La marchandise est livrée dédouanée sur le navire désigné par l'acheteur.

- **CFR ou Cost and Freight (coût et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport jusqu'au port de destination, le chargement et le transport maritime. Le transfert de risques opère lorsque les marchandises sont chargées à bord du bateau dans le port d'embarquement. L'acheteur doit payer les frais d'assurance et de transport, du port de destination jusqu'au lieu de livraison.
- **CIF ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)** : Le vendeur assume les frais de transport maritime et les frais d'assurance.

4-7 Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi :

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

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

Incoterms en E : Facture et liste de colisage.

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

Incoterms en C : facture et liste de colisage + document de transport fret acquitté.

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

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

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

Conclusion :

Le transport international est le moyen utilisé pour déplacer une marchandise d'un point à un autre et d'un pays à un autre et du fournisseur au client. Il est le moyen le plus rapide pour acheminer une marchandise en sécurité et à un temps convenu.

Pour mieux gérer le transport à l'international quel que soit la nature du mode de transport on a besoin des professionnels les mieux adaptées pour bien faire acheminer la marchandise jusqu'à la destination finale.

Toute marchandise à objet d'un échange avec un pays tiers (importation ou exportation) doit faire l'objet d'une déclaration en douane. La globalisation des échanges a dynamisé la gestion de la fonction douane selon les formes appropriées. La qualité de la prestation douanière est un facteur déterminant au moment du dédouanement.

Les incoterms sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liées à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat. Des nouveaux incoterms ont été révélés pour répondre aux nouvelles pratiques commerciales en vigueur, s'adapter au transport multimodal et plus particulièrement pour prendre en compte les marchandises qui sont mises en conteneur, pour éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes .

Chapitre III :

Les assurances maritimes

Introduction

L'assurance maritime a été la seule forme d'assurance connue, suite à l'accroissement des échanges maritimes en termes de volumes et de valeurs. Dans le but d'améliorer la qualité de service de sécurité, la législation internationale a mis en œuvre des lois et des réglementations inspirées du code maritime et des différentes conventions internationales régissant cette assurance maritime.

Ce chapitre 3 retracera dans la première section les généralités et la législation des assurances maritimes et dans la deuxième section la constitution d'un contrat d'assurance maritime et les modalités de couverture.

Section1 : Aperçu sur les assurances maritimes.

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant tout le trajet maritime, malgré la présence de certains cas particuliers ralentissant la fourniture de ce service de sécurité.

1- Généralités sur les assurances maritimes :

1-1 historique et évolution de l'assurance maritime :

Des l'antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance.¹

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

Ainsi, à Babylone, le **Code d'Hammourabi** prescrivait qu'en cas de perte ou de vol des marchandises, le transporteur désigné serait relevé de sa responsabilité de livraison, s'il était

¹ Les assurances(1), Fédération française des sociétés d'assurance.

en mesure de prouver ne pas être complice du méfait. La perte était alors répartie à l'ensemble des marchands participants de la caravane. Si un marchand effectue un prêt pour effectuer un transport, il paye une somme supplémentaire au prêteur. Le prêt n'a pas à être remboursé si la marchandise se fait voler.

1000 ans plus tard, les habitants de Rhodes inventent la mutualisation. Les marchands dont les biens arrivent à destination remboursent ceux dont les biens ont été détruits lors d'une tempête.²

Au début du premier millénaire est apparu la * prêt à la grosse aventure* l'ancêtre réel de l'assurance maritime et de transport. L'assurance de marchandise a pris véritablement naissance au début du second millénaire lors de la révolution économique du moyen âge, plus précisément lorsque les marchands italiens, anglais ont trouvé un moyen de protéger leur navire contre les pertes. Formés en association, ils élaborent les premiers contrats d'assurances, l'Italie, Espagne, et la France s'attribuent l'origine de l'assurance maritime.³

- En 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait de 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes(Italie) à Majorque(Espagne). Et en 1424 fut créée la première société d'assurance maritime.⁴
- En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime.⁵
- En 1552, le juriste portugais Pedro de Santarém publia un important traité sur l'assurance maritime.
- En Juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris "La chambre d'assurance et de grosses aventures de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes "CESAM" (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France).

² Transport maritime, Benoit Noël 56ème promotion-2003.

³ Idem.

⁴ LEZOUL Mohamed, La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives?, Recueil de communication de colloque international, Les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique, Université de Setif, Algérie, 25-26 Avril 2011, Page 4.

⁵ Idem.

- Au mois d'août 1681, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, Elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le Code de Commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes.⁶
- Le 31 mars 1686 fut créée en France la première compagnie d'assurance dite : "La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France" ; En 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime.
- Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

1-2-Définition de l'assurance maritime :

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».⁷

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant. Les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeure, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime».⁸

1-2 les formes d'assurance maritime :

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime (armateurs, chargeurs) et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes. On distingue généralement deux types d'assurance maritime :

⁶ WWW. Lexinter. Net.

⁷ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 147.

⁸ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Assurance corps de navire.
- Assurance faculté.

1-3-1 Assurance corps de navire.

Le navire est défini comme étant : « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation »⁹, et l'art.161 du code maritime algérien définit la navigation maritime comme « celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis à l'art.13 de la présente ordonnance ».

La souscription d'une assurance corps permet :

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

- De couvrir les frais encourus par la compagnie d'armement préservant le navire d'un risque décisif ou à terme les conséquences d'un risque survenu,
- De garantir à la compagnie d'armement les contributions aux avaries communes et les rémunérations d'assistance ;
- Egalement la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes et fluviaux.

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

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

a- Les événements naturels : Comprennent

- Les naufrages où le navire s'enfonce dans l'eau et puisse continuer à flotter grâce à un navire d'assistance.
- Les tempêtes survenant lors du voyage du navire et endommagent les marchandises;
- Les échouements du navire qui touchent le fond de la mer et cesse de flotter causé d'un événement fortuit et imprévu.
- La disparition de navire lorsque il n'arrive pas au destinataire attendu, où il va être considéré disparu.

⁹ L'article 13 du code maritime algérien.

- Les autres risques appelés fortune de mer comme : l'incendie, l'explosion, le vol etc.

b- Le recours des tiers exercés contre le navire

Il s'agit d'abord de recours exercés contre le navire pour abordage avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, ou encore un engin flottant non attaché à poste fixe.

La clause d'assurance s'harmonise avec l'article 1er de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer qui soumet aux mêmes dispositions, en cas d'abordage, les navires de mer, les bateaux de navigation intérieure, ainsi que les engins flottants non amarrés à poste fixe, même pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation, ajoutant les biens figurant dans l'énumération relative à l'abordage.

La distinction juridique entre l'abordage et le heurt est que la responsabilité du fait d'un abordage est une responsabilité fondée sur la faute réalisée : la réparation des dommages et des préjudices causés au tiers lésé n'est due que dans la mesure et dans la proportion de la faute prouvée du navire assuré, alors que le heurt causé par le navire contre un bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute.¹⁰

La police contient également une extension de garantie portant sur les dommages occasionnés par les embarcations annexes, les aussières, ainsi que les ancres et chaînes du navire, à la condition cependant que ces unités et matériels soient, ou reliés au navire, ou en cours d'utilisation à son service. En effet, le navire est une entité juridique complexe qui comprend non seulement la coque et les moteurs, mais aussi les accessoires, notamment les appareils servant à la manutention de marchandises.

Par contre, n'entrent pas dans la garantie des recours de tiers pour heurt, les dommages causés par les remous d'hélices imputables au navire assuré, événements qui se produisent généralement lors de manœuvres dans une zone d'évitage ou de navigation dans une voie fluvio-maritime. Dès l'instant où le dommage subi n'est pas le résultat d'un choc ou d'un heurt matériel avec le navire assuré, il n'entre pas dans le champ de la couverture de l'assurance, en l'absence d'un contact au sens précis du mot, la collision où le navire froisse tout objet autre que l'eau, comme un autre navire.

¹⁰ www.ffsa.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance.

C- Les événements consécutifs aux erreurs humaines

Suite aux fautes du capitaine, des gens de mer, pilote, le changement forcé de route ou de voyage, dans le cas des fautes de propositions terrestres de l'armateur, aussi le cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs etc. Les assurances sont affranchies de tout événement résultant des méfaits représenteraient un caractère frauduleux par l'armateur ou ses agents.

1-3-2 L'assurance sur faculté.

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc. La prise en charge des risques est mise en œuvre depuis le port d'embarquement jusqu'au port de destination.

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime. Dont la durée des risques au lieu de destination ne peut excéder 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des parties. Outre les risques du voyage, les risques de montages et d'installation des matériels à destinations peuvent aussi être garantis.¹¹

« L'assurance sur faculté est un acte de commerce rédigé par écrit en double originaux et qui accompagne bien souvent le connaissement et la facture consulaire. Dans la pratique beaucoup de marchandises voyageant par mer ne sont pas assurées pour le transport maritime et ce pour plusieurs raisons » :¹²

- Soit le chargeur ignore qu'il est préférable de souscrire une assurance, faute de quoi il se verra opposé les montants de limitation de responsabilité, sans oublier la participation aux avaries communes.
- Soit il économise en jouant sur le fait qu'à long terme la perte de marchandise équivaut ou est inférieure aux montants des primes sinon payées à l'assureur (tarifs de 0,2 à 0,4% de la valeur des marchandises). Le coût de l'assurance dépend de la destination des marchandises, de sa nature et de l'identité du transporteur.

¹¹ www.ffsa.fr : Fédération Française des sociétés d'assurance.

¹² Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 153.

L'assurance des marchandises se fait soit sur police particulière (au voyage) soit en police flottante (police d'abonnement ou à alimenter), dont le propriétaire de marchandise a généralement le choix entre trois options concernant l'étendue de la couverture de l'assurance : Garantie « tous risque », garantie «FAP sauf » et garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

1-4 Les intervenants dans l'assurance maritime :

L'intervention en assurance maritime, peut être directe entre l'assureur et l'assuré ou indirecte dont ce dernier peut recourir à d'autres intermédiaires mettant à leur disposition différentes garanties pour satisfaire leur besoin de sécurité. L'opérateur a le choix de s'adresser aux :

1-4-1 Les compagnies d'assurance :

Sont des commerçants qui visent à réaliser des bénéfices. La compagnie d'assurance traite et convient avec l'assuré de la prime. Elle règle les indemnités suivant les conditions du contrat. Il n'existe pas de solidarité entre les assurés, où les bénéfices réalisés servent à rémunérer le capital et à payer un dividende aux actionnaires. Aucune compagnie n'assume seule les risques, donc elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance.

1-4-2 Agents maritimes d'assurance :

Ils sont des personnes physiques ou morales traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leurs qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.¹³

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

¹³ Art. N° 253 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

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

1-4-3 Les courtiers d'assurance :

L'assuré peut contacter directement une compagnie d'assurance, comme il peut faire appel à un courtier spécialisé disposant d'une compétence professionnelle dans le maritime, dont la mission est de discuter les conditions de la police avec plusieurs assureurs et de couvrir son client à 100%. « Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »¹⁴

Le courtier est un commerçant technicien et juriste et qui peut se former en sociétés, il sert d'intermédiaire et de conseiller, il est à la fois mandataire de l'assureur et de l'assuré.

En cas de sinistre, le courtier gèrera ces dossiers et les faire déclaré aux parties du contrat.

1-4-4- L'expert maritime :

L'expert maritime est un professionnel indépendant qui a des compétences particulières, il intervient en cas d'avaries aux marchandises ou de navires où il agit en général contradictoirement pour déterminer la réalité, la nature et les causes des dommages et les responsabilités, chiffre leur valeur et détermine les montants d'indemnisation à verser, il intervient aussi parfois à la requête des tribunaux lorsque ils sont chargés de régler les litiges d'ordre maritime. L'expert effectue également des pesées de navire consistant à calculer les quantités de mazout à bord, les cales avant et après l'affrètement pour vérifier et noter les éventuelles avaries.

Une maîtrise d'œuvre et d'expertise auprès des autorités douanières (assureurs), expertise pour l'administration fiscale (évaluation patrimoniale), surveillance de travaux (construction, modification ou réparation) sont encore de tâches qui peuvent être prise en charge par l'expert maritime.

¹⁴ Idem.

Certaines compagnies ont leurs propres experts, on les appelle inspecteur. Ils peuvent dans certains cas régler financièrement le sinistre en faisant un chèque sur place.

L'expertise maritime, englobe plusieurs documents, citant : Certificate of Entry : concernant l'assurance du navire la lettre de garantie, certificate of registry : englobant les informations qui concernent le navire.

2-la législation du transport maritime :

La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales, les différentes clauses et incoterms.

2-1 - Les différentes conventions internationales

Le transport maritime est régi par un ensemble de conventions et qui sont au nombre de trois :

- La convention de Bruxelles du 25 août 1924.
- La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968.
- La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer.

2-1-1 La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Convention de Bruxelles dite « Règle de La Haye » est une convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Entrée en vigueur le 02 juin 1931 elle régit le contrat de transport maritime.¹⁵

2-1-1-1 Définition de quelques concepts utilisés dans la présente convention

Les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous selon l'article 1 de la convention :

- "**Transporteur**" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- "**Contrat de transport**" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissance ou document similaire émis

¹⁵ Convention de Bruxelles du 25 janvier 1924, règles de la Haye, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, éd ISBN, Nation unis, 2009.

en vertu, d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

- "**Marchandises**" comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

- "**Navire**" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

- "**Transport de marchandises**" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

2-1-1-2- Le champ d'application

La convention de Bruxelles édicte des règles simples qui s'appliquent aux transports internationaux à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des Etats signataires (même si la destination est située dans un Etat non signataire).

Selon l'article 10 de la présente convention.

- Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement crée dans un des Etats contractants.

2-1-1-3- La responsabilité et obligation

Un transporteur ou un armateur exploitant plutôt une ligne régulière et offrant des possibilités de transport vers des ports prévus et avec des conditions prévues fournit une place à bord de l'un de ses navires. Pour chaque marchandise ou lot de marchandise il est établi un document de prise en charge qui est le connaissement. Le transporteur est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu'au moment où ces dernières seront livrés au destinataire final.

Avant et au début du voyage le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, armé, équipé, et approvisionné, ainsi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise « chargement, déchargement, la manutention et l'arrimage au transport »

2-1-1-4- Exonération

De l'article 4 de la convention de Bruxelles 1924 on retient que :

Le transporteur et le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de précaution raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité des pertes ou dommage résultant ou provenant de ce qui suit :

- Des actes de négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire.
- D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur.
- Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.
- D'un "acte de Dieu".
- De faits de guerre.
- Du fait d'ennemis publics.
- D'émeutes ou de troubles civils.
- D'une insuffisance d'emballage.
- D'une insuffisance ou imperfection de marques.
- De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

Donc la convention de Bruxelles était une convention qui avait pour objectif de régir le transport international de marchandises par mer. Elle a permis aussi l'harmonisation entre des règles concernant les connaissements.

2-2- La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Protocole modificatif de la convention internationale « Bruxelles de 1924 », appelé également « règles de Wisla », ce protocole a pour objectif de modifier quelques articles et

d'ajouter d'autres points, il est également entré en vigueur le 23 juin 1977. Les principales nouveautés introduites par ce protocole sont :¹⁶

2-2-1- Les responsabilités

Le protocole du 23 février 1968, complétant la convention de Bruxelles a instauré un système de double limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

2-2-2- Le champ d'application

Le réforme de 1968 a eu, particulièrement, pour objet de remédier aux insuffisances de l'article 10 dans sa version d'origine.

Selon l'article 10, le présent protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la conférence diplomatique du droit maritime.

Pour que la convention s'applique, il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux Etats différents.

Cette première condition est nécessaire, mais elle est insuffisante. Il faut en outre que, soit :

- Le connaissement ait été émis dans un Etat contractant.
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un Etat contractant.
- Le connaissement prescrit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente convention au connaissement mentionné ci- dessus.

2-3- La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer

La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer est conclue le 31 mars 1978 et entrée en vigueur le 1er novembre 1992 est dite « **Règles de Hambourg** ». Elle a pour objectif de remplacer la convention de Bruxelles, car sa ratification impose pour les pays signataires de la dite convention de dénoncer la convention de Bruxelles.

¹⁶ Convention de Bruxelles 25 aout 1924 modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21

décembre 1979, règles de wislay, pour l'unification de certaines règles en matière du connaissement et protocole de signature. Éd ISBN, Nation unis, 2009.

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

2-3-1- Définition de quelques concepts

Dans la présente convention, le premier article définit les concepts de base relatifs au transport maritime comme suit :¹⁷

- Le terme **transporteur**, Dans le fond, la définition de la notion transporteur est à peu près identique, la différence dans la convention de Bruxelles le terme désigne le propriétaire du navire, et les règles d'Hambourg tiennent compte de fait que l'usage a imposé à travers les uns et consistant à recourir à un autre transporteur ou transporteur substitué pour continuer le voyage.
- Le terme "**chargeur**" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
- Le terme "**destinataire**" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
- Dans les règles d'Hambourg, le terme "**marchandises**" doit recouvrir également des animaux vivants, alors qu'à la convention de Bruxelles recouvre que les biens et objets.
- Les termes "**contrat de transport par mer**" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; alors que la convention de Bruxelles stipule que le contrat de transport s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance...

2-3-2- Le champ d'application

L'article 2 de la convention présente le champ d'application suivant :

- Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents. Lorsque:

¹⁷ Commission des nations unies pour le droit commercial international, convention des nations unies sur le transport internationale de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer, ISBN, nation unis, 2009.

- Le port de chargement ou de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant.
- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant.
- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.
 - Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
 - Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.
 - Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions.

2-3-3- Responsabilité et obligation

- La présente convention stipule que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.
- Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

Section 02 : le contrat d'assurance maritime :

La navigation maritime est entourée de nombreux risques, comme le naufrage, l'échouement, la collision, la perte totale, de délaissement, la capture ainsi que beaucoup d'autres.

Afin de permettre à l'assureur de couvrir le risque et de conseiller l'assuré sur la formule d'assurance la mieux adaptée à son commerce, il est nécessaire qu'il soit en possession d'un certain nombre de renseignements, comme la nature des risques assurés, le temps et lieu de ces derniers ainsi que les modalités de couverture.

Avant de procéder à la conclusion du contrat d'assurance il est indispensable par ailleurs de tenir compte des obligations des parties assurées, la tarification et la résiliation du contrat.

1- La définition de contrat d'assurance maritime :

« Le contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des opérations maritimes, de la manière et dans les limites convenus dans le contrat »¹⁸.

« Le contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenus dans le contrat. Une assurance maritime peut couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découlement de tout risque terrestre résultant d'un voyage à la mer. »¹⁹

2- Les différentes polices de l'assurance faculté :

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré, ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.

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

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

¹⁸ <https://m.lantenne.com>

¹⁹ <https://www.mataf.net>

- Police abonnement qui couvre tous les envois, quelles que soient les marchandises et les modes de transport.
- Police de voyage qui couvre une expédition pour un trajet déterminé.
- Police à alimenter qui couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.

2-1 Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité indéterminée) :

« Cette expression « flottante » se rapporte à l'indétermination des biens assurés et non pas au navire. Elle couvre automatiquement tous les envois faits par l'assuré qui n'a pas besoin de faire de déclaration à chaque expédition de sa part.

La police est généralement conclue pour une durée d'un an renouvelable par « tacite reconduction ».²⁰ Par ailleurs, c'est une police souscrite pour couvrir tout ou partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et/ou à l'import contre les risques au cours du transport²¹. Comme son nom l'indique, c'est un contrat qui couvre des expéditions fréquentes.

C'est-à-dire, elle garantit un assuré pour l'ensemble de ses expéditions à venir. Encore, c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance. Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur). Des marchandises par expédition, en contrepartie, l'assureur lui délivre un avis d'aliment à remplir pour l'expédition concernée. Ce document est signé par les deux parties.

2-2 Police « d'assurance au voyage » (durée déterminée, quantité déterminée) :

« Elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre des marchandises et un trajet bien déterminé. En outre, elle couvre une expédition, pour une valeur et un trajet déterminés. Le primo-exportateur prend contact avec un agent ou un courtier d'assurance qui recherchera les conditions les mieux adaptées. Cette police couvre les marchandises sur un trajet précis, dans le cadre d'une expédition isolée. L'entreprise doit définir les paramètres de l'expédition, tels que la date, la nature de marchandise, la valeur, le conditionnement, le point

²⁰ En assurance tacite reconduction annuelle, figurant dans le contrat elle prévoit son renouvellement automatique à chaque échéance annuelle si les parties ne manifestent pas leur intention d'y mettre fin avant un certain délai.

²¹ ONALD, DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandise, 1re édition, L'Harmattan, France 2013, P373.

de départ et de destination. Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo-exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année »²². En effet, l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signé par les deux parties.

2-3 Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée) :

Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Cependant, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminés à l'avance.

Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre ».

La police à alimenter elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives si l'assuré accepte des mesures de prévention tout au long de la chaîne logistique. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments²³.

Il y a lieu à noter que cette police s'éteint sans autre formalité dès la réception du dernier avis d'aliment. Dans ce cas, l'assuré doit fournir la facture globale de toutes les expéditions (le plein de la police).

3-Les obligations des parties

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

3-1- Obligation de l'assuré :

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

²² DONALD DAILLY.M, op-cite, P371.

²³ MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011, P162.

3-1-1- Le paiement de la prime :

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

3-1-2- Obligation de mise en risque :

Déclaration concernant le risque, à la souscription du contrat, l'assuré est tenue de répondre, sous peine des sanctions prévue si après exactement à toutes les questions tant écrites qu'orales de l'assureur concernant l'appréciation du risque. L'article 108 de Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré stipule que : L'assuré est tenu « de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur »²⁴.

3-1-3- Renseignement relatifs en cours de contrat :

L'obligation de l'assuré est de renseigner complètement et exactement l'assureur, ne se limite pas au moment de la souscription du contrat, elle se poursuit pendant toute sa durée, il appartient à l'assuré de faire connaître les incidents marquant le voyage, les escales, les déroutements et les transbordements. L'assuré doit : « faire une déclaration au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat »²⁵.

3-1-4- Les obligations en cas de sinistre :

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

a) La déclaration de sinistre :

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

- L'assuré doit dans le plus bref délai.
- Indiquer dans la déclaration du sinistre :

²⁴ Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

²⁵ Idem

- Toutes les explications exactes concernant le sinistre et son étendue, la date, la nature, les circonstances et le lieu du sinistre.
 - Les causes connues ou présumées.
 - Le montant approximatif des dommages.
- Fournir à l'assureur un état estimatif, certifié sincère et signé par lui des objets assurés détruits et sauvés.
- Fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur, notamment tout les livres de comptes et de commerce, factures, pièces de caisse, etc.

c) Constatation des dommages et pertes :

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

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

Art 144 stipule que : « l'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à l'état aux même temps et lieu. Le taux de dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée »²⁶.

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

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

d) Mesures conservatoires :

²⁶ Art 144 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

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

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

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

e) Sauvegarde du recours :

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

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

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

3-2- Obligation de l'assureur :

L'obligation de l'assureur, c'est le règlement de l'indemnité. Il existe deux modes de règlement de l'indemnité, le règlement en avarie et le règlement par voie de délaissement :

3-2-1- Le règlement en avarie :

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

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

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

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance... »²⁷

- **Le règlement par quotité :**

C'est le mode prévu à l'article 21, l'indemnité est déterminée par l'établissement d'une quotité de dépréciation, qui résulte de la comparaison entre la valeur à l'état d'avarie au lieu de destination et la valeur à l'état sain en ce même lieu.

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

- **L'application des franchises :**

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

Elles sont calculées sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur la valeur globale d'assurance. Le taux est uniforme, il est de 5% de franchise et qui n'est pas applicable aux avaries qui résultent d'un des événements énumérés à l'article 2, alinéa 3, aux avaries frais et aux contributions d'avarie communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

3-2-2- Le règlement par voie de délaissement

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise »²⁸

La formule adoptée par l'ordonnance du 25 janvier 1995 consiste à étendre les champs d'application de la formule de délaissement. Le délaissement est une possibilité offerte à

²⁷ Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

²⁸ Patrick Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182.

l'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, quelque soit son choix, restera renouvelable de la valeur assuré.

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants:²⁹

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelle.
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans un délai de 4 mois, être rechargé sur un nouveau navire pour être acheminée a destination.
- Lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quart de la valeur assuré.

L'assuré ne peut faire aucun délaissement des objets garantis, sauf convention contraire aux conditions particulières.

Après l'offre et engagement, le délaissement s'effectuera par un acte extra judiciaire et portera sur l'ensemble des droits de l'assuré sur la chose transférée à l'assureur. Cependant, si le règlement par voie de délaissement est susceptible d'opérer un transfert de propriété, l'assureur peut se désister. « ..., Dans le cas d'acceptation de délaissement, l'assureur acquiert les droits de l'assuré sur les biens assurés, à partir du moment où la notification de délaissement lui en a été faite par l'assuré »³⁰.

4- Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime :

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

4-1- Tarifications de l'assurance maritime :

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

4-1-1- La valeur assurée :

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

²⁹ Idem .p183.

³⁰ Art 115 ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

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

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement pour les facultés, des frais accessoires et du profit espéré : ¹⁴

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

Cependant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20%.

4-1-2- La déclaration de valeur :

« Lorsque la déclaration définitive de la valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base de règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature »³¹.

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

4-1-3- La fixation de la prime :

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

³¹ L'art. N°12-4 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

a- La tarification du risque ordinaire :

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

- Les conditions d'assurance demandées (FAP sauf, tous risques...etc.).
- Du voyage à effectuer : longueur et passages dangereux, voyage direct ou comportant des transbordements.
- Qualité des emballages : containers, caisse en bois ou en cartons, fûts lourds ou légers...etc.
- Qualité des moyens de transport notamment: pavillon des navires.
- Equipements des ports destinataires en engins de manutention adéquats, risques de vols plus ou moins grand.
- La nature et le poids de la marchandise.

b- Aperçu sur les risques exceptionnels :

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

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

La prime est payable au comptant, au lieu de la souscription de l'assurance, en instant de la remise de l'acte dont elle est résulté à l'Assuré³².

4-1-4- L'application des surprimes :

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

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

³² L'art. N°13 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

4-1-5- Les droits, taxes et impôts :

Les taxes, droits et impôts de toute nature nécessaires à la souscription de contrat d'assurance, aussi le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et payables dans les mêmes conditions que la prime³³.

4-2- La résiliation du contrat d'assurance maritime :

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

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

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

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

En cas de retrait d'agrément, ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits³⁴.

5-Les modalités de couverture des assurances maritimes

Il existe deux catégories de risque :

Les avaries communes et les avaries particulières.

³³ L'art. N°14 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

³⁴ Art L.172.21 du code des assurances.

5-1 les avaries particulières :

Elles se manifestent généralement par des manques, pertes, ou dommages subis par la marchandise.

Ces avaries peuvent survenir :

- Au cours du transport maritime, et résulter :
 - Soit d'événements dits « majeurs » tels que le naufrage, l'explosion, le tremblement de terre, l'abordage, le déraillement du train affectant en même temps le moyen de transport et la marchandise.
 - Soit d'accidents affectant uniquement la marchandise « mouillée par eau de mer, ou de pluie, vol ou disparition.
 - Au cours des divers opérations de manutention « chargement à bord, déchargement à quai, transbordement.
 - Au cours du séjour à quai de la marchandise « mouillée par eau de pluie, vol ou disparition.

5-2- les avaries communes :

Elle constitue une institution propre au droit maritime.

L'avarie commune c'est lorsque le navire et la cargaison sont confrontés à un danger et pour l'éviter le capitaine du navire dans l'intérêt de toutes les parties décide un sacrifice. La perte ou sacrifice doit être partagé équitablement entre le transporteur et les chargeurs.

6- Les principaux modes d'assurance faculté maritime :

Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions « TOUS RISQUES » soit aux conditions « FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF (F.A.P. SAUF) ». À défaut de stipulation expresse accordant la garantie « TOUS RISQUES », elles sont assurées aux conditions « FAP SAUF ».

6-1 Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie « FAP SAUF ») :

Dans l'assurance « FAP SAUF », sont aux risques de l'assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après³⁵ :

³⁵ Art L.172.22 du code des assurances.

« Abordage ; échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire-transporteur, heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces, voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement ; déraillement, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute d'arbres ; rupture de digues ou de conduites d'eau ; éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée ; cyclone ou trombes caractérisées ; éruption volcanique et tremblement de terre »

6-2 La garantie « TOUS RISQUE » :

Dans l'assurance « TOUS RISQUES », sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des événements majeurs cités dans la garantie « FAP SAUF », que généralement, par fortune de mer ou événements fortuits ou de force majeure³⁶.

6-3 Dispositions communes aux deux modes d'assurance :

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

L'assureur garanti en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes, à moins qu'elles ne résultent d'un risque exclu. Les risques à la charge de l'assureur demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes. Si en raison de la réalisation d'un risque couvert, l'assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie des biens assurés, l'assureur intervient au bénéfice de l'assuré pour accorder cette garantie, toutes les autres dispositions des conditions générales de

³⁶ Code 7.4.2 de l'article 02 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

la police sont, sauf indication contraire, également communes aux modes d'assurance. Le tableau suivant résume le choix des garanties en maritime :

Tableau N° 3 : le choix de garanties en maritimes

Garanties	Avaries	Certaines	Toutes les avaries aux marchandises	Vol partiel ou total	Guerre, Grève, Émeutes.
FAB SOUF	OUI	OUI			
Tous risques	OUI		OUI	OUI	
Plus surprime	OUI		OUI	OUI	OUI

La source : établie par nous même à partir des Articles de l'ordonnance n 95-07 le 25 janvier 1995 relative aux assurance

Conclusion

Le contrat d'assurance maritime est un contrat conclu dans le cadre d'une expédition maritime, entre un assureur et un assuré, pour couvrir l'assuré contre tous les risques de responsabilités auquel son activité maritime s'expose, selon des différents modes de garantie, sauf convention contraire qui désigne les risques exclus de garantie.

Ce contrat se matérialise par un document qui constitue la preuve d'assurance, il ressort de l'importance de ce contrat que certains éléments doivent être pris en considération, ce qui fait la naissance des différentes polices d'assurance.

L'assurance faculté maritime constitue un facteur de développement du commerce extérieur car elle contribue à la sécurité des marchandises transportées tout en couvrant la globalité des transactions de la sortie de la chaîne jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts.

Chapitre IV :

Processus de souscription d'un contrat
d'assurance maritime facultés au
niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une
opération d'importation réalisé par
ENIEM

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Introduction

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

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

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

La première section sera consacrée aux assurances en Algérie, la deuxième repose sur la présentation de l'organisme d'accueil la CAAR de Tizi-Ouzou, et nous terminerons par la mise en place d'un contrat d'assurance sur faculté dans le commerce international, de l'entreprise nationale des industries et de l'électroménager ENIEM Tizi-Ouzou (unité cuisson).

Section 01 : l'assurance maritime en Algérie

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

1-1 Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie

Dès les premiers temps de l'indépendance, le législateur algérien a conduit tout les textes de assurance françaises en vigueur par la loi 62-157 du 31 décembre 1962. Permettant à l'Algérie d'une réglementation relative aux assurances dont l'attente d'établir une législation équitable aux réalités algériennes. Alors que les autorités publiques ont intervenus afin de purifier ce secteur pour conserver les intérêts nationaux dans les deux lois du 8 juin 1963 :

- La première loi 63-197, instituera la réassurance légale et obligatoire, ou l'état obligera toutes les sociétés d'assurance étrangères à céder au profit de la CAAR, organisme crée a cet effet la même loi, un pourcentage fixé à 10% de leurs portefeuilles. Donc la CAAR

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

était le premier établissement public crée pour sauvegarder les intérêts nationaux du pays.

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

Sur le plan financier : les primes, payées à l'avance constituent d'énormes capitaux augmentant d'année en année peuvent détourner facilement.

Sur le plan économique : l'accumulation peut constituer, une puissance financière capable d'influencer l'économie nationale.

Sur le plan social : la fuite de capitaux peut rendre l'assureur insolvable. De ce fait, le moment de sinistre, l'assureur ne pourra indemniser l'assuré ou le bénéficiaire du contrat, du préjudice subi.

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

Le 12 février 1964, le gouvernement renforça le champ d'activité de la CAAR qui, en plus de la réassurance légale et conventionnelle, devait pratiquer toutes les opérations d'assurance directe. Cependant, cette intervention de l'Etat n'était pas très efficace dans la mesure où toutes les sociétés étaient étrangères et que le gouvernement ne pouvait maîtriser ce secteur d'activité qui est l'un des instruments essentiels de l'Etat pour la direction et le contrôle de l'économie et pour la mise œuvre de sa politique dans tous les domaines de l'activité nationale.

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

Le secteur des assurances était alors composé que de deux établissements publics, la CAAR et la SAA, couvrant à eux seuls tous les risques en Algérie. Or, avec un développement rapide du pays, les masses assurables de risque avaient également pris du volume ; incitant de nombreux obstacles, et les autorités publiques dans le but de soutenir ce marché, on décida de prendre une réorganisation plus efficace où elles ont redéfini les

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

objectifs des deux sociétés nationales. C'est à dire, assigner à chacune d'elles une activité bien distinctive. La CCAR s'est vue attribuée les gros risques industriels et risques divers industriels et agricoles, les transports. Tandis que la SAA a été spécialisée dans les risques domestiques décrit comme étant des risques simple tels que : l'automobile, la prévoyance sociale et les biens immobiliers.

Enfin, dans le cadre de la libéralisation de l'économie et dans le but de procurer un développement dans le marché des assurances, l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 a rapporté l'ouverture du domaine des assurances au secteur privé a permis ainsi d'établir une concurrence tarifaire sévère, au grand bonheur des opérateurs commerciaux et autres importateurs de marchandises et a exterminé le système obligatoire prévu par la législation antérieure de 1980, et le libre exercice de ce métier rendant ainsi au terme « Facultés » toute sa raison d'être.

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

1-2 la place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie

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

L'Algérie, au lendemain de son indépendance ; a effectué un effort financier important dans l'importation en masse de marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique. Optant pour une économie socialiste avec une multitude de sociétés nationales et d'offices publics d'importateurs ; l'Algérie a tenu un double mesure protectionniste :

- La première est celle de la loi 78-02 de 1978 portant sur le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.
- La seconde relève de l'obligation d'assurer toute marchandise importée et ce suivant la loi 80-07 du 09 aout 1980.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

- Cependant, une nouvelle économie a été instaurée a partir des années quatre vint en Algérie.

Pour un marché plus ouverts, dont le modèle socialiste fut écarté de l'ensemble des infrastructures nationales. La loi n 06-04 du 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.

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

En Algérie, l'assurance maritime a une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 63,7% en 2012 et une contribution insignifiante au commerce extérieur. Mais les réformes par l'Etat algérien en matière d'assurance maritime n'ont pas atteinte les résultats escomptés et la contribution du cette forme d'assurance au commerce extérieur est insignifiante, d'ou la nécessité de chercher et d'approfondir dans les causes de ce retard.

Nous précisons également, que l'aspect marginal de l'assurance facultés est justifié par le caractère international du transport et du commerce mondial, et qui est recommandé par une élasticité dans les échanges mondiaux.

1-3-L'évolution de chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie

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

L'assurance-dommages continue a constitué l'essentiel du chiffre d'affaire du marché avec une part de 91,2% (contre 91,9% a la même période en 2014).

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

L'assurance-personnes représente 8,8% (contre 7,1% en 2014).

Le chiffre d'affaires de l'assurance-dommage a atteint 62,17 mds de DA durant la première moitié de l'année 2015, a enregistré une hausse de 2,72% de son chiffre d'affaires par rapport à la même période en 2014. Elle représente 58,31% de la production de l'assurance-dommages.

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

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

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

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

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

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

L'assurance des personnes a connu une évolution de 30,4% de son chiffre d'affaires qui s'est établi à 6 mds de DA contre 4,6 mds de DA durant le 1^{er} semestre de 2014. Le montant des sinistres réglés par les sociétés spécialisés en assurance des personnes durant le 1^{er} de

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

l'année s'est élevé à 1,1 md de DA alors que les sinistres qui restent encore à payer totalisent 2,2 mds de DA toutes branches confondues.

Le marché algérien des assurances compte 24 compagnies d'assurances et de réassurances :

Quatre assureurs publics non spécialisés (CAAR, SAA, CAAT, CASH), deux publics spécialisés (CAGEX et SGCI), un réassureur public (CCR), deux mutuelles (CNMA, MAATEC), sept assureurs à capitaux privés (CIAR, 2A, TRUST, GAM, SALMA, AL Rayan et Alliance) et huit sociétés d'assurances des personnes.

Section 02 : Présentation de la CAAR

Cette section est consacrée à la présentation générale de la compagnie d'assurance CAAR son organisation, son histoire et son effectif ainsi que son organigramme en prenant l'exemple de l'agence de Tizi-Ouzou.

2-1 Historique de la CAAR

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

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

Depuis sa création, il y a quarante-six ans, la CAAR a donné traversé les différentes restructurations du marché Algérien (monopole, spécialisation, création de la compagnie centrale de réassurance **CCR**), cession de son portefeuille des assurances transport à la **C.A.A.T** lors de sa création en 1985. Avec l'avènement des réformes économiques introduites en 1988, la CAAR a été transformée en sociétés par action (**SPA**), le capital social actuellement de l'ordre de 4 milliards de DA entièrement libéré, été augmenté récemment, pour atteindre un montant de 5 milliards de DA. Confortant ainsi sa position de leader incontesté en la matière. Cependant, c'est l'ordonnance N 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, qui a le plus profondément marqué la configuration actuelle du secteur, en

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

abrogeant le monopole de l'état sur les opérations configuration actuelle du secteur, en assurance et de réassurance, et ce, notamment, par les dispositions suivantes :

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

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

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

2-2- Dénomination de l'entreprise de tutelle

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

Notre cas pratique s'est à l'agence 205 de Tizi-Ouzou, cette agence constitue l'organe central qui conçoit la stratégie de la compagnie et veille à son application. La compagnie est constituée de plusieurs succursales qui constituent les organes d'animation, de contrôle, de coordinations, de gestion administrative et d'appui à l'ensemble des agences. Elles sont :

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

2-3 La gestion des ressources humaines

Dans le but de faire émerger la fonction ressources humaines (**RH**) au sein de la CAAR, la compagnie tend par une approche professionnelle, de changer l'image de la ressource humaine du profil qui est purement administratif à une nouvelle ère de la RH en

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

agissant en tant qu'un réel partenaire d'affaire. Cela implique une nouvelle vision, qui est accompagnatrice de soutenir la performance de la CAAR. Le déploiement d'une gestion dynamique et prévisionnelle des compétences (GPEC) est une démarche que la CAAR place au rang des priorités.

2-4 Organigramme de la de la Direction d'Alger

En 2015, une année de continuité ou la gestion des ressources humaines n'a cessé de progresser en maturité et se positionner comme un membre actif et de soutien auprès des autres fonctions de la CAAR. Avec ce nouveau rôle, la gestion des ressources humaines a participé à l'atteinte des objectifs et a contribué à une performance globale de la CAAR.

2-4-1 En termes d'effectifs

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

2-4-2 Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels

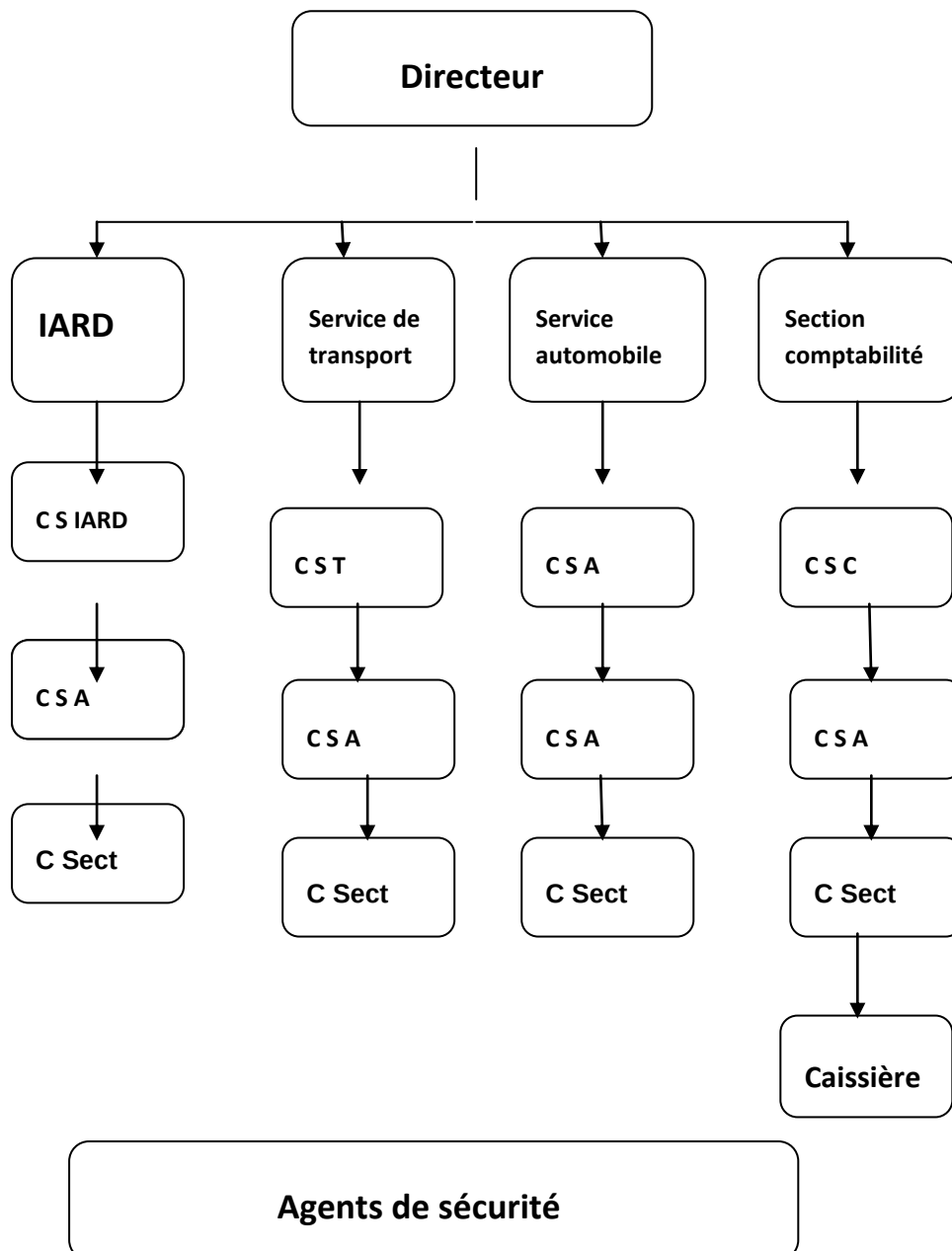
Tableau N°4 : le nombre d'effectifs par succursales

Structure	Cadres dirigeants	Cadres direction	Cadres supérieurs	Cadres moyens	Personnel de maîtrise	Personnel D'exécution	Effectif total	%
Siège	3	16	66	123	46	44	298	16%
Chéraga		7	40	251	65	71	434	23%
Annaba		1	40	190	23	41	295	16%
Oran		2	32	156	76	49	315	17%
Constantine		3	20	108	35	32	198	10%
Bouzareah		8	34	195	68	46	351	19%
Total	3	37	232	1023	313	283	1891	100%
%	0.16%	1.96%	12.27%	54.10%	16.55%	14.97%	100%	

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

2-4-3organigramme de la compagnie de Tizi-Ouzou :

Figure N°1 : Schéma des différents services au niveau de la CAAR



Source : information interne au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou

L'organigramme de la CAAR au niveau de Tizi-Ouzou est composé d'un **directeur**, du **service de comptabilité** qui s'occupe des recettes et des dépenses de l'agence, **service IARD** qui s'occupe d'indemnisation accident risque divers, du **service transport** qui s'occupe

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

d'assurance de transport de marchandise et pour finir avec le **service automobile** qui s'occupe des accident de circulation ; tout ceux cités sont composés des **sous service**.

2-4-4 L'activité technique de l'entreprise

A- La production

a) L'analyse globale de la production

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

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

b) Evolution de la production par branche

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

Tableau N°5 : l'évolution de la production par branche

Branches	CA 2014	Structure de portefeuille 2014	CA 2015	Structure de portefeuille 2015	Evolution 2014-2015
Incendie	3 786 580	24%	4 213 278	25%	11.2%
Engineering	1 469 727	9%	1 562 607	9%	6.3%
RC	623 451	4%	666 859	4%	6.9%
RD/RS	493 943	3%	486 824	3%	-1.4%
Cat-Nat	331 792	2%	351 711	2%	6%
Totale IARD	6 705 493	42%	7 281 279	44%	8.5%
Transport	2 051 028	13%	1 896 424	11%	7.5%
Automobile	7 143 109	44%	7 460 652	45%	4.4%
ADP	188 785	1%	-899*	0%	-%
Total	16 088 415	100%	16 637 456	100%	3.4%

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

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

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

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

-Incendie avec +11,2% qui sont due à l'augmentation des primes des contrats de grands clients de la compagnie, l'enregistrement de nouvelles affaires, et le maintien des affaires en portefeuille.

-Engineering avec +6,3% qui s'explique en grande partie par la concrétisation de certaines affaires essentiellement en TRC :

-Automobile avec +4,4 % grâce au renouvellement des flottes en portefeuille et à l'entrée de nouveaux clients, ainsi qu'au développement de l'assistance automobile qui a progressé de 212 % par rapport à 2014, et ce, malgré le recul d'environ 50% des importations de véhicules en 2015 par rapport à 2014

-Responsabilité civile avec +6,9% due notamment à la concrétisation de nouvelles affaires en RC décennale et RC professionnelle, et l'augmentation de la prime de certains assurés principalement dans la branche RC chef d'entreprise

-Cat-Nat avec 6%, grâce aux nouvelles souscriptions, ce qui dénote de l'intérêt grandissant des assurés quant à la préservation de leur patrimoine contre le risque de cette nature. Il faut relever par ailleurs la baisse de la production de la branche transport qui s'explique par la réduction drastique des importations en 2015.

c) L'évolution de la production

Tableau N°6 : l'évolution de la production de 2004 à 2015

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2014	2015	2014/2015
AC	3957	6255	7573	8157	11068	13260	12802	12839	14096	15198	16088	320%

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

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Nous observons encore une fois une progression du chiffre d'affaires qui ne cesse d'enregistrer des résultats positifs. L'histoire de la CAAR lui confère un savoir-faire et une maîtrise du métier de l'assurance, son expérience lui permet de construire avec ses clients une relation de confiance et ce grâce à la mise en œuvre de plans stratégiques de développement triennaux depuis 2005

B-Indemnisations

Branche	Règlement 2014		Prévisions 2015	Règlement2015		Evolution 2014/2015	Taux de réalisation
	Montant	%		Montant	%		
Incendie	1968278	21%	1 837 700	5 289 982	39%	169%	288%
Engineering	273 334	3%	346 400	551 153	4%	102%	159%
RC	72 661	0.8%	96 600	192 105	1%	164%	199%
RD/RS	51 815	1%	26 100	132 213	1%	155%	507%
CAT/NAT	2 549	0.03 %	38 600	0	0%	-100%	0%
Total AERD	2 368 69	25%	2 345 400	6 165471	46%	160%	263%
Transport	663 008	7%	631 400	947 181	7%	43%	150%
Automobile	6197097	66%	6 500 000	6 141165	46%	-1%	94%
ADP	213 635	2%	265 500	164 204	1%	-23%	64%
Crédit	5 985	0.06 %	20 400	3 569	0.03%	-40%	17%
Total	9448364	100%	9 753 700	13 421590	100%	42%	138%

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

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

C'est en 2015 que la CAAR a réglé un montant global de sinistres de 13.4 milliards de dinars contre 9,44 milliards de dinars en 2014, soit une forte hausse de 42%.

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

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

C- Réassurance

Dans le cadre de ses placements en réassurance, l'entreprise continue de faire appel à des réassureurs de premier rang présentant des sécurités lui permettant d'étendre ses capacités de souscripteur et d'offrir à ses clients des garanties de plus en plus larges. L'activité de la réassurance en 2015 s'est caractérisée par les faits suivants :

Tableau N°7 : La synthèse de l'activité de réassurance

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

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

-Les primes cédées ont atteint 7,63 milliards de DA contre 6.40 milliards de DA en 2014, soit une hausse de 19%, générée par la croissance du chiffre d'affaires des branches fortement réassurées.

-La proportion des primes cédées par rapport aux primes émises est passée de 40% en 2014 à 46% en 2015.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

-Les commissions reçues des réassureurs en contre partie des cessions sont de 1,27milliards de DA contre 1,18 milliard de DA en 2014 en progression de 8%.

Comparativement aux cessions, le taux de commissionnement moyen est de 17%:

-Le réassureur national CCR (Compagnie Centrale de Réassurance) reste le principal partenaire avec 69,61% des cessions.

Section 03 : la mise en place d'un contrat d'assurance sur Facultés dans le commerce international

Dans La troisième section de ce chapitre nous allons présenter en premier temps les contrats aux conditions sur facultés au sein de la CAAR. On présentera la police d'abonnement contracté par ENIEM au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou, par la suite les conditions particulières et générales qui sont présentés sous forme d'article et chapitre et sous chapitre.

En deuxième temps nous allons traiter un cas pratique ou L'ENIEM souscrit un contrat d'assurance au niveau de la CAAR.

3-1 Les contrats aux conditions Maritimes sur Facultés au sein de la CAAR

3-1-1 La Police d'abonnement

Représentant le contrat d'assurance à travers lequel les deux parties (l'assureur et l'assuré) conclut l'accompagnement indéfinis des marchandises, l'assuré à chaque importation s'engage à payer une prime en contre parti de la couverture du trajet maritime par l'assureur.

Cette dernière permet à ENIEM d'éviter de négocier de façon répétitive avant chaque voyage.

Le contrat d'abonnement permet la couverture systémique des expéditions, donc ENIEM envoi à la CAAR un avis d'aliment avant chaque expédition. **Voir annexe I**

3-1-2 Les conditions générales

C'est un contrat provenant de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 en ce qui concerne les assurances, en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions ci-dessous que nous allons citer :

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

- Le premier Chapitre (1) est consacré sur l'objet et étendue de l'assurance, ce présent chapitre comporte six (6) articles.
- Le deuxième Chapitre (2) se consacre sur les exclusions, il comporte deux (2) articles.
- Le troisième Chapitre (3) porte sur les temps et lieu des risques assurés, il y a trois (3) articles.
- Le Quatrième Chapitre (4) est consacré sur les valeurs assurées, il comporte un seul article.
- Le Cinquième Chapitre (5) sur Les obligations de l'assuré, il est composé de cinq (5) articles.
- Le sixième Chapitre (6) porte sur la constatation des dommages et pertes, dont deux (2) articles sont présents.
- Le septième Chapitre (7) porte sur le règlement des dommages et pertes, il comporte sept (7) articles.
- Le huitième Chapitre (8) est consacré à la nullité ou résiliation de l'assurance, il y a deux (2) articles.
- Le neuvième Chapitre (9) porte sur la compétence, il n'est composé que d'un seul article.
- Le Dernier Chapitre (10) qui est le dixième porte sur les dispositions spéciales aux polices d'abonnement, il comprend cinq (5) articles. **Voir Annexe II**

3-1-3 Les conditions particulières

Les conditions particulières sont des articles ci-annexé à celle des conditions générales.

Cependant ils sont insérer dans le contrat, et ils diffèrent d'un client à un autre.

Les conditions particulières présentées sous forme d'articles que nous pouvons constater comme suit :

Article 1 :

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

TOUS RISQUE inclus vol et disparition et la garantie de prolongation de séjour à quai.

Article 2 : Porte sur les risques de vol et disparition : l'assureur effectue la garantie sans surprime les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées à la suite de vol total ou partiel, de pillage et de disparition. Le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'affectation ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 18 et 19 des conditions générales. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 3 : Porte sur la durée des risques : Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des Conditions Générales, l'effet du contrat commence à partir du moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants. Dans notre cas passé au-delà du délai de 60 jours après déchargement de la marchandise du navire la couverture du risque ne prend plus effet. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 4 : TRANSBORDEMENT ; Au moment où le transbordement survient, la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré. **Voir III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 5 : SEJOUR A QUAI : Cet article stipule que chaque marchandise assurée ne peut séjourner au-delà de 60 jours dans les ports de débarquement à partir du moment de la fin du 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 des 60 jours. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 6 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT ; cet article stipule que toutes les expéditions de l'assuré sont automatiquement couvertes, l'assuré doit transmettre les avis d'aliment établi durant le mois à l'assureur chaque fin du mois. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 7 : ETABLISSEMENT DE L'AVIS D'ALIMENT ; L'assuré est tenu d'établir l'avis d'aliment avant le début du risque au plus tard le jour d'embarquement des marchandises au port, la date d'établissement doit figurer sur l'avis d'aliment. **Voir annexe III**

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Article 8 : TAUX DE PRIME : Le (s) taux de prime applicable (s) à la présente police est (sont) fixé (s) à 0,135%. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 9 : CONSTATATIONS DES AVARIES ; Lorsqu'un sinistre garanti survient, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste annexée à la présente police. **Voir annexe III**, ces experts sont agréés par la compagnie d'assurance.

Article 10 : Délais DE CONSTATATION : Conformément à l'article 19 des Conditions

Générales, il est de responsabilité aux réceptionnaires de provoquer les constatations dans les 60 jours qui suivent le déchargement de la marchandise assurée du navire transporteur au port de destination. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 11 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

a) Franchise

Par dérogation à l'article 22 des Conditions Générales les avaries particulières matérielles seront réglées sans franchise.

b) Contribution Provisoire d'Avaries Communes

Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, cette règle stipule que l'assureur se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution d'avarie commune, à charge pour l'assuré de prévenir l'assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 12: PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

Les pièces à fournir pour effectuer la réclamation sont définies dans l'article 12 des conditions particulières **voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 13: INSTRUCTIONS A SUIVRE EN CAS DE SINISTRE

En cas de sinistre, l'assuré doit suivre les instructions suivant:

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Aviser l'assureur dès la connaissance du sinistre, prendre les mesures utiles pour réduire la perte au minimum en vertu du principe que tout assuré doit, en toutes circonstances, agir en «bon père de famille ». Préserver les recours contre les tiers, transporteurs en particulier, avec l'émission d'une lettre de réserve au plus tard le jour d'enlèvement adressé au fiers responsable. Si l'avarie ou le manquant est apparent, ne pas prendre livraison des marchandises sans faire établir, au préalable, et au plus tard au moment de la réception de celles-ci, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant ou bien une lettre de réserve avec description des dommages. **Voir annexe III** portant sur les risques de vol et disparition.

Article 14 : PARTICIPATION BENEFICIAIRE

La CAAR s'engage à consentir à l'assuré ENIEM une participation bénéficiaire plafonnée 10% dans le cas où le rapport sinistre à prime (S/P) généré est inférieur à 40%.

Article 15 : Effet et durée du contrat ; Le présent prend effet le premier jour de l'année jusqu'à la fin de cette année sans interruption. Toutefois chaque partie se réserve la faculté de la dénoncer moyennant préavis de 03 mois donné par lettre recommandée. Portant sur les risques de vol et disparition.

En conclusion on constate que les conditions particulières sont attachées aux conditions générales, afin de mieux comprendre le fonctionnement d'un contrat d'assurance on a pris un cas a traité dans la seconde section.

3-2 Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un Contrat d'assurance au niveau de la CAAR

Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation

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

A) Etablissement du contrat de vente

La facture est établit dans notre cas par le fournisseur suivant la facture pro forma établis aussi entre lui et le client a base du cahier charge et selon les exigences du client.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

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

B) La technique de paiement utilisé

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

Par la suite la BEA établit le crédit documentaire pour le transmettre de suite à MONCHENGLADBACH qui est la banque notificatrice de ThyssenKrupp Steel, qui à son tour le notifie que le crédit documentaire a été ouvert en sa faveur.

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

La banque notificatrice du fournisseur envoie à la banque émettrice qui est la BEA de l'entreprise ENIEM en contre parti du remboursement, par la suite ENIEM récupère les documents paie sa banque la somme versée au fournisseur.

C) La responsabilité au moment du transport

Au moment de la conclusion du contrat l'entreprise ENIEM et ThyssenKrupp Steel ont choisi **FOB** comme incoterm, cela veut dire que ThyssenKrupp Steel a pour responsabilité de mettre la marchandise (Bobine de tôle enroulée) à l'intérieur du navire désigné et payé par l'entreprise ENIEM, donc la responsabilité et le support des frais et ainsi que l'assurance liée au transport de la marchandise de l'entreprise ENIEM commence à partir du moment où la marchandise est sur le navire.

Lorsque le fournisseur ThyssenKrupp Steel met la marchandise sur le navire il remet à l'armateur une copie du connaissement maritime, la deuxième copie fait partie des documents

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

envoyé à l'entreprise ENIEM via les deux banques, la troisième copie lui a servi au moment de la déclaration de la marchandise à l'exportation au niveau de la Douane.

D) La déclaration au niveau du port de Bejaia

Lorsque le navire SCL ANITA arrive au port de Bejaia la compagnie de transport maritime NASHCO avise l'entreprise ENIEM de l'arrivée de la marchandise par émission d'un avis d'arrivé via la banque BEA de l'entreprise ENIEM qui la notifie par la suite.

Après notification à son niveau l'entreprise ENIEM prépare les documents nécessaire puis les remet au son déclarant qui a son tour effectue la déclaration en détail au niveau du service de Douane pour s'acquitter des droits de douane imposé à l'importation. Le déclarant en se rendant au poste de douane sera accompagné des documents pour la déclaration ainsi que le chèque de paiement de Droit Douane ainsi que le fret.

EN conclusion on constate que durant le trajet la marchandise n'a connu aucun dommage collatérale et aussi que les procédures à l'importation ont été respectés. Seulement au moment de la manutention au port c'est-à-dire au moment du déplacement que la marchandise a subi les dommages.

C'est à ce niveau qu'intervient l'assurance de l'entreprise ENIEM pour le dédommager, ce qui fut l'objet de la seconde partie de notre travail de recherche.

Partie 2 : Procédure suivit après avoir constat des dommages

Au niveau de notre cas, l'assureur est la CAAR (Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance) et l'assuré est l'entreprise ENIEM (Entreprise Nationale de l'Industrie et de l'Electroménager). Comme nous l'allons énoncé dans la première partie dans la même section, l'assuré qui est (ENIEM) à importer des bobines de tôle métallique pour fabrication de cuisinière ; la marchandise arrive au port de Bejaia en bon état le 07/03/2013, au moment de la prise de la marchandise ENIEM remarque des dommages au niveau de la marchandise, comme prévu dans l'article 13 dans les conditions particulières **voir Annexe 3** page III), ENIEM effectue les démarches au niveau de l'assurance CAAR en cas de sinistre afin que constat soit fait et que la valeur de la marchandise endommagé soit indemnisé selon la nature du contrat qui est dans notre cas la police d'abonnement.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

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

A) La déclaration du sinistre

C'est la première étape que dois parcourir l'assuré lorsqu'il constate une anomalie. Dans notre cas ENIEM établie immédiatement la déclaration de sinistre accompagné des documents que nous verrons par la suite, puis il la remet à l'assureur pour la suite des démarches.

La déclaration de sinistre se compose des éléments suivant :

Le nom de l'assuré (ENIEM cuisson), ADRESSE (OUED AISSI), REFERENCE DU DOSSIER (DT 453009), Navire/Avion (SCL ANITA et la date d'arrivée : 07/03/13), Voyage (De ANVERS à BEJAIA), Transporteur (NASHCO), Nature de la marchandise transporté (BOBINES TOLE), La quantité (112 CLS BOBINES), Valeur assurée (50.647.509.01 DA), Numéro de la police d'assurance (34000.000.50), Avis d'aliment (n° CU 006/13 du 18.02.13).

Voir Annexe IV.

La déclaration de sinistre est toujours accompagnée de plusieurs documents afin de permettre à l'assureur de constitué un dossier pour indemniser les dommages et exercer un recours à l'encontre du tiers responsable.

B) Les dossiers joints avec la déclaration de sinistre

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

1. La facture commerciale domiciliée

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

Elle est établit dans notre cas entre ENIEM et son fournisseur, celle-ci est composée de : Nom du fournisseur (ThyssenKrupp Steel Europe), Nom du client (ENIEM DIRECTION EXPLOITATION), Destination (Z.I OUED AISSI TIZI OUZOU), Numéro de la facture (23834093), L'incoterm choisi (FOB), Désignation de la marchandise (Bobines de Tôles en

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Acier), Le nombre de colis (112 Bobines), Le poids brut (636.884 tonnes), le poids net (245.450 tonnes), La valeur en devise EUR (485422.77), et pour finir la domiciliation bancaire (15/03/02/2012/4/10/00062/EUR). **Voir annexe V.**

2. L'avis d'aliment

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

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

Cependant cet t'avis d'aliment se compose de :

Date d'établissement (18.02.2013), le numéro de l'avis (CU 006/13), Le numéro de police (34.000.000.50), Nom de l'assuré (ENIEM Cuisson), Adresse de l'assuré (O.AISSI TIZI OUZOU), Nombre de colis ou paquet (112), Nature des objets (Diverses Tôles), La date d'expédition (19.02.2013), Nom du navire (ANITA), Lieu de départ et la destination (De Allemagne à Bejaia),

La somme assurées en devise et Dinard (EUR : 485422,77 DA : 50647507,01), La condition du contrat d'assurance (Tous risque), Taux de prime d'assurance en pourcentage (0.135%), La prime nette (60374,13DA), et pour finir le Taux de change (1 EUR=104,3369 DA). **Voir annexe VI.**

3. La lettre de réserve

La lettre de réserve est adressée par accusé de réception au responsable à travers la poste, l'accusé dans notre cas est le manutentionnaire (Entreprise Portuaire de BEJAIA) et le transporteur au moment du débarquement de la marchandise et de son transport de l'AKBOUCHE.

Cependant ce dernier est composé :

Du Nom du Navire (SCL ANITA), Date d'arrivée (07/03/2013), Du Nombre de colis (112 Bobines de Tôles), de l'Adresse de l'accusé, La Nature des dégâts occasionnés. **Voir annexe VII.**

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

4. Le rapport d'expertise

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

Dans le cas pratique ENIEM à désigner un expert spécialisé pour situer les causes, la nature, le responsable et le montant des dommages occasionné par ce dernier, l'expert désigné est **Mr. IDRES MAHMOUD** situé au **Rue des frères Haffaf Route de sidi Ahmed BP 56 RP 06 Bejaia.**

Le jour même de leurs désignations ils se sont rendus au port de Bejaia pour effectuer le constat.

Le constat se traduit comme suit : il a été remarqué que plusieurs bobines disloquées, dont les tringles de protection des pourtours tordues, et quelques attaches métalliques éclatées et présentant aussi des écorchures à divers degrés, sur leurs côtés dont les spires pliées et vrillées, à déprécier.

Après leurs interventions ils déduisent le taux de dépréciation de 20%, soit : $104,3369 \times 9.898.02 = 1.032.728,72$

En conclusion après une profonde expertise ils déduisent le montant de dommage a été fixé à **838.898,72 DA. Voir annexe VIII.**

5. Le Bordereau de réserve

C'est le document établi par la douane sur lequel porte tout le nom des marchandises transporté par le même navire et leurs états étant au port.

Ce BORDEREAU DES RESERVES comporte :

La quantité des marchandises de toutes entreprises ayant effectuée l'importation, leur nom, la nature de leurs marchandises, ainsi que les RESERVES. **Voir annexe 9 (page IX).**

6. Le connaissance Maritime

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

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

Le connaissance maritime est composé de :

Du nom du fournisseur, Nom et adresse du client, Le port de déchargement (Bejaia), du nombre de connaissance original (3), la désignation de la marchandise, la quantité, le poids

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

en gros (636.884.000 KG), le numéro de référence du connaissement (34.32246), Date d'arrivée au port. **Voir annexe X.**

7. Le Bordereau de colisage

C'est le document sur lequel est décrite la liste des marchandises d'ENIEM transporté depuis le port de départ, cette liste est remise par le fournisseur afin de préciser le nombre exact de la marchandise au départ. Il décrit aussi :

La quantité, le poids brut et net de la marchandise, la désignation de la marchandise avant le départ du navire. **Voir Annexe 11(page XI).**

8. Indemnisation des dommages constatés

L'indemnisation est la partie où l'assureur dédommage l'assuré le sinistre causé par le (responsable du dommage, puis par la suite l'assureur sera remboursé par le même montant du dédommagement de l'assuré. Dans notre cas la valeur du dommage d'ENIEM sera indemnisé par sa compagnie d'assurance qui est la CAAR de Tizi-Ouzou elle-même remboursé le montant déboursé pour indemniser l'assuré par le responsable du dommage.

Au moment où l'assurance CAAR avisera le responsable du dommage par voie de lettre de réserve après expertise et preuve comme quoi c'est lui le responsable, après ce dernier décline toute responsabilité dans ce dommage et refuse le remboursement, alors l'assurance va entamer la procédure de poursuite judiciaire, si le responsable refuse toujours de rembourser, la justice va procéder à la saisie de ces biens pour vendre et rembourser l'assurance.

En conclusion on constate qu'il y a des procédures ou des démarches à suivre en cas de sinistre, en commençant par la déclaration du sinistre en regroupant plusieurs dossiers comprenant la facture commerciale domiciliée, le connaissement maritime, l'avis d'aliment, le bordereau de réserve, et bordereau de colisage, le rapport d'expertise et la lettre de réserve.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation réalisé par ENIEM:

Conclusion

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

En ce qui concerne l'assurance de la marchandise que ENIEM a contractée on constate que quel que soit la nature du sinistre inclut dans le contrat d'assurance après souscription de cette dernière l'assurance CAAR assure son rôle, sa responsabilité en indemnisant la valeur du dommage causé par un tiers individu. Il est important aussi de noter que toutes contrat d'assurance à ses conditions quel que soit sa nature.

Chapitre IV : Processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime
 facultés au niveau de CAAR de Tizi-Ouzou d'une opération d'importation
 réalisé par ENIEM:

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime est instrument privilégié des échanges internationaux, il a connu plusieurs révolutions pour s'adapter à l'accroissement des échanges internationaux.

Cet accroissement est due à l'élargissement du processus d'internationalisation caractérisé par une interdépendance spatiale croissante, un affaiblissement des obstacles aux échanges mondiaux (Barrières douanières tarifaires et non tarifaires) et d'une grande expansion des moyens de transport (terrestre et maritimes et même aériens).

De nos jours, le transport maritime de marchandises est le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises. Sachant que plus de 90 % du commerce extérieur de l'Algérie se réalise par voie maritime. Il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie (deux fois moins que le transport ferroviaire et jusqu'à dix fois moins que le routier) et le moyen le moins coûteux.

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

La douane algérienne contrôle le respect des normes techniques et sanitaire et élabore des statistiques du commerce extérieur de l'Algérie, elle a fixée également comme priorité d'accompagnement de la relance économique par l'encouragement de l'investissement et le soutien aux entreprises.

L'assurance maritime occupe la première place dans la branche assurance transport ceci est dû à l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce extérieur algérien, Ainsi pour se couvrir contre le risque d'avarie trois types de couvertures et contrats sont proposés à l'assuré selon la nature de la marchandise.

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

Conclusion générale

Notre stage pratique au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance et le transport maritime de marchandise (faculté), et qui nous a permis de répondre à notre problématique suite à une analyse d'un contrat d'assurance sur faculté qui est une exigence de toutes opérations d'importation ou d'exportation.

En somme, notre cas porte sur l'entreprise ENIEM qui a effectué une opération d'importation de marchandise composée de (bobines de tôle) qu'elle a importée de l'Allemagne par voie maritime en destination du port de Bejaia et que c'est l'entreprise elle-même qui avait pris en charge le transport de la marchandise du port d'embarquement jusqu'au port de débarquement et cela selon l'incoterm FOB que celle-ci a choisie bien évidemment, et pour se couvrir contre le risque d'avarie cette dernière a souscrit une police d'abonnement au niveau de la compagnie d'assurance CAAR cela lui permettra d'être indemnisé en cas de sinistre.

Cependant au moment de l'enlèvement de la marchandise du camion qui la déplaçait, la marchandise a connu des dommages liés à la manutention il a été constaté des bobines de tôles disloquées, cela a mis en jeu le rôle de l'assureur qui demanderait à l'assuré de constituer un dossier et une déclaration afin d'être indemnisé des dommages occasionnés par le responsable.

Liste des tableaux

Tableau N° 01 : Les progrès techniques du transport maritime.....	20
Tableau N° 02 : la forme des incoterms.....	35
Tableau N° 03 : le choix de garanties en maritimes.....	68
Tableau N° 04 : le nombre d'effectifs par succursales.....	77
Tableau N° 05 : l'évolution de la production par branche.....	80
Tableau N° 06: l'évolution de la production de 2004 à 2015.....	81
Tableau N° 07 : La synthèse de l'activité de réassurance.....	82

Tables des matières

Remerciements

Dédicace

Liste des abréviations

Introduction générale..... 2

Chapitre 01 : Généralité sur les assurances 5

Introduction 5

Section 01 : historique et concepts d'assurance..... 5

1-L'évolution historique de l'assurance 5

1-1 L'assurance maritime..... 6

1-2 L'assurance terrestre 7

1-2-1 L'assurance contre incendie 7

1-2-2 L'assurance sur la vie 8

1-2-3 L'assurance responsabilité civile..... 8

2-concepts d'assurance 9

2-1 Définitions de l'assurance..... 9

2-2 Les différents acteurs d'une opération d'assurance 9

2-3 les éléments d'une opération d'assurance..... 10

2-4 les techniques de divisions des risques 11

Section 02 : les branches et rôles d'assurances..... 12

1-Les branches d'assurance..... 12

1.1 Assurance non vie (les assurances de dommage) 12

1-1-1 Les assurances de choses (biens) 12

1-1-2 Les assurances des responsabilités 13

1.2 les assurances vie (assurance de personnes) 13

1-2-1 les assurances sur vie 13

1-2-2 Les assurances d'atteinte corporelle..... 13

2- les rôles d'assurances 14

2-1 Le rôle social de l'assurance 14

Tables des matières

2-2 Le rôle économique de l'assurance	15
3- Les facteurs limitatifs de l'assurance	15
Conclusion.....	15
 Chapitre 02 : transport maritime et la douane.....	16
Introduction	17
Section 01 : généralité et évolution de transport maritime de marchandises.....	17
1- Généralités sur le transport maritime.....	17
2- Histoire et évolution du transport maritime	18
2-1 Le transport maritime d'autrefois : un trafic dangereux et coûteux.....	18
2-2 Des solutions pour améliorer le transport maritime	18
2-2-1 La création des canaux	19
2-2-2 L'utilisation de la machine à vapeur pour les bateaux	19
2-2-3 L'invention des conteneurs.....	19
3- Le contrat et la tarification du transport maritime	21
3-1 Le contrat du transport maritime.....	21
3-2 Les parties au contrat de transport	21
3-2-1-Les principales obligations des parties.....	21
3-3 Tarification.....	22
4- Les documents de transports maritime.....	22
4-1 Le connaissance maritime	23
4-2 Le manifeste.....	24
5- Les intervenants du transport maritime.....	24
5-1 Le chargeur	24

Tables des matières

5-2 Les armateurs (c'est la compagnie de transport)	24
5-3 Les agents de l'armateur	24
5-3-1 Les agents maritimes	25
5-3-2 Les agents consignataires	25
Section 02 : la douane.....	25
1-Définition et mission de la douane.....	25
1-1 Définition de la douane	25
1-2 Mission de la douane	26
1-2-1 Les missions économiques de la douane	26
1-2-2 Les missions fiscales de la douane	26
1-2-3 Les Missions de Protection de la Douane.....	26
1-2-4 Mission d'aide à la prise de décision	27
2- Les opérations douanières.....	27
2-1 Les principaux éléments de la déclaration en douane.....	27
2-1-1 L'espèce tarifaire	28
2-1-2 L'origine	28
2-1-3 La valeur en douane.....	29
2-2 Les procédures de dédouanement	29
2-2-1- La procédure de droit commun	29
2-2-1- Les procédures simplifiées	29
3-les régimes douaniers.....	31
3-1Les régimes économiques	31
3-2 Les régimes définitifs.....	32

Tables des matières

4- Les incoterms.....	33
4-1 Définition des incoterms	33
4-2 le fonctionnement pratique des incoterms	34
4-3 Le rôle de l'incoterm.....	34
4-4 Le choix de l'incoterm selon le mode de transpor	35
4-5 Incoterms utilisés pour tous modes de transport	36
4-6 Incoterms à réservé au transport maritime et fluvial	37
4-7 Principaux documents à fournir selon l'incoterms choisi.....	38
Conclusion.....	39
Chapitre 03 : Les assurances maritimes	40
Introduction	41
Section 01 : généralité et la législation internationale du transport maritime	41
1-Généralités sur les assurances maritimes	41
1-1 historique et évolution de l'assurance maritime	41
1-2 Définition d'un contrat d'assurance maritime	43
1-3 les formes d'assurance maritime.....	43
1-3-1 Assurance corps de navire	44
1-3-2 L'assurance sur faculté	46
1-4 Les intervenants dans l'assurance maritime	47
1-4-1 Les compagnies d'assurance	47
1-4-2 Agents maritimes d'assurance	47
1-4-3 Les courtiers d'assurance	48
1-4-4 L'expert maritime	48
2-la législation du transport maritime	49

Tables des matières

2-1 Les différentes conventions internationale	s49
2-1-1 La convention de Bruxelles du 25 août 1924	49
2-1-1-1 Définition de quelques concepts utilisés dans la présente convention	49
2-1-1-2 Le champ d'application	50
2-1-1-3 La responsabilité et obligation	50
2-1-1-4 Exonération	51
2-2 La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968	51
2-2-1- Les responsabilités	52
2-2-2- Le champ d'application	52
2-3- La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer	52
2-3-1- Définition de quelques concept	53
2-3-2- Le champ d'application	53
2-3-3- Responsabilité et obligation	54
Section 02 : le contrat d'assurance maritime.....	54
1-Définitions de contrat d'assurance maritime	55
2- Les différentes polices de l'assurance faculté	55
2-1 Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité indéterminée)	56
2-2 Police « d'assurance au voyage	56
2-3 Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée)	57
3 Les obligations des parties	57
3-1- Obligation de l'assuré	57
3-1-1 Le paiement de la prime	58
3-1-2 Obligation de mise en risque	58

Tables des matières

3-1-3 Renseignement relatifs en cours de contrat	58
3-1-4 Les obligations en cas de sinistre	58
3-2- Obligation de l'assureur.....	60
3-2-1 Le règlement en avarie	60
3-2-2 Le règlement par voie de délaissement.....	61
4 Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime.....	62
4-1- Tarifications de l'assurance maritime.....	62
4-1-1 La valeur assurée	62
4-1-2 La déclaration de valeur	63
4-1-3 La fixation de la prime.....	63
4-1-4 L'application des surprimes.....	64
4-1-5 Les droits, taxes et impôts	65
4-2- La résiliation du contrat d'assurance maritime.....	65
5- Les modalités de couverture des assurances maritimes	65
5-1 les avaries particulières.....	66
5-2 les avaries communes	66
6 -Les principaux modes d'assurance faculté maritime	66
6-1 Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie « FAP SAUF »)	66
6-2 La garantie « TOUS RISQUE »	67
6-3 Dispositions communes aux deux modes d'assurance	67
Conclusion.....	68

Tables des matières

Chapitre 04 : processus de souscription d'un contrat d'assurance maritime facultés au niveau de la CAAR de Tizi-Ouzou : cas d'une opération d'importation faite par L'ENIEM	69
Introduction	70
Section 01: l'assurance maritime en Algérie	70
1-1 Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie	70
1-2 la place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie	72
1-3 L'évolution de chiffre d'affaires du secteur des assurances en Algérie	73
Section 02 : Présentation de la CAAR	75
2-1 Historique de la CAAR	75
2-2 Dénomination de l'entreprise de tutelle	76
2-3 La gestion des ressources humaines	76
2-4 Organigramme de la Direction d'Alger	77
2-4-1 En termes d'effectifs	77
2-4-2 Effectif par succursales et groupes socioprofessionnels	77
2-4-3 organigramme de la compagnie de Tizi-Ouzou	78
2-4-4 L'activité technique de l'entreprise	79
Section 03 : la mise en place d'un contrat d'assurance sur Facultés dans le commerce international	83
3-1 Les contrats aux conditions Maritimes sur Facultés au sein de la CAAR	83
3-1-1 La Police d'abonnement	83
3-1-2 Les conditions générales	83
3-1-3 Les conditions particulières	84
3-2 Traitement d'un cas pratique : cas d'ENIEM souscrivant un Contrat d'assurance au niveau de la CAAR	87

Tables des matières

Partie 1 : Les démarches logistiques à l'importation.....	87
Partie 2 Procédure suivit après avoir constat des dommages	89
Conclusion.....	94
Conclusion générale	95
Références bibliographiques	
Liste des tableaux	
Liste des figures	



I

Police Abonnement - Facultés Maritimes
N° : 205 - 3400000060

Conditions Particulières

Police

Unité	200	ALGER II CHERAGA		
Agence	205	TIZI OUZOU		
Adresse	BP 20 ANNANE R NOUVELLE VILLE		15000	TIZI OUZOU
Téléphone	(026)21 74.86 - 21.89.38		Fax	026.21 21.63
Produit	3431	Facultés Maritimes		
Date d'effet	01/01/2014	Date d'échéance	31/12/2014	
Observation Police				

Souscripteur

Raison sociale	Ste ENIEM UNITE CUISSON		
Adresse	OUAD AISSI TIZI-OUZOU	15000	TIZI OUZOU
Activité	Industrie Divers	Profession	Société
Observation	COUVERTURE DES RISQUES PENDANT LE TRAJET MARITIME		

Tarif Abonnement

Prolongation Séjour à Quai

Nature des Facultés	Nombre de quinzaines à quai	Taux
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	1ere Quinzaine	0,1350 /
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	2eme Quinzaine	0,1350 /
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	3eme Quinzaine	0,1350 /
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	4eme Quinzaine	0,1350 /
Caoutchou	1ere Quinzaine	0,1350 /
Caoutchou	2eme Quinzaine	0,1350 /
Caoutchou	3eme Quinzaine	0,1350 /
Caoutchou	4eme Quinzaine	0,1350 /
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	1ere Quinzaine	0,1350 /
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	2eme Quinzaine	0,1350 /
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	3eme Quinzaine	0,1350 /
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	4eme Quinzaine	0,1350 /
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	1ere Quinzaine	0,1350 /
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	2eme Quinzaine	0,1350 /
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	3eme Quinzaine	0,1350 /
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	4eme Quinzaine	0,1350 /
Toles d'acier	1ere Quinzaine	0,1350 /
Toles d'acier	2eme Quinzaine	0,1350 /
Toles d'acier	3eme Quinzaine	0,1350 /
Toles d'acier	4eme Quinzaine	0,1350 /
Boulonnerie, clouterie, visserie	1ere Quinzaine	0,1350 /



Police Abonnement - Facultés Maritimes

N° : 205 - 3400000060

Conditions Particulières

Tarif Abonnement

Boulonnerie, clouterie, visserie	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Boulonnerie, clouterie, visserie	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Boulonnerie, clouterie, visserie	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Cables electriques	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers (petits materiels)	1ere Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers (petits materiels)	2eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers (petits materiels)	3eme Quinzaine	0,1350 /	100
Outillage divers (petits materiels)	4eme Quinzaine	0,1350 /	100
Pieces detachees mecaniques en caisses	1ere Quinzaine	0,1350 /	10
Pieces detachees mecaniques en caisses	2eme Quinzaine	0,1350 /	10
Pieces detachees mecaniques en caisses	3eme Quinzaine	0,1350 /	10
Pieces detachees mecaniques en caisses	4eme Quinzaine	0,1350 /	10
Robinetterie, vannes	1ere Quinzaine	0,1350 /	10
Robinetterie, vannes	2eme Quinzaine	0,1350 /	10
Robinetterie, vannes	3eme Quinzaine	0,1350 /	10
Robinetterie, vannes	4eme Quinzaine	0,1350 /	10
Carton	1ere Quinzaine	0,1350 /	1
Carton	2eme Quinzaine	0,1350 /	1
Carton	3eme Quinzaine	0,1350 /	1
Carton	4eme Quinzaine	0,1350 /	1
Chimie (produits chimiques non dangereux en sac)	1ere Quinzaine	0,1350 /	1
Chimie (produits chimiques non dangereux en sac)	2eme Quinzaine	0,1350 /	1
Chimie (produits chimiques non dangereux en sac)	3eme Quinzaine	0,1350 /	1
Chimie (produits chimiques non dangereux en sac)	4eme Quinzaine	0,1350 /	1
Electromenagers (appareils domestiques)	1ere Quinzaine	0,1350 /	1
Electromenagers (appareils domestiques)	2eme Quinzaine	0,1350 /	1
Electromenagers (appareils domestiques)	3eme Quinzaine	0,1350 /	1
Electromenagers (appareils domestiques)	4eme Quinzaine	0,1350 /	1
Tubes et tuyaux en PVC	1ere Quinzaine	0,1350 /	1
Tubes et tuyaux en PVC	2eme Quinzaine	0,1350 /	1
Tubes et tuyaux en PVC	3eme Quinzaine	0,1350 /	1
Tubes et tuyaux en PVC	4eme Quinzaine	0,1350 /	1
Miroiterie	1ere Quinzaine	0,1350 /	1
Miroiterie	2eme Quinzaine	0,1350 /	1
Miroiterie	3eme Quinzaine	0,1350 /	1
Miroiterie	4eme Quinzaine	0,1350 /	1

Police Abonnement - Facultés Maritimes

N° : 205 - 3400000060

Conditions Particulières

Tarif Abonnement

Tous Risques inclu Vol & Disparition

Nature des Facultés	Provenance	Taux
Cables,Cordes,Elingues,Chaines, (en tourets ou non...)	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Caoutchou	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Caoutchou	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Caoutchou	Belgique sur Manche	0,1350 / 100
Caoutchou	Liban sur Mediterranee	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	Belgique sur Manche	0,1350 / 100
Minerais(fer,cuivre,nickel,aluminium,plomb,zinc,etain,manganese et	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	Belgique sur Manche	0,1350 / 100
Rail,contre rail et elements de voie ferree en fonte, fer ou acier	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Toles d'acier	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Toles d'acier	Belgique sur Manche	0,1350 / 100
Toles d'acier	Turquie sur Mer Noire	0,1350 / 100
Toles d'acier	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	Belgique sur Manche	0,1350 / 100
Boulonnerie, clouterie, visserie	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Cables electriques	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Cables electriques	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Cables electriques	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Outils divers (petits materiels)	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Outils divers (petits materiels)	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Outils divers (petits materiels)	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Outils divers (petits materiels)	Koweït sur Mer D'Arabie Et Golfe Persique	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Tunisie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Koweït sur Mer D'Arabie Et Golfe Persique	0,1350 / 100
Pieces detachees mecaniques en caisses	Chine(Asie Extreme Orientale)	0,1350 / 100
Robinetterie, vannes	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 / 100
Robinetterie, vannes	Liban sur Mediterranee	0,1350 / 100

Police Abonnement - Facultés Maritimes
N° : 205 - 340000060

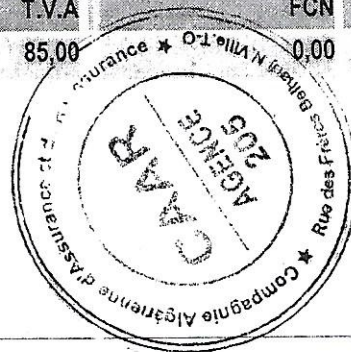
Conditions Particulières
Tarif Abonnement

Robinetterie, vannes	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 /	100
Carton	Syrie sur Mediterranee	0,1350 /	100
Carton	Chine(Asie Extreme Orientale)	0,1350 /	100
Electromenagers (appareils domestiques)	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Electromenagers (appareils domestiques)	France - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Electromenagers (appareils domestiques)	Tunisie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Electromenagers (appareils domestiques)	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 /	100
Chimie (Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Espagne - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie (Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Italie - sur Mediterranee Occidentale	0,1350 /	100
Chimie (Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Belgique sur Manche	0,1350 /	100
Chimie (Produits chimiques dangereux et a haute sensibilité)	Allemagne sur Mer Du Nord	0,1350 /	100

Décompte de prime

Prime Nette	Access.	T.V.A	FCN	Timbres	Prime Totale
0,00	500,00	85,00	0,00	160,00	745,00

Fait à TIZI OUZOU,
le 15/01/2014 à: 10:19



II

Le présent contrat est régi par l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 sur les assurances, en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent.

CHAPITRE I

OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 1^{er} TRANSPORTS ASSURES:

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aérien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi dans son ensemble par les règles de l'assurance maritime et les dispositions qui suivent.

ARTICLE 2 :

1) Principaux modes d'assurance :

Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions "TOUS RISQUES" soit aux conditions "Franc d'avaries particulières sauf (FAP SAUF)". **A défaut de stipulation expresse accordant la garantie "TOUS RISQUES", elles sont assurées aux conditions "FAP SAUF".**

2) Assurance "TOUS RISQUES" :

Dans l'assurance "TOUS RISQUES" sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements fortuits ou de force majeure.

3) Assurance "FAP SAUF"

Dans l'assurance "FAP SAUF", sont aux risques de l'Assureur dans les Conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après:

- Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement; déraillement; heurt; renversement, chute d'u



الشركة الجزائرية للتأمين وإعانة التأمين
Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

III

CONDITIONS PARTICULIERES

Police Facultés
Facultés Maritime

Aux Conditions Générales de la police d'assurance des marchandises transportées par voie maritime imprimé du 14.07.96 ci-annexées et à celles particulières qui suivent :

LA COMPAGNIE ALGERIENNE D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE C.A.A.R - Spa

Sise 48, Rue Didouche Mourad Alger

Ci-après dénommé l'assureur : **CAAR AGENCE « 205 »**
N.VILLE TIZI-OUZOU

Assure à : **ENIEM « UNITE CUISSON »**

SISE à : OUAD AISSI TIZI-OUZOU

Agissant tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra la somme de Deux Cent millions de dinars (600.000.000,00 DA) au maximum par expédition et par Navire .

Toutefois, les expéditions dont la valeur dépasse le plein précité restent couvertes moyennant déclaration faite par l'assuré à l'assureur avant le début des risques.

Article 1 : CONDITIONS D'ASSURANCE

Le présent contrat est souscrit aux Conditions **TOUS RISQUES** conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 4 de l'article 2 des Conditions Générales,

Article 2 : RISQUES DE VOL ET DISPARITION

L'assureur garantit sans surprime les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées à la suite de vol total ou partiel, de pillage et de disparition.

Le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que des traces d'effraction ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 17 et 19 des Conditions Générales. De même la disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'assureur que sur présentation d'un certificat de non débarquement ou procès verbal différentiel au port de destination et/ou une attestation de perte définitive et de recherche infructueuses.

Article 3 : DUREE DES RISQUES

Par dérogation aux dispositions contraires de l'article 09 des Conditions Générales, les risques de l'assureur commencent au moment où les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayant droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayant droit tout endroit leur appartenant ou non où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois si pour une raison quelconque les marchandises n'entrent pas dans les magasins du destinataire de ses représentants ou ayant droit dans un délai de 60 jours calculés depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire de mer ; la garantie cesse à l'expiration de ce délai.

Article 4 : TRANSBORDEMENT

En cas de transbordement la garantie de l'assureur reste acquise moyennant déclaration préalable de l'assuré.

Article 5 : SEJOUR A QUAI

Les marchandises assurées ne peuvent séjourner au delà de 60 jours dans les ports de débarquement à partir du moment de la fin du 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 des 60 jours.

Article 6 : FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

Toutes les expéditions de l'assuré (**ENIEM UNITE CUISSON**) sont automatiquement couvertes l'assuré s'engageant à adresser mensuellement à l'assureur les déclarations d'aliments du mois au plus le 15ème jours du mois suivant.

Article 7 : ETABLISSEMENT DE L'AVIS D'ALIMENT

L'assuré doit établir l'avis d'aliment avant le début du risque au plus tard avant l'arrivée des marchandises au port, la date d'établissement doit figurer sur l'avis d'aliment.

Article 8 : TAUX DE PRIME

Le (s) taux de prime applicable (s) à la présente police est (sont) fixé (s) à 0,135%.

Article 9 : CONSTATATIONS DES AVARIES

En cas de sinistre garanti, les réceptionnaires devront s'adresser pour les constatations à l'un des experts figurant sur la liste annexée à la présente police.

Article 10 : DELAIS DE CONSTATATION

Conformément à l'article 19 des Conditions Générales, les réceptionnaires sont tenus de provoquer les constatations dans les 60 jours qui suivent le déchargement de la marchandise assurée du navire transporteur au port de destination.

Toutefois, lorsqu'une prorogation de ce dernier délai a été convenue, les délais de constatations sont automatiquement prolongés jusqu'à l'expiration du délai de couverture.

Article 11 : REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

a) Franchise

Par dérogation à l'article 22 des Conditions Générales les avaries particulières matérielles seront réglées sans franchise.

b) Contribution Provisoire d'Avaries Communes

Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, l'assureur se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution d'avarie commune, à charge pour l'assuré de prévenir l'assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention. L'obligation pour l'assureur de substituer à l'assuré ne vaut toutefois que dans la mesure ou les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheraient pas l'assureur de s'y conformer.

Si du fait de cette substitution l'assureur se trouvait amené à verser une contribution provisoire supérieure à celle qui lui incombe en application de l'article 23 des Conditions Générales, ou à fournir une caution pour un montant supérieur à son engagement définit par ledit article, l'assuré sera tenu de lui rembourser sans délai l'excédent de la contribution qu'il aurait ainsi avancé ou de substituer à lui pour la fraction de la caution dépassant son engagement.

Article 12: PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

Le dossier de réclamation devra comprendre les documents suivants :

- ❖ **Déclaration de sinistre**
- ❖ **Copie de l'avis d'aliment**
- ❖ **Rapport d'expertise**
- ❖ **Facture commerciale domiciliée**
- ❖ **Lettre de réserve préliminaire ou PV de constat contradictoire signé par le bord ou son représentant à la limite par NASCHO non pas l'entreprise portuaire.**
- ❖ **Attestation de non débarquement en cas de manquant ou tout autre attestation prouvant la non livraison de la cargaison**
- ❖ **Bordereau de réserves**
- ❖ **Connaissance**
- ❖ **Liste de colisage**
- ❖ **Note de débit**

Article 13 : INSTRUCTIONS A SUIVRE EN CAS DE SINISTRE

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

- Aviser l'assureur dès la connaissance du sinistre
- Prendre les mesures utiles pour réduire la perte au minimum en vertu du principe que tout assuré doit, en toutes circonstances, agir en « bon père de famille »
- Préserver les recours contre les tiers, transporteurs en particulier, avec l'émission d'une lettre de réserve au plus tard le jour d'enlèvement adressé au tiers responsable.
- Si l'avarie ou le manquant est apparent, ne pas prendre livraison des marchandises sans faire établir, au préalable, et au plus tard au moment de la réception de celles-ci, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant ou bien une lettre de réserve avec description des dommages.
- Dans le cas où les manquants ou dommages sont constatés **sur quai** :
 - A) dégâts apparents : le transitaire doit signer par le biais de l'expert désigné pour constatation des dommages un PV contradictoire avec le bord.
 - B) A l'enlèvement ou au déchargement de la marchandise, l'assuré porter des réserves immédiatement et signer conjointement avec le transporteur ou son représentant ou bien le tiers responsable une lettre de réserve **ou à défaut** dans le cas où ce dernier **refuse de signer**, l'assuré doit porter des réserves par voie postale avec accusé de réception.
 - C) Dans le cas où les dommages sont dus à la manutention : l'assuré doit porter deux (2) lettres de réserve adressées à : l'entreprise portuaire et le transporteur.
- Dans le cas où les dommages ou manquants sont constatés **sur site** :

S'agissant d'entrepôts sous douanes, les 03 jours sont comptés à partir de l'enlèvement portuaire (le bon d'enlèvement engendre le transfert de risque).

Dans ce cas le transitaire doit obligatoirement notifier les réserves à l'encontre du tiers responsable dans un **délais de 03 jours** une fois la marchandise a fait l'objet de réception définitive, ou à défaut contrainte rencontrée sur le terrain par le client une lettre de réserve doit être envoyée par voie postale avec accusée de réception (revêtus de date et cachet).

Article 14 : PARTICIPATION BENEFICIAIRE

La CAAR s'engage à consentir à l'assuré ENIEM une participation bénéficiaire plafonnée à 10% dans le cas où le rapport sinistre à prime (S/P) généré est inférieur à 40%.

Article 15 : EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat prend effet le 01.01.2014 et produira son effet sans interruption jusqu'au 31.12.2014.

Toutefois, chaque partie se réserve la faculté de le dénoncer moyennant préavis de 03 mois donné par lettre recommandée.

✓ L'ASSURE

L'ASSURE : ENIEM UNITE CLISSON

CL 4120

ADRESSE : BP 108 TIZI OUZOU

FAX : 026 22 54 56

TELEPHONE N° : 026 22 54 56

DOSSIER REF. N° : 153009

IV

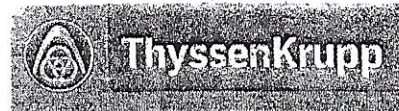


DECLARATION DE SINISTRE (1)

Renseignements sur l'expédition et l'assurance	Renseignements sur les pièces de réclamation (2)
Navire/ Avion <u>SCL ANITA</u> Arrivé le : <u>07/03/13</u>	() Avis d'aliments n° : _____ du : _____
Voyage de : <u>ANVERS</u> à <u>BESJAIA</u>	() Connaissance ou LTA : _____ du : _____
Cargaison déchargée le : _____	() Facture commerciale n° : _____ du : _____
Cargaison enlevée le : _____	() Facture d'origine n° : _____ du : _____
Transporteur (3) : <u>CNAN NORD</u>	() Liste de colisage n° : _____ du : _____
Adresse : <u>BESJAIA</u>	() Lettre de réserves n° : _____ du : _____
Fax n° : _____	() Procès-verbal de constat n° : _____ du : _____
Club de protection : _____	() Rapport d'expertise n° : _____ du : _____
Adresse : <u>BOBINES TOLE</u>	() Note d'honoraires du : _____
Fax n° : _____	() Attestation de perte n° : _____ du : _____
Nature marchandise transportée : <u>BOBINES TOLE</u>	() Attestation de dépôt de plainte : _____ du : _____
Quantité : <u>112 CLS BOBINES</u>	() Note de débit de DA : _____
Valeur assurée : <u>50.647.501,01 DA</u>	
Police d'assurance n° : <u>34 000 000 50</u>	
Date d'effet : <u>18/</u>	
Avis d'aliment n° <u>CU006/13</u> du <u>18/02/13</u>	

ThyssenKrupp Steel Europe

Original



ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

FACTURE

ENIEM DIRECTION EXPLOITATION
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU
ALGERIE

Pays de destination
Algérie
Numéro de facture/Date
23834093 / 20.02.2012
Notre numéro d'ordre/Date
34.31917 + 34.32246 / 10.09.2012
Personne de contact/Téléphone
Nicole Bender / 0049-2732-599-4153
Division/Téléfax
/ 0049-2732-599-4144
Votre numéro
869206

Nous avons envoyé:
FOB PORT ANVERS INCOTERMS 2010
PAR: M/V "SCL ANITA" OU AUTRE ENV. 20.02.2012

FOB PORT ANVERS INCOTERMS 2010
EXPEDITION DE DIVERSES TOLES:
TOLERANCE +/-10 PCT

CODE 100 308:TOLE DC 04 EK 0,60X778 MM.
QUANTITE:52,686 TONNES:P.U:763,00 EUR/TONNE.
CODE 100 309:TOLE DC 04 EK 0,60X490 MM.
QUANTITE:18,92 TONNES:P.U:793,00 EUR/TONNE.
CODE 100 310A:TOLE DC 04 EK 0,60X595 MM.
QUANTITE:61,06 TONNES:P.U:789,00 EUR/TONNE.
CODE 100 312A:TOLE DC 04 EK 0,60X555 MM.
QUANTITE:47,45 TONNES:P.U:789,00 EUR/TONNE.
CODE 100 313A:TOLE DC 04 EK 0,60X747 MM.
QUANTITE:34,86 TONNES:P.U:763,00 EUR/TONNE.
CODE 100 317A:TOLE DC 04 EK 0,80X1040 MM.
QUANTITE:55,54 TONNES:P.U:717,00 EUR/TONNE.
CODE 100 721:TOLE DC 04 EK 1,00X900 MM.
QUANTITE:32,22 TONNES:P.U:707,00 EUR/TONNE.
CODE 100 162:TOLE DC 01 1,20X1000 MM.
QUANTITE:30,75 TONNES:P.U:675,00 EUR/TONNE.CODE 100 324:TOLE DC
04 EK 0,80X650 MM.
QUANTITE:46,528 TONNES:P.U:758,00 EUR/TONNE.
CODE 100 449A:TOLE DC 04 ED 0,60X770 MM.
QUANTITE:98,06 TONNES:P.U:792,00 EUR/TONNE.
CODE 100 452A:TOLE DC 04 ED 0,60X600 MM.
QUANTITE:26,63 TONNES:P.U:817,00 EUR/TONNE.
CODE 100 453:TOLE DC 04 ED 0,80X1130 MM.
QUANTITE:20,37 TONNES:P.U:736,00 EUR/TONNE.
CODE 100 451:TOLE DC 04 ED 1,00X665 MM.
QUANTITE:75,39 TONNES:P.U:776,00 EUR/TONNE.
CODE 100 450A:TOLE DC 04 ED 0,60X950 MM.



ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

ENIEM DIRECTION EXPLOITATION
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU
ALGERIE

Numéro de BORDEREAU DE COLISAGE/Date Page
23834093 / 20.02.2012. 4

Poste	Désignation	Dimension	Quantité	Poids brut/	Poids net	
12						HS-Code: 72091790
	Code No. 100308 - 0,60 x 778 mm					
	8 COLIS					
				52,686 /	52,300	TONNES
13						HS-Code: 72091790
	Code No. 100317 A - 0,80 x 1040 mm					
	6 COLIS					
				55,540 /	55,240	TONNES
14						HS-Code: 72112330
	Code No. 100310 A - 0,60 x 595 mm					
	12 COLIS					
				61,060 /	60,580	TONNES
15						HS-Code: 72091790
	Code No. 100451 - 1,00 x 665 mm					
	13 COLIS					
				75,390 /	74,870	TONNES
16						HS-Code: 72091790
	Code No. 100449 A - 0,60 x 770 mm					
	18 COLIS					
				98,060 /	97,250	TONNES
112 COLIS SAID TO BE :						
108 COLIS LOOSE +						
4 PACKAGES STC 10 COLIS TOLES						
				636,884 /	631,960	TONNES
				636884,00* /	631960,00*	KG

ThyssenKrupp Steel Europe AG
Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg
ThyssenKrupp Steel Europe AG
Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg
Postfach 47161 Duisburg (0203) 52-25102
Telefon: (0203) 52-25102
Telefax: (0203) 52-25102
Internet: www.thyssenkrupp-steel-europe.com
ID.-Nr.: DE81206868
Sitz der Gesellschaft: Duisburg
Registergericht: Duisburg HR B 9326

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Dr. Heinrich Hiesinger
Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Dr. Heinrich Hiesinger
Vorstand: Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Thilo Lutz, Thomas Schlenz

Bankverbindungen:
Commerzbank AG, DU-Hamborn
Commerzbank AG, DU-Hamborn
Commerzbank AG, DU-Hamborn
Deutsche Bank AG, DU-Hamborn
Helaba, Düsseldorf

BLZ 35040038, Kto.-Nr. 534460100
BLZ 35070030, Kto.-Nr. 210109500
BLZ 35040038, Kto.-Nr. 534460100
BLZ 35070030, Kto.-Nr. 210109500
BLZ 35050000, Kto.-Nr. 511154

مكتب معاينة خبير تقني
BUREAU D'EXPERTISE TECHNIQUE ETUDES ET CONTROLE
- B.E.T.E.C -

VIII

RAPPORT D'EXPERTISE

453009

Béjaïa, le : 24/04/13

N°/Ref. : REP 090B13

S/S - MSC NITA du 07/03/13
en provenance de ANTWERP

Entre :

ENIEM DIRECTION EXPL
ZI OUED AISSI T.OUZOU

Et :

Le Bureau d'Expertise Technique Etudes et Contrôle 67, Rampe du Port - BEJAIA.
Mr. IDRES Mahmoud a été à l'amiable désigné, avec mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivantes :

112 BOBINES TOLES EN ACIER

POIDS : Brut 636.884 T/M

Déclarons et certifions ce qui suit :

Adresse : Mr. IDRES 67, Rampe du Port - BEJAIA

Tél. : 034 20 29 66 - Téléc : 83932 Idris • R.C. : Béjaïa n° 99 A 0922920



IX

ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA

DMA IMP. 10/00

BORDEREAU DES RESERVES

PRISES

A L'EMBARQUEMENT (1)
AU DEBARQUEMENT (1)

DU NAVIRE

PARTANT DE (1)

BEJAIA

ARRIVEE A (1)

BEJAIA 17.03.2013

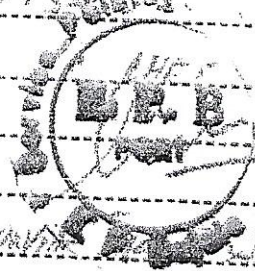
N° de Gros

1471

Destination ou Provenance (1)

1471

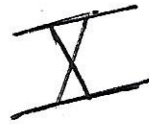
MARQUES	NUMEROS	QUANTITE		NATURE DE LA MARCHANDISE	RESERVES
		Nombre de colis	Sur partie de		
01	ETE ELECTRO		07	Pis Fines	
02	SEITEX ALGERIE		02	CHASSE	
03	M. JAHAD		01	Vins	
04	FRANAY		01	CHASSE	
05	LE LER		01	CHASSE	
06	SA SEMI		01	CHASSE	
07	ENIEM	x	117	3-ème. Tercel	17.03.2013 Fourniture
08	ENIEM	x	112	Colis Tercel	
09	DCC		01	CHASSE	Fourniture
10	139		02	CHASSE	
11	M. JAHAD		05	Vins	
12	SA SEMI		01	CHASSE	
13	ENIEM		08	Pis	
14	SPD CERVAT		01	CHASSE	
15	SA SEMI		01	CHASSE	
16	ENIEM	x	01	CHASSE	Fourniture
17	CEC SUPA		1000	Pis. 1. P. P. P.	
18	DCC		03	CHASSE	
19	SA SEMI		01	CHASSE	
20	DCC		03	CHASSE	
21	SA SEMI		600	Pis. 2. P. P. P.	
22	SA SEMI		11	Colis	
23	CHASSE		05	Pis. P. P. P.	P. P. P. P. P.
24	DCC		02	CHASSE	
25	FR. REG. APT. ON. 10				
26	SA SEMI				
27	SA SEMI				
28	SA SEMI				



TABET 1000

Date d'arrivée : 17.03.2013

THYSSENKRUPP STEEL EUROPE AG



BILL OF LADING

013

B/L No.

Reference No. 34.32246

Consignee

A ORDRE DE LA B.E.A.

SITE ENIEM

Notify address

ENIEM DIRECTION EXPLOITATION
Z.I. OUED AISSI
TIZI OUZOU

ALGERIE. His agents and servants shall not, in any circumstances whatever, be under any liability for failure to give notice of arrival of the goods, any provision in this Bill of Lading or any custom of the port to the contrary notwithstanding.)

Local vessel	from
--------------	------

(Ocean) vessel

Port of Loading

~~SCL ANITA~~
Port of discharge

~~Antwerpen~~
Final destination

Freight payable at

Number of original B/L

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS

REMISE Marks & Nos	DESTINATION Number and kind of packages: description of goods	3/THREE Gross weight kg	Measurement
ENIEM DIRECTION EXPLOITATION TIZI OUZOU PORT BEJAIA	112 COLIS SAID TO BE : 108 COLIS LOOSE + 4 PACKAGES STC 10 COLIS TOLES L/C N° 098ICD0000313099 ON BOARD FRET PAYABLE A DESTINATION	636.884,000 KGS	
La responsabilité du transporteur est dérogée pour toute perte, avarie ou manquant survenus pendant la période allant de la réception des marchandises en vue de leur transport jusqu'au début du chargement sur le navire et de la fin du déchargement des marchandises jusqu'à leur livraison. Les conditions d'utilisation des conteneurs armateur mis à la disposition de la clientèle sont les suivantes: - Conteneur(s) à remettre vide, propre, en bon état et franco de tous frais. Clauses surestaries conteneurs - Franchise : 15 jours - Du 16^{ème} au 30^{ème} : 10 us \$/jour/20' ou 20 us \$/jour/40' - Du 31^{ème} au 60^{ème} : 20 us \$/jour/20' ou 40 us \$/jour/40' - Au-delà : 30 us \$/jour/20' ou 60 us \$/jour/40' Packages over 2000 kilos weight each to be loaded and discharged at the risk of the owners of the goods. COPY NOT NEGOTIABLE Freight paid or payable on this shipment is always due and returnable, ship or goods lost or not lost and is valid upto 'BOARD' at Algerian Port. All further expenses to be borne by receivers. Tous frais depuis BORD arrivée à régler par le réceptionnaires.			

FREIGHT

	Total
--	-------

The carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in this Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control - he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.

Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, the stipulations include the conditions printed on the back hereof.

The said goods to be delivered to the consignee or to his or their assigns her or they pay freight and charges as below.

In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant. In witness whereof original Bills of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others to be void.

Place and date of issue

ANTWERP.

19/02/2013

Signed (for the Master) by _____

INTERNATIONAL SHIPPING AGENCIES N.V.
AS AGENTS FOR
CNAN NORD Spa, OCEAN CARRIER

XI
ThyssenKrupp Steel Europe

Original



ThyssenKrupp Steel Europe AG, Kaiser-Wilhelm-Str. 100, 47166 Duisburg
ThyssenKrupp Steel Europe AG, Postfach, 47161 Duisburg

ENIEM DIRECTION EXPLOITATION
Z.I. OUED AISSI TIZI OUZOU
ALGERIE

Numéro de BORDEREAU DE COLISAGE/Date Page
23834093 / 20.02.2012 5

C/D NO. 098ICD0000313099 ::: MOGEA301008261

Marquage:
ENIEM DIRECTION
EXPLOITATION
TIZI OUZOU
PORT BEJAIA

ThyssenKrupp Steel Europe AG

iv. Th

iv. De

ThyssenKrupp Steel Europe AG
Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg
Postfach 47161 Duisburg
Telefon: (0203) 52-0 (Vermittlung)
Telefax: (0203) 52-25102
Internet: www.thyssenkrupp-steel-europe.com
ID.-Nr.: DEB12178585 Steuernr.: 5107/5710/2600
Sitz der Gesellschaft: Duisburg
Registergericht: Duisburg HR B 9326

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Dr. Heinrich Hiesinger
Vorstand:
Andreas J. Goss (Sprecher),
Dr.-Ing. Herbert Eichelkraut,
Dr.-Ing. Heribert R. Fischer,
Thilo Lutz, Thonias Schlenz

Bankverbindungen:
Commerzbank AG, DU-Hamborn
Deutsche Bank AG, DU-Hamborn
Helaba, Düsseldorf

BLZ 35040038, Kto.-Nr. 534460100
BLZ 35070030, Kto.-Nr. 210109500
BLZ 30050000, Kto.-Nr. 511154