

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES DE GESTION ET
COMMERCIALES



Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention d'un diplôme de master en science

financière et comptabilité

Option : finance et assurance

Thème :

***Assurance marchandises transportées par
voie maritime en Algérie***

Cas : SAA Tizi-Ouzou

Réalisé par :

OUKIL MOHAMED

OULD AMER KOCEILA

Encadré par :

Mr SEDIKI ABDERRAHMANE

Co-Encadré par :

Mr NAIT AMAR ALI

Devant le jury composé de

Président : Mme MEKACHER AMEL, MCB, UMMTO

Rapporteur : Mr SEDIKI ABDERRAHMANE, MAA, UMMTO

Examineur : Melle LOUGGAR ROSA, MAA, UMMTO

Année universitaire : 2020 / 2021

Remerciements

En premier lieu, nous remercions Dieu tout puissant de nous avoir donné le courage et la volonté de mener à bien ce travail.

On tient à exprimer nos profondes gratitudee et nos vifs remerciements à nos encadreurs, Monsieur Sediki et Monsieur Nait Amar pour le temps qu'il nous a consacré, pour leurs conseils précieux et leur grande patience, pour toute leurs aides et leurs appuis durant la réalisation de ce travail .merci infiniment monsieurs.

Nos remerciements sont adressés également à nos chers parents qui nous ont aidés et soutenus durant notre vie.

Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir tait l'honneur d'examiner et d'évaluer notre travail ainsi que l'ensemble du personnel de la Société Algérienne d'Assurance. Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de Ioin à l'élaboration de ce travail.

Dédicaces

A la mémoire de mes parents défunts, mon père et ma mère paix a leurs âmes.

Je tien à dédier le fruit de notre patience et de notre travail :

*A ma femme et mon fils, à mon très cher frère Sidali , pour le Soutien qu'ils
m'ont apporté tout au long de mes études,*

A mon ami Ali Akouchi,

A toute la famille

A mes enseignants et en particulier

Monsieur SEDIKI et Monsieur Nait Amar.

« MOHAMED »

*Avec un énorme plaisir, un cœur ouvert et une immense joie que je Dédie ce
mémoire de fin d'études,*

*A mes chers parents, pour leur patience, leur encouragement
Et leur soutien tout au long de ma vie,*

A mes chers frères, A mes chères sœurs

A toute la famille

A mes enseignants et en particulier

Monsieur SEDIKI et Monsieur Nait Amar.

Les membres de jury, chacun en son nom.

« KOCEILA »

LISTE DES ABREVIATIONS

ABREVIATIONS	SIGNIFICATIONS
CTMM	Contrat de Transport Maritime des Marchandises
CAMM	Contrat d'Assurance Maritime Marchandises
FAB SAUF	Franc d'Avaries Particulières SAUF
ONP	Office Nationale des Ports
SONAMA	Société Nationale de Manutention
EPE	Entreprise Publique Economique
SPA	Société Par Actions
CNAN	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
Ro/Ro	Roll-On, Roll-Off
HYPROC	Compagnie Etatique qui Transporte les Hydrocarbures
ENTMV	Entreprise Nationale de Transport Maritime des Voyageurs
OMI	Organisation Maritime Internationale

LTM	Lettre de Transport Maritime
EPAL	Entreprise Portuaire d'Alger
FM	Facultés Maritimes
DAT	Delivered At Terminal
SAA	Société Algérienne d'Assurance
TR	Tous Risque
TTC	Toutes Taxe Comprises
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
USD	United States Dollar

Liste des tableaux

Tableau n°	Objet	Page n°
Tableau 1	Trafic des ports algériens en 2008	Page 07
Tableau 2	Nombre de navires de la marine marchande.	Page 11
Tableau 3	La tarification de Tous Risques.	Page 40
Tableau 4	Les différentes garanties et taux de couverture	Page 42
Tableau 5	Les valeurs assurées	Page 44
Tableau 6	Primes « responsabilité civile »	Page 45
Tableau 7	Les garanties offertes par la SAA	Page 63
Tableau 8	Types et nombres de navires au monde	Page 69
Tableau 9	L'évolution des sinistres déclarés par branches	Page 74
Tableau 10	L'évolution des sinistres réglés par branche	Page 75
Tableau 11	Taux de la prime relative a la garantie Vol et disparition	Page 78
Tableau 12	Taux de la prime / la garantie prolongation de séjour au quai	Page 79
Tableau 13	Surprimes pour âge et pavillon du navire	Page 80

Liste des graphiques

Graphique 1. Le portefeuille des produits de la SAA (année 2017) page 64.

Graphique 2. Le positionnement de la SAA dans la branche automobile année 2016 page 65.

Graphique 3. Le positionnement de la SAA en hors automobile pour l'année 2016 page 66.

Graphique 4. Le positionnement de la SAA en toutes branches pour l'année 2016 page 67.

Graphique 5. L'évolution de la marge de solvabilité et des provisions techniques page 68.

Graphique 7. Les sinistres réglés par branche page 76.

Liste des figures

(fig. 1). L'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce page 09.

(Fig.2). Les pertes totales de navires en 2018, par zones géographiques page 70.

(Fig.3). Les sinistres (avaries) dans la dernière décennie page 71.

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre1: Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et Conceptions.....	5
Section1 : L’historique du transport maritime des marchandises en Algérie.	5
Section2 : L’encadrement juridique du transport de maritime des marchandises.....	12
Section3 : Le contrat du transport maritime des marchandises et le contenu.	18
Section4 : Les incoterms, les intervenants et la typologie de marchandises transportées par mer.....	24
Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime : avantages et procédures.....	32
Section1 : l’avantage de l’assurance transport marchandise maritime.....	32
Section2 : Les procédure et formes d’assurance maritime en Algérie.....	38
Section3 : Les garanties d’assurance maritime en Algérie.....	46
Section4 : L’indemnisation des sinistres transports maritimes.....	52
Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.....	61
Section1 : La présentation de l'organisme d'accueil (SAA).....	61
Section2 : La sinistralité au niveau international et au niveau national.....	69
Section3 : la production et la tarification d’un contrat établi par la SAA.....	76
Section4 : L’étude d’un cas sinistre de marchandise au niveau de la SAA	84
Conclusion générale.....	92

Introduction Générale

Introduction générale

Contexte de la recherche

Le commerce international est aujourd'hui un phénomène de plus en plus international où le transport par voie maritime reste dominant même si les autres modes de transport gardent un volume important de trafic de marchandises. De même, depuis les années 1950, les moyens de transports ont connu de nombreuses améliorations qui ont permis de les rendre plus rapides, de diminuer leur coût de fonctionnement et d'augmenter largement leur capacité de transport, c'est-à-dire le volume qu'ils sont capables de charrier.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes et il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises.

Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre. En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO₂ par tonne-kilomètre. Le transport maritime de marchandises est un moyen de transport peu coûteux et qui convient surtout pour le transport de petits lots et des courtes distances¹.

Ainsi, par exemple, les améliorations techniques intervenues dans les transports maritimes, qui prennent actuellement en charge $\frac{3}{4}$ du volume de commerce mondial de marchandises, ont permis de diminuer le coût du transport maritime de $\frac{2}{3}$ entre 1929 et 1960. En outre, l'apparition des navires porte-conteneurs à la fin des années 1950 a révolutionné le transport maritime international ; les quantités transportées par voies maritimes sont passées de 500 millions de tonnes entre 1950 à plus de 5,8 milliards de tonnes en 2002. Les plus récents porte-conteneurs peuvent ainsi transporter quelque 6.000 conteneurs qui, une fois à terre², nécessiteront autant de camions et/ou de trains.

En Algérie le principal moyen de transport est la voie maritime, à l'import comme à l'export, dispose de onze ports marchands dont trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa) trois ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba) deux moyens (Djen-Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports à Ghazaouet, Dellys et Ténès, ainsi étant qu'un grand importateur de produits de consommations, d'équipements, pharmaceutiques ainsi que d'autres produits de toutes natures, ses importateurs sont essentiellement de grands groupes tels que : Benamor, Cevital, Biopharm, mais il existe plusieurs autres importateurs issus des petites et moyennes entreprises. L'Algérie est aussi exportatrice d'hydrocarbures, de gaz liquéfié et de leurs sous-produits et autres minerais comme le fer, le phosphate, le zinc etc...

Par définition, l'assurance est un processus de garantie du risque sur le plan juridique, et comme une entité organisée en mutualité au plan technique. Cette compréhension passe par la définition juridique où l'assurance qui est une convention par laquelle, en contrepartie d'une

¹ <https://www.institut-numerique.org/>

² www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf

Introduction générale

prime, l'assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu dans le contrat³.

En plus, les pertes de marchandises, des disparitions, des avaries peuvent inévitablement survenir soit en cours de la phase maritime proprement dite, soit lors de déchargement (dans la majorité des cas) ou enfin, pendant le stationnement au port jusqu'à livraison ou pendant le trajet terrestre, ferroviaire et/ou aérien préliminaire et/ou complémentaire au transport de base (maritime).

Dans ces conditions, la fonction économique de l'assurance transport consiste essentiellement à couvrir :

- les moyens de transports de marchandises contre les risques liés au transport et échappant à la volonté et au contrôle de l'homme ;

- les facultés « marchandises » transportées contre les risques auxquels elles sont exposées en cours de voyage. En raison de ces garanties qu'apporte l'assurance transport,

Le certificat d'assurance s'est imposé comme pièce courante et indispensable à toute vente internationale.

La problématique de la recherche

Il est unanimement admis que, les entreprises exportatrices ou importatrices choisissent leur mode de transport en fonction de certains critères qui leurs sont souvent propres, ils sont en fonction de la disponibilité du mode de transport, du coût de transport, de la capacité et la fiabilité du transport, du délai de livraison et de la sécurité de transport, selon le contrat de transport maritime des marchandises et les clauses citées dans ce dernier (**CTMM**).

D'autres critères influencent ce choix, il s'agit de la nature du produit et de la situation géographique du pays de l'acheteur ou de vendeur, dans cette compétition, le transport maritime demeure le plus économique et occupe l'avant-scène du commerce international, mais il n'y aura pas de développement de transport en général ou le maritime en particulier sans les assurances⁴, qui se traduise en contrat d'assurance maritime, précisément sur des marchandises (**CAMM**).

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

L'objet de notre présent travail est d'analyser le lien entre l'assurance maritime et le transport maritime (marchandises) tout en appuyant sur divers sources d'informations, de

³ YVONNE-LAMBERT FAIVRE « Droit des assurances » w 10ème éd, Ed. Dalloz Delta, 1995.P.25

⁴ HENRIEFT D et ROCHET J-C «microéconomique et assurance», Ed. Economica, Paris 1991. P.18

Introduction générale

comprendre la nature de relation (complétive ou partielle), dans ce contexte, notre problématique se présente à travers une question centrale qui consiste

Quelles sont les procédures de souscription et d'indemnisation lors d'une opération d'importation de marchandise illustrer à travers le cas d'avaries particulières en assurance transport maritime international sur facultés ?

Pour ce faire, les questions suivantes vont nous renseigner sur le mode de construction de cette problématique et des réponses à apporter :

- Comment un importateur ou un exportateur peut se contracter avec un transporteur

Maritime ? Et quels sont les intervenants et le types de marchandises dans ce type de transport ?

- Qu'est-ce que c'est un contrat d'assurance facultés maritime ? et comment gérer les risques et les avaries ?

Hypothèses de la recherche

L'objectif de ce travail est de tenter de comprendre l'avantage des assurances sur facultés dans le transport maritime des marchandises, dans le contexte de mutation que vit actuellement l'économie Algérienne. Il s'agit aussi de montrer le grand rôle des assurances dans le commerce international (l'import/l'export) du pays en général et l'influence de la sous branche assurance transport facultés maritime des marchandises sur le transport maritime.

Pour atteindre cet objectif, nous basons notre travail sur les hypothèses suivantes :

H1 : Les privilèges et les qualités de transport maritime des marchandises qui sont offerte par le transporteur sont relatifs aux exigences et aux critères du client (importateur/exportateur), ainsi que le client est au choix et aussi selon les critères pour signé un contrat de transport maritime des marchandises avec le contrepartie.

H2 : La police d'assurance sur facultés est une exigence intégrale pour toutes opérations d'import ou d'export, le contrat d'assurance sur facultés doit stipuler tous les détails relatifs aux risques éventuels et les garanties exigées pour la couverture des risques en cas d'avaries (sinistres).

Intérêt de la recherche

Cette étude présente un double intérêt, l'aspect théorique qui permettra de mieux appréhender l'assurance et les mécanismes de l'assurance maritime sur facultés d'après l'expérience soutenue de l'Algérie, tout en s'enrichissant des connaissances sur le transport maritime et ces conditions de fonctionnement. Sur tout les plans, comprendre les mécanismes d'assurances maritimes sur facultés, qui satisfait des besoins d'assurer et de garantir avec les exigences du commerce moderne, car les assurances maritimes dépendent de la réglementation des transports maritimes auxquels elle s'applique l'ouverture du risque et l'importance des garanties.

Introduction générale

Méthodologie de la recherche

Pour mener à bien cette étude, nous avons procédé à une méthodologie de recherche est de ce fait descriptive et analytique. Etant donné que la finalité de ce travail consiste à analyser plusieurs ouvrages, revus et sites internet d'assurance maritime, les résultats de cette recherche restent valables uniquement pour notre travail étudié. Durant cette étude de cas (juin 2021-septembre 2021), nous avons consulté des documents et rapports au niveau de la bibliothèque afin de comprendre et analyser les assurances maritimes sur facultés.

Chapitre1: *Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.*

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Chapitre1: Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Introduction

Le mode de transport maritime est un vecteur essentiel dont le développement est étroitement lié à celui du commerce international qui reste, malgré sa lenteur, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises générales (produits lourds et volumineux comme les céréales, les hydrocarbures, les fruits...etc.).

En plus, il couvre celui des marchandises préalablement conditionnées ce qu'on appelle les marchandises diverses (général cargo), après le développement des conteneurs maritimes qui ont révolutionné toute la chaîne d'approvisionnement depuis le fournisseur jusqu'au client final.

Dans ce présent chapitre, on a d'étudier l'histoire et l'évolution du transport maritime, ainsi que la documentation nécessaire pour la transportation maritime et la législation internationale et nationale de ce mode de transport, il est important de présenter les intervenants du transport maritime, les types des marchandises ainsi que les incoterms maritimes.

Section1 : L'historique du transport maritime des marchandises en Algérie.

1. La naissance et la construction des ports avant l'Indépendance :

La construction des ports en Algérie remonte au IX^{ème} siècle avant notre ère avec l'arrivée des phéniciens, hardis navigateurs qui ont créé une série de petits ports (des Comptoirs) le long de la côte, pratiquement tous les 40 à 50 Km, distance équivalente à une journée de navigation. Exceptionnellement, ils installèrent sur le site algérois deux comptoirs pour leur permettre de faire escale avant Tipaza (en plus du comptoir de la région déjà existant: celui de Tamentfoust)¹.

D'après certains historiens, ce nouveau comptoir a existé grâce à l'abri naturel qui le protégeait des vents du nord-ouest par le massif de la Bouzaréah et des vents du nord-ouest par une succession d'îlots. Depuis, il y a eu le passage des Punique, des Romains, des Vandales et des Byzantins ... Tous ont laissé une trace de leur passage en faisant évoluer les ports algériens de sorte que l'Algérie est réellement un pays à vocation maritime et portuaire.

Mais, le véritable port d'El Djazair ne sera construit qu'en 1529 quand les habitants de la cité lieront alliance avec les Ottomans afin d'empêcher l'occupation de la ville par les espagnols qui avaient jusqu'à là réussi à garder "le Penon" situé sur un îlot rocheux² en face de la ville.

¹ <http://www.portalger.com.dz/histoire>

² Le port d'Alger [article] sem-linkR. Lespès, Annales de Géographie Année 1921 Volume 30 Numéro 165 pp. 195-222.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Le Grand Amiral Khair-Eddine relia ainsi le "Penon" à la ville au moyen d'une jetée en construisant un môle, en prolongement de l'îlot de façon à constituer un abri pour les navires par gros temps; ce premier élément du port d'El Djazaïr (ouvrages en blocs naturels qui composent une partie de la jetée actuelle connue sous le nom de son auteur et abritée efficacement du Nord par la darse de l'Amirauté) a été réalisé par 30.000 hommes et édifié en seulement trois ans.

A partir de 1830, avec la colonisation française, débutera la construction du bassin du Vieux Port qui comprendra: la jetée Nord, l'actuelle grande jetée « Kheir-Eddine », la jetée Sud (dite du large). Quant aux rampes reliant les quais à la ville, deux formes de radoub, gare et voies ferrées, elles seront achevées en 1865 tandis que la construction du bassin de l'Agha sera achevée en 1914 alors que celle de la gare maritime au môle El Djazaïr le sera entre 1950 à 1953.

2. Le monopole portuaire de l'état Algérien après l'Indépendance :

Indépendante le 05 juillet 1962, l'Algérie entamera une nouvelle ère pour s'ouvrir au monde international sans toutefois réaliser de nouvelle construction ni même d'agrandissement significatif durant les deux premières décennies car il a fallu gérer la période transitoire et déterminer le statut légal de l'exploitation portuaire.

Ainsi, il y a eu quatre grandes périodes dans le domaine, trois premières périodes étaient sous l'autorité de l'état et la quatrième c'était au début de la privatisation de ce domaine :

La première, concernera les réglementations transitoires et plus précisément le décret n° 063-442 du 5 novembre 1963 définissant le régime spécial des ports autonomes et le décret n° 063-443 du 9 novembre 1963 portant application du décret précédent. Cette période sera ainsi marquée par la séparation des fonctions d'investissements infra structurels des missions proprement commerciales.

On notera dès lors deux principaux intervenants :

- le ministère des travaux publics qui aura en charge les questions liées à l'investissement;
- la chambre de commerce pour les missions de gestion et d'exploitation³.

Sur la base de ces mêmes décrets seront adoptés d'autres réglementations ayant pour objectif d'instaurer l'autonomie des ports existants à l'époque :

- le port d'Alger avec le décret N063-44 du 09 novembre 1963 portant modification du décret N062-268 du 12 mars 1962 instituant le régime d'autonomie,

- les ports d'Oran, d'Arzew et d'Annaba par le décret N° 63- 445 du 09 novembre 1963.

³ La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur par Mohamed Kheyar et Noureddine Zerouklane, Université de Bejaia année 2008; Chapitre II : évolution et évaluation du système portuaire algérien.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

La deuxième catégorie quant à elle est constituée par les autres ports relevant de la chambre de commerce et du ministère des travaux publics.

Elle confère aux ports autonomes le statut d'établissement public performant et par là même les relations hiérarchiques propres aux institutions déconcentrées sur toutes les délibérations du conseil d'administration.

La troisième étape sera marquée par l'ordonnance N° 71-29 du 13 mai 1971 créant l'office nationale des ports (**ONP**) et par l'ordonnance N° 75-40 du 17 juin 1975 relative à l'organisation des séjours de marchandises dans les ports mais dont les textes d'applications n'ont jamais connu le jour.

C'est à cette période que sera créée la Société Nationale de Manutention (**SONAMA**) qui jusqu'en 1971 était rattachée à la Compagnie Algérienne de Navigation. Quant au remorquage, il devient une structure rattachée à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (**CNAN**).

La quatrième étape s'inscrit dans le cadre de la politique de restructuration des entreprises et sera marquée par les décrets du 14 Avril 1982 portant création des entreprises portuaires d'Annaba, Skikda, Bejaia, Alger, Mostaganem, Arzew, Oran et Ghazaouet et enfin par la loi 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation des entreprises publiques économiques (**EPE**) et la loi 88-02 du 12 janvier 1988 relative aux fonds de participation aux termes de laquelle l'**EPAL** est transformée en société par actions (**SPA**).

Tableau 1 : Trafic des ports algériens en 2008 (tonnes métriques).

Port	Trafic total	%	Trafic hors hydrocarbures	%	Part du trafic hors hydrocarbures (%)		
					import	export	total
Alger / Dellys	12 350 338	9,6	8 409 122	26,3	74,3	39,2	68,1
Annaba	5 844 503	4,6	5 426 917	17,0	87,8	99,9	92,9
Arzew / Béthioua	61 744 773	48,2	268 920	0,8	9,7	0,3	0,4
Béjaïa	15 684 776	12,2	6 163 086	19,3	86,0	1,7	39,3
Djen-Djen	2 119 580	1,7	2 078 722	6,5	97,9	100,0	98,1
Ghazaouet	1 008 895	0,8	984 211	3,1	97,2	100,0	97,6
Mostaghanem	1 036 828	0,8	993 949	3,1	95,6	100,0	95,9
Oran	4 612 402	3,6	4 467 472	14,0	97,0	96,0	96,9
Skikda	23 202 985	18,1	2 535 210	7,9	64,2	0,8	10,9
Ténès	608 559	0,5	608 559	1,9	100,0	100,0	100,0
Total	128 213 639	100,0	31 936 168	100,0	80,4	5,0	24,9

Source : Annuaire statistique des ports de commerce d'Algérie, Ministère des transports (Année 2008).

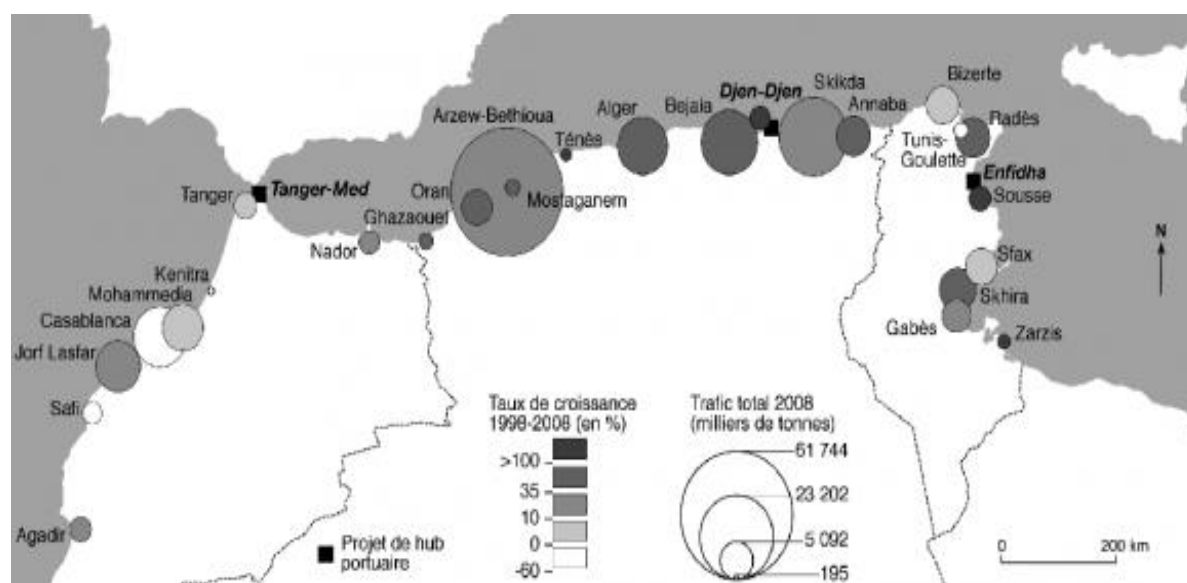
Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Le trafic portuaire met en valeur l'extrême spécialisation d'Arzew et Skikda, les deux grands ports pétroliers du pays, et dans une moindre mesure Béjaïa. Les autres ports ont plutôt un profil généraliste, à la mesure de la taille urbaine des villes littorales, Alger étant la plus grande ville et le plus fort trafic hors hydrocarbures (voir Tableau 1).

La corrélation entre taille urbaine et trafic portuaire hors hydrocarbures est de 0,71 en 2008, chiffre plutôt significatif qui illustre l'adéquation entre les ports et l'arrière-pays immédiat. Or malgré sa taille urbaine modeste (environ 170 000 habitants) par rapport à Alger (plus de 6 millions), Béjaïa concentre un trafic hors hydrocarbures de volume comparable, reflétant par là une certaine concurrence entre les deux grands ports généralistes. Cependant dans un pays à gestion socialiste, la concurrence reste limitée par le fait que l'Etat orchestre la sélection portuaire⁴.

Il y a d'abord une volonté de décentralisation en favorisant un aménagement du territoire qui ne soit plus nivelant au profit de la capitale mais qui puisse favoriser les dynamiques des ports à l'échelle locale. Le souci est ensuite de faciliter la manutention et de faire baisser la congestion à Alger, même s'il a pu être observé que les effets d'une telle "stratégie" restaient plutôt limités par rapport à leur coût économique et social.

L'Algérie dispose d'une façade de maritime de 1200 km jalonnée de 11 ports de commerce (fig. 1).



Source : autorités portuaires.

⁴ Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, MOHAMED-CHERIF FATIMA ZOHRA ET DUCRUET CESAR , <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2294>

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Trois ports pétroliers (Arzew, Skikda et Bejaïa), trois principaux ports polyfonctionnels (Alger, Oran et Annaba), deux moyens (Djen Djen et Mostaganem) et enfin, trois petits ports (Ghazaouet, Dellys et Ténès). Hormis ceux spécialisés dans l'exportation des hydrocarbures, ces organismes n'ont pas évolué depuis l'indépendance du pays. Conscient de son retard, l'État algérien semble vouloir renouveler le rôle de ses ports comme outils de son insertion mondiale⁵.

3. La privatisation du transport maritime des marchandises en Algérie :

Le transport maritime occupe une place importante dans l'économie nationale, il assure 97/% des échanges extérieurs de l'Algérie. Les investissements dans le secteur du transport maritime se caractérisent par leur spécificité, en raison particulièrement de leurs couts exorbitants et de la nécessité de procéder en même temps à des investissements en amont touchant particulièrement les ports maritimes de commerce, les chantiers de construction navale et outillages indispensables au chargement et déchargement des navires.

3.1 Ouverture du transport maritime des marchandises aux investisseurs privés:

L'Algérie désire également ouvrir et développer le secteur maritime en lançant, selon les dires du ministre des Transports, un immense programme. Dans les faits cela se traduira par l'achat de 27 navires qui seront livrés d'ici deux ans au plus tard. Le développement de ce secteur s'inscrit également, tout comme l'aérien, dans la volonté de modernisation des infrastructures et des moyens de transports.

Avec ce nouveau volet qui s'ouvre concernant la modernisation des transports algériens, le pays semble déterminé à modifier profondément les différents secteurs concernés. Reste désormais à savoir si le calendrier sera respecté.

Mais, conditionne le ministre, les opérateurs doivent respecter un cahier des charges, qui sera présenté prochainement au gouvernement. Dans ce cadre, un dossier sur le domaine maritime, portant notamment sur des propositions relatives à la mise à niveau de l'espace portuaire et maritime pour améliorer le transport des marchandises et des voyageurs, sera également présenté au gouvernement.

Pour leur part, les investisseurs nationaux se disent prêts à créer des compagnies pour exercer dans le secteur du transport maritime. Le fret maritime coûte à l'Algérie 5 milliards de dollars annuellement. Il est recommandé dans ce cas-là d'encourager l'investissement pour augmenter l'ouverture des besoins en transport de marchandises par des armateurs nationaux .

Plusieurs transbordeurs (navire traversier) font la liaison des passagers vers les côtes européennes ainsi que le transport de marchandises à travers le monde. La quasi-totalité du

⁵ Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet p. 85-93

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

commerce international est réalisé par la voie maritime, via onze ports de commerce à savoir: Alger, Oran, Annaba, Skikda, Arzew/Bethioua, Bejaïa, Mostaganem, Ghazaouet, Jijel, Ténès et Dellys. À l'exception des terminaux gaziers et pétroliers, il y eu très peu de travaux d'aménagements des infrastructures portuaires⁶.

3.2 L'évolution de la flotte de transport maritime des marchandises :

Les navires transporteurs sont de plus en plus grands. Ils dépassent aujourd'hui 350 m de long (plus que la hauteur du monument des martyres !). Chaque conteneur mesure 6,06 m de long, 2,44 m de large et 2,60 m de hauteur. Il peut transporter 18 000 kg de marchandises. Le prix du transport maritime pour aller au bout du monde a beaucoup diminué : selon une comparaison du BELEM⁷, cela coûte aujourd'hui moins cher de transporter une voiture de Chine en Europe que de prendre un taxi pour aller du centre d'Alger à Hessi Mess aoud en Algérie.

L'Algérie compte dix ports principaux en 2010, ce qui représente une longueur totale de quais de 36 510 mètres. Cette longueur est stable depuis 2006. Le secteur du transport maritime est composé en Algérie d'une compagnie nationale de transport de voyageurs (ENTMV) qui assure d'une manière régulière des dessertes internationales à partir de cinq ports nationaux à destination principalement de Marseille et Alicante. Par ailleurs, cinq compagnies nationales maritimes opèrent dans le transport de fret : **CNAN Nord, CNAN Med, NEOLIS, IBC et HYPROC**.

La flotte maritime algérienne est composée de 37 navires marchands à la fin de l'année 2010, dont 34 navires de fret et 3 navires de passagers. Cette flotte a connu d'importantes évolutions au cours de la dernière décennie, comme le montre le tableau 7 ci-dessous. Si le nombre de navires marchands de passagers est stable entre 2005 et 2010, la flotte de navires marchands de fret, quant à elle, compte 35 unités de moins en 2010 qu'en 2000.

Au niveau de la réglementation internationale il est important de signaler que l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en octobre 2012 et mai 2013 de nouvelles directives et des interprétations unifiées pour faciliter l'application depuis le 1er janvier 2013 d'un ensemble de mesures techniques et opérationnelles visant à améliorer l'efficacité énergétique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport maritime international.

En Algérie pendant les années 80 marqueront aussi domaine maritime algérien car c'est précisément en 1987 que débiteront les travaux pour la réalisation d'un appontement en duc d'Albe et de six rampes **Ro/Ro**⁸.

⁶ <https://lecourrier-dalgerie.com/ouverture-du-transport-maritime-au-privé-les-investisseurs-privés-se-disent-privés>.

⁷ BELEM, Le commerce maritime international aujourd'hui ;fiche n°28
<http://www.editionsbelize.com/f/fiches/CHAP02/fiche28.pdf> consulté le 20 Août 2014.

⁸ De l'anglais Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement « roule dedans, roule dehors», pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Néanmoins, le gouvernement algérien semble avoir enfin pris conscience de ce retard et a mis en place un programme de développement aussi bien de la flotte que des ports algériens.

L'Algérie ne compte cependant que le transporteur public (CNAN) pour le transport général, l'ENTMV pour le transport de quelques types de marchandises comme les voitures et enfin la compagnie HYPROC qui est une compagnie étatique qui ne transporte que les hydrocarbures⁹.

Dans le cadre de son développement, la compagnie CNAN prévoit d'acquérir 25 navires, dont 18 cargos pour la filiale CNAN Nord et 7 navires pour CNAN Med.

C'est dans ce contexte qu'elle a déjà acquis 8 navires, le dernier « Tin Ziren », navire équipé de la dernière génération de motorisation, réceptionné le 22 août 2016 par la Compagnie nationale de navigation (CNAN) a coûté 25 millions de dollars.

Cette acquisition a pour but d'atteindre les objectifs fixés par l'Etat pour le développement du secteur maritime, à savoir une augmentation des capacités de transport de marchandises par la flotte nationale à l'horizon 2025 de 30%¹⁰.

Bien que le développement de la CNAN est, certes, une très bonne avancée du fret algérien, mais cette même société ne gagnerait-elle pas à s'ouvrir vers des investisseurs nationaux privés? Alors que la CNAN semble aujourd'hui s'être fixée un cap bien défini, celui du développement du fret algérien, il n'en demeure pas moins que c'est une entreprise étatique et qu'à ce jour il n'existe pas, en Algérie, de sociétés armatrices privées afin de permettre à l'Algérie d'atteindre son objectif de devenir un Etat armateur et aussi lui permettre de faire face à la concurrence étrangère qui paradoxalement à le monopole sur le transport des marchandises par mer au départ ou à destination de l'Algérie.

Tableau 2 : Nombre de navires de la marine marchande.

Country	2005	2006	2007	2008	2017	2018	2019
Algérie	56	41	41	35	110	106	114

Source: CIA World Facebook - Version du Janvier 1, 2020

Cette entrée fournit le total et le nombre de chaque type de navire commercial privé ou public pour chaque pays; les navires militaires ne sont pas inclus; les cinq navires par type comprennent: *vraquier* - pour les marchandises telles que le charbon, les céréales, le ciment, les minerais et le gravier; *porte-conteneurs* - pour les chargements dans des conteneurs de la taille d'un camion, un système de transport appelé conteneurisation; *marchandises générales* - aussi appelées «vraquiers» - pour une vaste gamme de marchandises emballées, comme les textiles, les meubles et les

⁹ Les chiffres affichés par l'office national des statistiques en Algérie, le transport maritime en Algérie

¹⁰ Revue de presse publiée sur le site de l'entreprise portuaire d'Alger (EPAL)

<http://www.portalger.com.dz/transport-de-marchandises--tinziren--le-navire-hightech-de-la-cn-an>.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

machines; *pétrolier* - pour le pétrole brut et les produits pétroliers; *autre* - y compris transporteurs de produits chimiques, dragues, transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL), cargos réfrigérés (appelés référés), remorqueurs, navires à passagers (croisière et ferry) et navires de ravitaillement.

Section2 : L'encadrement juridique du transport de maritime des marchandises.

1. La législation internationale relative au transport marchandises par mer :

Parmi les nombreuses conventions qui régissent le transport maritime international, nous avons principalement retenue trois conventions qui s'intéressent particulièrement au contrat de transport maritime (droits et obligations des parties au contrat), aux titres de transport maritime et à la gestion des avaries communes.

Les principaux régissant le transport maritime sont les suivants:

1.1 La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs :

1.1.1 La création de la convention de Bruxelles :

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signé à Bruxelles le 25 août 1924, appelée « Règles de La Haye », a été ratifiée par 78 Etats. Elle s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des Etats signataires.

Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, dit parfois « Règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 21 et 22 pays. Ils ne s'appliquent que dans les Etats signataires.

1.1.2 Le champ d'application de la convention de Bruxelles :

La convention de Bruxelles ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissement, excluent donc les contrats d'affrètement. Elle exclut de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont du navire), les transports d'animaux vivants, et les opérations de chargement (sauf pour la partie éventuellement réalisée avec les grues du navire) qui relèvent de la loi du pays où ont lieu ces opérations¹¹.

L'Algérie a ratifié le 13 avril 1964 la convention de Bruxelles du 25 août 1924 mais n'a pas ratifié les versions modifiées de cette même convention ce qui pose parfois difficulté quand le conflit touche des points non prévues par la Convention originelle tels que les difficultés liées à l'interprétation de la clause Paramount.

La convention de Bruxelles est apparue à la fin du 19^{ème} siècle au moment où le transport maritime était originellement effectué sous le régime de la liberté contractuelle entre les parties intéressées. Ensuite, la carence d'équilibre entre les contractants pour certaines

¹¹ D. CHEVALIER, F.DUPHIL « transport a l'international », éd Foucher, Vanne 2009, p.138

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

typologies de transport, notamment le transport par lignes régulières développé après la révolution industrielle grâce aux navires à propulsion à vapeur (steamships) entraîna un déséquilibre dans les rapports juridiques en raison de l'emploi de clauses de non responsabilité de la part des transporteurs. Par ces clauses apposées aux connaissements, les transporteurs imposaient leurs volontés, aussi qu'aux porteurs¹² du connaissement, ce dernier étant l'instrument négociable du commerce maritime international¹³.

1.2 La Convention de Hambourg du 31 mars 1978 :

1.2.1 La création de la Convention de Hambourg :

Elle régit les relations entre les chargeurs et le transporteur maritime dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises par mer. Elle n'exige plus l'émission d'un document de transport et couvre le transport de la prise en charge à la livraison avec des taux d'indemnisation plus élevés que la Convention de 1924¹⁴.

1.2.2 Le champ d'application de la Convention de Hambourg :

Elaborée sur la demande des pays en développement, elle n'est entrée en vigueur que le 1er novembre 1992. Les Règles de Hambourg contribuent à la protection des consommateurs du service transport au titre :

- des mentions portées sur le connaissement pour décrire les marchandises transportées ;
- du transport en pontée ;
- du transport des animaux vivants ;
- de la limitation de responsabilité du transporteur.

Le mécanisme d'exonération du transporteur a aussi changé. Cette convention est entrée en vigueur le 1er novembre par l'effet de ratifications par les États du Sud, notamment africains, ne détenant pas de flotte. Peu de pays du Nord l'ont ratifiée et ceux qui ne l'ont fait sont essentiellement chargeurs comme l'Autriche. C'est un texte important en ce qu'il est bien plus protecteur des intérêts des chargeurs. Sa ratification est très utile pour la défense de leurs intérêts.

1.3 La Convention des Nations Unies (Règles de Rotterdam) :

¹² Les Règles de La Haye ne distinguaient pas entre les connaissements émis en vertu d'une charte partie ou d'un transport par ligne régulière, ce qui assurait l'unité de la discipline pour le connaissement, mais limitait aussi la liberté contractuelle des parties voulant stipuler une charte partie.

¹³ L'unification du droit maritime Chapitre I. Le transport de marchandises par mer, section1.La démarche vers l'unification des règles concernant les connaissements - p. 389.

¹⁴ <https://business-et-finances.com/les-conventions-sur-le-transport-maritime-international/>

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

1.3.1 La création de la convention des Nations Unies :

Établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte comprenant une étape maritime internationale.

La Convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (Bruxelles, 25 août 1924) " les Règles de La Haye", et ses Protocoles, et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 31 mars 1978).

1.3.2 Le champ d'application de La convention des Nations Unies :

Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions, dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes.

2. La législation Algérienne de transport maritime :

Après l'indépendance de l'Algérie en 05 juillet 1962 a reconduit les règles existantes en France par la loi du 31 décembre 1962 dans tous les domaines sauf celles qui sont contraires à la souveraineté nationale.

Cette application a duré jusqu'en 1975, année de promulgation du code civil et du code de commerce, puis une année après fut promulguée l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime qui va être modifié une première fois par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, puis une seconde fois par la loi n°10-04 du 15 août 2010. Les importantes réformes engagées à partir de 1988 ont commencé à libéraliser l'économie en commençant à changer la nature juridique des entreprises publiques qui ne sont plus des entreprises sous tutelles de l'Etat et qui sont devenues des sociétés commerciales par actions.

Les entreprises locales ont été vendues aux particuliers devenant actuellement les tissus actuels des PME. Dans le domaine du transport maritime, les entreprises publiques en place ont connu les mêmes réformes et sont devenues des sociétés commerciales par actions même si l'Etat leur a laissé l'exercice du monopole de fait dans le secteur maritime. Les modifications du code maritime algérien susvisées ont eu pour but d'adapter le code maritime aux conventions internationales auxquelles l'Algérie a souscrit notamment les questions liées au navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes et le régime de responsabilité du transporteur.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Cette application a duré jusqu'en 1975, année de promulgation du code civil et du code de commerce, puis une année après fut promulguée l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime qui va être modifié une première fois par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998, puis une seconde fois par la loi n°10-04 du 15 août 2010.

Les importantes réformes engagées à partir de 1988 ont commencé à libéraliser l'économie en commençant à changer la nature juridique des entreprises publiques qui ne sont plus des entreprises sous tutelles de l'Etat et qui sont devenues des sociétés commerciales par actions.

Les entreprises locales ont été vendues aux particuliers devenant actuellement les tissus actuels des PME. Dans le domaine du transport maritime, les entreprises publiques en place ont connu les mêmes réformes et sont devenues des sociétés commerciales par actions même si l'Etat leur a laissé l'exercice du monopole de fait dans le secteur maritime.

Les modifications du code maritime algérien susvisées ont eu pour but d'adapter le code maritime aux conventions internationales auxquelles l'Algérie a souscrit notamment les questions liées au navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes et le régime de responsabilité du transporteur.

Ce nouveau code de 2010 a donc pour objectif de développer le domaine de l'exploitation portuaire en Algérie en ouvrant, par exemple, les activités de manutention et d'acconage aux sociétés de droit privé. En matière de transport de la marchandise, le code maritime algérien renvoi systématiquement à la convention de Bruxelles du 25 août 1924 dans sa version originale pour ce qui concerne le connaissement, mais il fait référence au protocole modificatif de 1968 (art 805) et renvoi directement à la convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires (article 96), à la convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution et les hydrocarbures (art.121)¹⁵.

LE code maritime Algérien se base de textes régularisant le transport maritime en plusieurs ongles, réglementation, formation et d'autres comme :

2.1 Les textes législatifs relatifs au sauvetage maritime :

- Décret présidentiel n° 95-290 du 30 Septembre 1995 portant création d'un centre national et les centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetages en mer. JO N°57/95 Page 06.
- Décret présidentiel n° 96-290 du 18 Rabie Ethanie 1417 correspondant au 02 Septembre 1996 portant organisation de la recherche et du sauvetage maritimes. JO N° 51/96 Page 07
- Arrêté du 1er Août 1999 fixant la liste des membres du comité de direction et de coordination pour la recherche et le sauvetage maritime. JO N° 62/99 Page 05.

¹⁵ <http://www.ministeretransports.gov.dz>

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

2.2 Les textes législatifs relatifs à l'inspection maritime :

- Décret présidentiel n° 96-436 du 1er Décembre 1996 portant création de corps d'administrateurs maritimes, inspecteurs maritimes et d'agents de garde-côte. JO N° 75/96 Page 23.
- Décret présidentiel n° 96-437 du 1er Décembre 1996 portant création de corps d'administrateurs des affaires maritimes, inspecteur maritime et travail maritime et agents garde-côte. JO N°75/96 Page 23.

2.3 Les textes législatifs relatifs à la réglementation maritime :

- Ordonnance n° 96-05 du 10 Janvier 1996 portant approbation de la convention des nations unies sur le droit de la mer. JO N° 03/96 Page 13.
- Décret exécutif n° 94-231 du 27 Juillet 1994 fixant les conditions et les modalités d'exercice des professions de courtiers de fret et de commissionnaires de transport de marchandises. JO N° 50/94 Page 07.
- Décret exécutif n° 96-55 du 27 Janvier 1996 portant suspension temporaire de l'exercice de droit de passage offensif des navires dans les zones déterminées des eaux territoriales et organisation de la navigation dans les limites maritimes de certains parts. JO N° 06/96 Page 12
- Décret exécutif n° 97-161 du 10 Mai 1997 modifiant et complétant le décret n° 75-86 du 24 Juillet 1975 fixant les titres et brevets de la marine marchande. JO N° 29/97 Page 08.
- Décret exécutif n° 99-159 du 20 Juillet 1999 fixant les modalités d'application de la redevance sur les cargaisons maritimes en séjour prolongé en rade. JO N° 52/99 Page 24.
- Décret exécutif n° 99-198 du 18 Août 1999 fixant la composition et les règles de fonctionnement de la commission centrale de sécurité de la navigation maritime. JO N° 57/99 Page 04.
- Décret exécutif N° 2000-81 du 4 Moharram 1421 correspondant au 9 avril 2000 fixant les conditions et les modalités d'exploitation des services de transport maritime. JO N°21/2000 Page 04.

2.4 Les textes législatifs relatifs à la sécurité maritime :

- Décret présidentiel n° 97-373 du 30 Septembre 1997 portant adhésion de la République Algérienne Démocratique et Populaire, avec réserve, à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1988. JO N° 65/97 Page 03.
- Décret exécutif N° 2000-58 du 7 Dhou el Hidja 1420 **correspondant au 13 Mars 2000** portant ratification du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne signé à Malte le 11 Juillet 1997. JO N°13/2000 Page 10.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

2.5 Les textes législatifs relatifs à la formation maritime :

- Décret exécutif n° 2000-338 du 28 Rajab 1421 correspondant au 26 Octobre 2000 fixant les cas et conditions de retrait temporaire ou définitif des brevets de navigation maritime et de radiation de la matricule des gens de mer. JO n° 64/2000 Page 24.
- Arrêté interministériel du 21 Avril 1997 portant ouverture de filière de l'Institut Supérieur Maritime en vue de l'obtention du diplôme d'ingénieur d'Etat de la marine marchande. JO N° 37/97 Page 46.
- Arrêté interministériel du 24 Joumada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997 portant ouverture de la filière "Science de la navigation" à l'Institut Supérieur Maritime en vue de l'obtention du diplôme d'ingénieur d'Etat de la marine marchande. JO N° 14/98 Page 19.
- Arrêté interministériel du 24 Joumada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997 portant ouverture de la filière "Mécanique navale" à l'Institut Supérieur Maritime en vue de l'obtention de diplôme d'ingénieur d'Etat de la marine marchande. JO N° 14/98 Page 21.
- Arrêté du 5 Octobre 1996 précisant les conditions d'accès à la profession de consignation de navire, de consignation de la cargaison et de courtier maritime. JO N° 74/96 Page 20.
- Arrêté du 10 Mai 1997 fixant les règles relatives à l'organisation de la formation pratique pour l'obtention des titres et brevets de la marine marchande. JO N° 56/97 Page 22.
- Arrêté du 24 Joumada Ethania 1418 correspondant au 26 Octobre 1997 fixant la liste des travaux et prestations pouvant être effectués par l'Institut Supérieur Maritime (ISM) sus de sa mission principale et les modalités d'affectation des revenus y afférents. JO N° 14/98 Page 23.
- Arrêté du 14 Avril 1999 fixant la liste des travaux pouvant être effectués par l'Ecole Technique de Formation et d'Instruction Maritimes de Bejaia en sus de sa mission principale et les modalités d'affectation des revenus y afférents. JO N° 39/99 p.07.

2.6 Les textes législatifs relatifs aux accords entre pays :

- Décret présidentiel n° 94-32 du 18 Janvier 1994 portant approbation de l'accord cadre entre le Ministère chargé des finances et l'institut de crédit officiel du Royaume d'Espagne et l'accord TECHNICOBANCAIRE entre la Banque Algérienne de Développement et l'institut du crédit officiel du Royaume d'Espagne signés le 29 novembre 1993 à Alger relatifs au financement du projet d'acquisition d'un navire car ferry. JO N° 04/94 Page 05.
- Décret présidentiel n° 97-358 du 27 Septembre 1997 portant ratification de la convention de transport maritime entre le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et populaire et le Gouvernement de la République Arabe d'Egypte signé à Alger le 24 décembre 1997. JO N° 63/97 Page 13.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

2.7 Le texte législatif relatif à l'écologie :

- Décret exécutif n° 94-279 du 17 Septembre 1994 portant organisation de la lutte contre les pollutions marines et institution des plans d'urgences. JO N° 59/94 Page 08.

Les textes législatifs et réglementaires susvisés s'appliquent en même temps que le code maritime et les accords internationaux et bilatéraux signés par l'Algérie comme par exemple les accords signés avec la France sous forme de convention ou d'échanges de lettres¹⁶.

A ce titre, il y a lieu de préciser que de nombreux accords signés entre la France et l'Algérie entre 1962 et 1980 sont en pratique dépassés, mais ils n'ont jamais pas été dénoncés si bien qu'ils peuvent toujours trouver application ; il appartiendra donc aux parties de faire attention à cela et à veiller à ce que cela n'ait pas d'impact négatif sur leurs intérêts.

Section3 : Le contrat du transport maritime des marchandises et le contenu.

Un contrat de transport maritime de marchandises est souvent appelé transport sous connaissement par référence au connaissement, titre de transport le plus couramment émis dans ce mode de transport¹⁷, mais, le transport de la marchandise ne s'effectue pas toujours sous connaissement. Il est donc impératif de déterminer ce qu'est le contrat de transport de la marchandise et voir comment il s'exécute avec les autres titres de transports qui l'accompagnent.

1. Définition du contrat de transport maritime de marchandise :

Le contrat de transport maritime de marchandise a durant des décennies été confondu avec d'autres contrats utilisés dans le transport de marchandises par mer tel que la « charte partie » mais, l'évolution du transport maritime ainsi que l'évolution des besoins des parties que ce soit sur le plan pratique ou juridique, en cas de contentieux par exemple, a fait évoluer cette approche et aujourd'hui, le contrat de transport maritime de marchandises est considéré comme un contrat à part distinct des autres contrats et distinct du connaissement.

Ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, la doctrine française a pendant longtemps assimilée le contrat de transport à d'autres contrats utilisés dans le transport maritime des marchandises tel que la « charte partie » ou encore développé sous l'appellation du « transport sous connaissement ». Mais, comme l'a si bien remarqué le doyen « Rodière », cette approche reste insatisfaisante, car il reste à se demander quand il faut rédiger une charte partie et quand un connaissement suffira¹⁸.

Il définira le contrat de transport maritime de marchandises comme la convention par laquelle un transporteur de métier s'engage, moyennant rémunération, à procéder au déplacement d'une cargaison définie d'un point à un autre. Le contrat de transport suppose

¹⁶ 1962, le 28 août : Échange de lettres sur les formalités douanières auxquelles sont soumises les exportations d'hydrocarbures produits au Sahara. 1963, le 26 juin : Accord en matière d'arbitrage.

¹⁷ Droit Maritime, chap. 1 Le cadre du transport maritime de marchandises, p. 598 (Pierre Bonassies et Christian Scapel)

¹⁸ Ouvrage : le Contrat de transport maritime « Introduction » page 1 8 et suivants, auteur Rodière

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

ainsi la maîtrise de l'opération de déplacement par le transporteur et il importe peu que l'engin lui appartienne ou pas¹⁹.

Le domaine principal du contrat de transport de marchandise par mer, objet de la présente étude, porte donc exclusivement sur les effets de l'obligation qu'assume le transporteur de livrer la chose transportée à sa destination.

La doctrine algérienne définit le contrat de transport maritime de marchandise comme étant un contrat par lequel le transporteur s'oblige à transporter une marchandise d'un port donné à un autre, en contrepartie, le chargeur ou bien le destinataire s'oblige à lui régler le prix du fret. Les effets du contrat commencent donc au moment où le transporteur maritime prend en charge la marchandise qui lui est remise soit par le vendeur lui-même, au lieu de sa production ou bien, par la voie d'un chargeur qui se trouve généralement sur un quai d'où sera embarquée la marchandise pour s'achever au lieu de livraison convenu²⁰.

Par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 le Code maritime algérien (CMA) introduira «les limites du contrat de transport » selon la rédaction suivante: «le contrat de transport de marchandises commence par la prise en charge de la marchandise et se termine par la livraison »²¹. Le deuxième alinéa de ce même article définira la livraison comme suit : «La livraison est l'acte juridique en vertu duquel le transporteur s'engage à livrer la marchandise transportée au destinataire ou à son représentant légal qui exprime son acceptation, sauf stipulation contraire du connaissement ».

2. Définition du connaissement :

Le connaissement est un acte principal car il pour rôle de constater le contrat de transport maritime de marchandises. En d'autres termes, constater l'engagement contractuel du transporteur à l'égard du chargeur pour acheminer la marchandise d'un point A à un point B conformément à quantité, la nature, la qualité et état de la marchandise décrite dans ce même connaissement.

Au demeurant, une fois la marchandise « embarquée » le chargeur transmettra un original du connaissement au destinataire afin que ce dernier puisse le présenter au transporteur au moment de la livraison de la marchandise, le connaissement est en conséquence un acte de propriété de la marchandise transportée. Comme pour les chèques de banque, le connaissement est finalement un titre endossable qui à son titulaire d'en transférer la propriété.

L'article 749 du code maritime algérien définit le connaissement comme suit: « le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y

¹⁹ V. Sur tous ces points, Rodière.II, n° 340 et suivants.

²⁰ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, pages 53 et suivants.

²¹ Voir article 739 du CMA

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

sont désignées en vue de la transporter par voie maritime de même qu'un titre pour disposer des marchandises et en obtenir la livraison »²².

Ainsi, pour définir le connaissement, le législateur Algérien se contentera de rappeler la fonction première du connaissement : la preuve de la conclusion d'un contrat de transport maritime de marchandises.

3. Caractéristiques du contrat de transport maritime des marchandises :

Le contrat de transport maritime de marchandises se définit comme étant un contrat par lequel une partie, le transporteur, s'oblige devant l'autre partie, le chargeur, moyennant le paiement d'un fret, à livrer à destination convenue une marchandise dans le même état dans lequel elle lui a été confiée. Le contrat de transport est donc consensuel car il est parachevé par le simple accord entre les parties et peut avoir un lien contractuel sans que le chargement correspondant ne soit encore livré.

Il est par ailleurs, un contrat onéreux étant donné qu'il implique le paiement d'une somme d'argent (fret). Il est enfin synallagmatique parce qu'à travers ce lien contractuel deux parties assument des obligations réciproques. Même si aucun texte ne l'exige expressément, la pratique veut que ce contrat soit formulé par écrit²³.

C'est en effet ce qui ressort du texte de l'article 1 alinéa b des «*Règles de La Haye* » par la rédaction suivante : « *ce contrat doit être confirmé par un connaissement ou par n'importe quel document similaire habilitant le transport des marchandises par mer* ». Inspirés par cette Convention, les législateurs algérien et français exigent que le contrat de transport maritime de marchandise soit prouvé par un connaissement ou un autre document similaire, alors même que c'est un contrat consensuel qui en principe pourrait exister par lui-même.

Le contrat de transport maritime de marchandises doit donc être distingué des autres contrats en ce qu'il implique une responsabilité présumée du transporteur maritime, responsabilité qui, dans les autres types de contrats, peut être écartée si la preuve d'une cause étrangère est rapportée.

A titre d'exemple, aujourd'hui les marchandises sont transportées essentiellement dans des conteneurs, mais ces derniers pourraient avoir une autre destinée. En effet, on peut très bien imaginer un contrat de location d'un conteneur contenant un engagement spécifique de mise à disposition²⁴ à une personne de ce moyen de transport, mais qui ne signifie pas qu'un contrat de transport maritime a été conclu car le conteneur peut être destiné à une utilisation différente. De manière générale, le contrat de transport peut faire naître des obligations pour les parties bien avant la remise de la marchandise au transporteur où à son mandataire. Au demeurant, le transporteur est lié par la réservation faite par le chargeur qui, par le jeu d'une note de réservation (booking note) a réservé une place sur un navire déterminé, pour un

²² Article 749 CMA.

²³ En vertu de cela, l'article 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissements, signée à Bruxelles, le 25 août de 1924.

²⁴ Transport maritime et régime portuaire page 275

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

transport à effectuer un jour donné. De la même manière, le chargeur est tenu d'acheminer à quai la marchandise concernée au jour fixé.

4. Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise :

Alors que le contrat de transport est conclu entre transporteur maritime et le chargeur il est néanmoins signé au profit du destinataire. Même si ce dernier n'apparaît pas en personne lors de la conclusion du contrat, c'est lui qui se présentera au port d'arrivée pour prendre livraison de la marchandise, comme c'est lui qui bénéficiera d'une action en responsabilité – action contractuelle contre le transporteur maritime au cas où la marchandise est endommagée ou perdue.

La doctrine s'est néanmoins longtemps interrogée pour expliquer cette intégration au contrat d'une personne qui, à l'origine, n'a pas participé à sa conclusion. Après près d'un siècle de débats, la majorité de la doctrine considère aujourd'hui que c'est la nature des choses qui fonde les droits du destinataire. Le contrat de transport est, dès sa conclusion, dès l'origine, un contrat à trois personnes ; « *il implique, par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention intervenue entre transporteur maritime et chargeur aux fins de déplacement de la marchandise* »²⁵.

5. Clauses spécifiques du contrat :

Alors que le contrat de transport maritime est considéré, de fait, comme étant un contrat tripartite, son caractère consensuel peut être remis en question. Cette remise en cause s'exerce en général par le destinataire de la marchandise qui certes, est considéré comme une partie au contrat, mais n'étant pas lui-même signataire de celui-ci, la question de la connaissance et de l'acceptation dédites clauses fait souvent l'objet d'un contentieux complexe. A titre d'exemple, nous pouvons citer la « clause Paramount » ou aussi appelée clause « souveraine »²⁶ qui a pour objet de définir la loi applicable.

Elle permet aux contractants de soumettre le contrat à la Convention de Bruxelles ou à un autre régime juridique qui peut être national ou international²⁷. Si, une « clause Paramount » est insérée au contrat, elle va se voir opposée au destinataire alors même qu'il n'était pas partie au contrat de transport, il va ainsi la découvrir en même temps qu'il découvrira le connaissement ou bien postérieurement à son émission de sorte que la question de son opposabilité au destinataire fait souvent l'objet de contestations devant les juridictions.

Ainsi, le contentieux issu du contrat de transport maritime de marchandise lié à l'opposabilité d'une telle clause soumis à une juridiction algérienne peut être tenu en échec par la législation algérienne interne impérative.

6. Exécution du contrat de transport maritime des marchandises :

²⁵ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 634.

²⁶ Il s'agit, comme le précise le doyen Rodière, d'une clause souveraine : voir Lamy Transport Tome 2, P384.

²⁷ C'est est une clause par laquelle les parties soumettent volontairement leurs contrats de transport à une autre loi que celle qui a normalement vocation à le régir.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

En pratique, le transitaire joue un rôle important dans la conclusion du contrat de transport de marchandise par mer étant donné que le commerçant qui veut expédier une marchandise par voie maritime s'adressera généralement à un transitaire. C'est donc le transitaire qui préparera les documents indispensables au transport, note de mise à quai puis connaissement, Ainsi que le certificat d'assurance qui est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur marchandise. .

Disposant de formulaires utilisés par tous les transporteurs desservant le port, il prendra le formulaire approprié et y portera toutes les mentions adéquates: nom du chargeur, nom du destinataire, nature de la marchandise, nombre de colis etc., puis il transmettra ces documents au transporteur, qui en vérifiera lui-même les données, à moins que la vérification ne soit faite par l'entreprise de manutention qui agit pour son compte. La marchandise embarquée, le transporteur retournera les documents au transitaire qui les tiendra à la disposition du chargeur. Une fois la marchandise embarquée, le transporteur doit délivrer un connaissement dit « embarqué » ou « shipped » ou « bill of lading » et aussi mettre le nom du navire sur lequel a été transporté la marchandise²⁸ sur la demande du chargeur, et après qu'il ait reçu les marchandises. Il est par conséquent nécessaire de distinguer ce document de la remise du connaissement « reçu pour embarquement » ou « mate's receipts », qui est un titre provisoire délivré pour la marchandise à transporter ou on doit dresser un inventaire détaillé de toutes les choses reçues en indiquant les éventuelles avaries ou dégâts qu'elles pourraient avoir au connaissement. Il y a d'autres documents qui peuvent être émis à la place du connaissement tels que, la lettre de voiture maritime (sea way bill) ou l'ordre d'expédition dans le cas du petit cabotage. C'est pourquoi nous allons voir dans un premier temps la manière dont s'exécute le contrat de transport sous connaissement avant de traiter des autres types de documents de transport.

6.1 Exécution du contrat de transport sous connaissement :

Le document le plus utilisé dans le transport de la marchandise par mer est le connaissement, il être nominatif, lorsqu'il indique le nom et l'adresse du destinataire, à l'ordre du chargeur ou du réceptionnaire, dans ce cas il est transmissible par simple endossement, et au porteur, sans aucune indication, ce dernier se transmet par la simple remise du document.

Le connaissement est établi en au moins deux exemplaires, datés et signés par le transporteur ; chaque exemplaire comporte des indications relatives à la marchandise et à son destinataire. D'abord, l'indication des parties, puis le nom du transporteur ainsi que l'identification du chargeur et du destinataire et enfin, l'identification de la marchandise conforme à la déclaration du chargeur et éventuellement des indications du transporteur concernant l'état de la marchandise.

²⁸ Article 749 du code maritime algérien : « le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer des marchandises et en obtenir la livraison » et 750 du code maritime algérien : « si au courant de la réception des marchandises le transporteur a délivré au chargeur des documents lui donnant droit à ces marchandises, il peut faire dépendre la délivrance du connaissement de leur restitution».

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Inspiré du principe de droit de l'inopposabilité des exceptions, la Convention de Bruxelles précise que la preuve contraire au texte du connaissement n'est pas admise lorsqu'il a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

En cas de contestation de dommages ou de manques, l'expertise maritime va se servir du contenu du connaissement pour en établir la quantité et la qualité auxquels s'ajouteront les factures qui détaillent la consistance des marchandises embarquées à l'origine.

La détention du connaissement donne ainsi au porteur la légitimité de la possession de la marchandise et sa transmission vaut transfert de cette possession à un tiers.

6.2 Exécution du contrat de transport avec les autres titres de transport :

L'accroissement du commerce international allié aux progrès technologiques et logistiques ont permis la révolution du conteneur et engendré une accélération des cadences des opérations portuaires. Sur les porte-conteneurs il est devenu quasiment impossible d'établir un connaissement, comportant les mentions obligatoires définies par la convention de 1924 et signé par le transporteur, avant le départ du navire²⁹.

Aussi, ces dernières années, pour ce type de transport, sont apparues d'autres documents, tels que la lettre de transport maritime. Mais ces Page documents ne sont ni des titres négociables ni des actes de propriétés comme l'est le connaissement³⁰. Le rôle de ces documents est limité à formaliser le contrat de transport maritime de marchandise et à la représentation de la marchandise.

Cela signifie qu'ils ne présentent pas les mêmes garanties que ces du connaissement auprès de la banque. Mais, cela ne signifie pas que l'acheteur ne peut pas obtenir de crédit documentaire auprès de sa banque.

Le contrat de transport de marchandises par mer peut s'accompagner des documents suivants :

6.2.1 La lettre de transport maritime (en anglais sea way bill) est un document servant de preuve du contrat de transport et comporte les informations suivantes : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur ou encore le nom et l'adresse du destinataire. C'est donc un document non négociable et même s'il sert de preuve de la réception de la marchandise à bord du navire, elle n'est pas pour autant un titre de propriété de cette même marchandise ;

²⁹ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : Contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, page 53 et suivants.

³⁰ www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Mais, le lettre de transport est un document facile à établir et donc est idéal dans les transports de courtes distances qui ne nécessitent pas de transaction commerciales durant le trajet. Ce document est d'ailleurs souvent utilisé dans les transports entre Marseille et Alger. En tout état de cause, le caractère non négociable de la lettre de transport présente aussi des avantages en ce qu'il permet au réceptionnaire de prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ.

Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la (LTM) alors, que lors du transport sous connaissance, la présentation d'un original est la condition sine qua non pour enlever la marchandise. Cette facilité d'enlèvement permet donc d'éviter la lettre de garantie bancaire à la livraison que réclament les transporteurs en cas de non-présentation des connaissements par le destinataire³¹.

6.2.2 Billet de bord, qui est un document de réception des marchandises délivré par les armateurs ou leurs représentants, pour constater la réception en bon état des marchandises et si les marchandises ne sont pas conformes, on porte des réserves au billet de bord³² ;

6.2.3 Booking note (note de réservation de fret), c'est un contrat né d'une pratique commerciale répondant aux besoins de commodité et de sécurité des déplacement de certaines catégories de marchandises, telles que les céréales, ne se rattachent, par essence, ni aux transports maritimes, ni aux affrètements, mais doivent être assimilés aux premiers ou aux seconds selon les stipulations qu'ils contiennent³³;

Dans le contrat de transport maritime, c'est donc un engagement écrit d'un chargeur ou un transitaire de réservation d'espace sur un navire pour un lot de marchandise conventionnel ou de vrac.

Il peut dès lors être considéré comme un contrat de transport simplifié. Ceci dit, le booking-note est souvent utilisé dans le cas de l'embarquement de la marchandise comme dans le transport de colis dont le tonnage n'est pas important, mais dont les délais sont impératifs, l'écrit préliminaire est constitué par le booking-note, qui devient une preuve de la formation du contrat.

En droit algérien, les lettres de transport maritime sont des documents de transport de marchandise par mer soumis aux règles qui sont édictées pour l'ensemble des transports de marchandises par mer si le transport s'effectue au départ ou à l'arrivée du port du pays d'un des pays énumérés plus haut. Ça reste néanmoins un procédé trop lourd en particulier quand il s'agit d'un transfert entre des parties résidents dans des endroits différents du globe terrestre, notamment en ce qui concerne le respect du formalisme qui doit accompagner ce type d'actes extrajudiciaires.

³¹ 7 idem supra (www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html)

³² www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transportmaritime/glossaire-transport-maritime-fr-54553611.pdf

³³ Aix, 2 mars 1972, DMF 1973.74 cité p. 437, ouvrage Droit du commerce international Jean- Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3 e édition.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Section4 : Les incoterms, les intervenants et la typologie de marchandises transportées par mer:

1. Les incoterms maritimes les plus souvent utilisés :

Il existe onze Incoterms, mais les plus utilisés sont³⁴ :

1.1 FOB (Free on Board) :

Expédition FOB signifie que le vendeur livre les marchandises au bord du navire désigné par l'acheteur au port d'embarquement. Tous les frais sont à sa charge jusqu'à ce point. Le transfert de responsabilité vers l'acheteur s'effectue lorsque les marchandises sont chargées à bord.

1.2 EXW (Ex Works) :

Expédition EXW signifie que le transfert de responsabilité a lieu lorsque le vendeur met les marchandises à disposition de l'acheteur dans ses locaux, ou dans un autre lieu désigné (l'usine, l'atelier, l'entrepôt, etc.). L'acheteur supportera tous les risques et frais de transport jusqu'à son entrepôt dédouané, incluant les droits et taxes de douane.

1.3 DDP (Delivered Duty Paid) :

L'incoterm DDP – “Delivered Duty Paid” – signifie que le vendeur supporte tous les coûts et risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination, et qu'il a l'obligation de dédouaner les marchandises non seulement à l'exportation, mais aussi à l'importation. De payer tous les droits à l'exportation et à l'importation et d'effectuer toutes les formalités douanières.

1.4 FCA (Free Carrier) :

Expédition FCA signifie que le vendeur livre les marchandises à un transporteur, ou à une autre personne désignée par l'acheteur, dans les locaux du vendeur ou dans un autre lieu désigné. L'acheteur prend alors en charge le transport jusqu'à son usine. Avec les conditions de livraison FCA, les parties sont bien avisées de préciser, aussi clairement que possible, le point du lieu de livraison désigné, car le risque est transféré à l'acheteur à ce point...

1.5 DAP (Delivered at Place) :

Expédition DAP signifie que le vendeur supporte tous les coûts et risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu convenu par l'acheteur. L'acheteur est en charge du dédouanement lié à l'importation et doit s'occuper du déchargement.

2. Les intervenants au transport maritime de marchandises :

Le transport maritime de marchandises se fait par l'intermédiaire des armateurs ; Qu'ils soient propriétaires, exploitants ou simples affréteurs, c'est-à-dire loueurs d'un navire, leur

³⁴ <https://www.twill.net/fr/les-incoterms-maritimes-expliques>.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par mer, en temps et en bon état. Pour maintenir à flot leur entreprise ils sont en relation avec de nombreux autres intervenants tels que:

2.1 Les transitaires : il s'agit d'agents de liaison qui assurent la continuité de l'opération de transport maritime. Au sens strict, un transitaire est chargé d'assurer le passage (le transit) d'une marchandise entre deux modes de transport. En pratique cependant, le terme est utilisé pour désigner l'ensemble des intermédiaires de transport.

En qualité de mandataire du chargeur, le transitaire a pour mission de prendre toutes mesures conformes à l'intérêt des marchandises ; cela l'amènera notamment à prendre livraison pour le compte de son client et à conclure des contrats de transport pour le compte du chargeur. Il devra en outre exécuter les ordres reçus de son mandant, conseiller celui-ci pour toutes les questions en lien avec sa mission, lui rendre compte de sa gestion et enfin réserver ses recours éventuels.

Il n'existe pas de régime spécifique organisant la responsabilité du transitaire, qui sera donc gouvernée par le droit commun du mandant sauf les règles spéciales du droit maritime et notamment celles de la limitation de responsabilité.

Ainsi, le transitaire n'est pas en principe personnellement tenu pour les engagements contractés pour le compte de son mandant, sauf s'il a commis une faute ou, le cas échéant, s'il n'a pas fait connaître sa qualité aux tiers. Sa faute devra en conséquence être prouvée en cas d'exécution simplement incomplète dudit mandat³⁵.

2.2 Le commissionnaire de transport: C'est un intermédiaire, professionnel qui organise de façon libre et autonome pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire appelé commettant, la totalité ou une partie du transport y compris les parties terrestre et aérienne.

Il organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son nom propre, le transport de la marchandise selon les modes et les sous-traitants de son choix. Présumé responsable et devant répondre de ses fautes éventuelles, il lui incombe de rapporter la preuve de son exonération³⁶.

Le commissionnaire doit exécuter les ordres reçus et est tenu d'une obligation d'information renforcée pour tout ce qui concerne sa mission ainsi que d'une obligation de reddition de comptes, étant responsable envers le commettant de sa faute personnelle, même non qualifiée. Il est aussi garant de la bonne arrivée des marchandises dans les délais fixés.

S'il s'est engagé sur des délais, il est également responsable des retards. Sauf cas de force majeure ou faute de son contractant et sauf clauses limitatives ou exclusives de cette garantie, le commissionnaire de transport est responsable « en sa seule qualité de commissionnaire »³⁷.

³⁵ Droit maritime par Arnaud Montas, <https://books.google.fr>

³⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Transport_maritime#cite_note-12

³⁷ Droit maritime par Arnaud Montas, <https://books.google.fr>

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Cette règle est applicable aussi en Algérie, l'article 57 du code de commerce prévoyant que: « le commissionnaire peut être exonéré, en tout ou partie de sa responsabilité pour l'inexécution, l'exécution défectueuse ou tardive de ses obligations, en rapportant la preuve de la force majeure, du vice caché de la chose ou d'une faute imputable, soit à son commettant, soit au destinataire » ;

L'article 58 du code de commerce algérien ajoute : « Le commissionnaire est, à partir de la remise de la chose à transporter, responsable de la perte, totale ou partielle de celui-ci, des avaries et du retard dans la livraison » ;

Enfin, l'article 59 du même code rappelle le caractère contractuel de la mission du commissionnaire lui permettant de s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité dans les termes suivants : « Par une clause écrite, insérée au titre de transport et conforme aux lois et règlements en vigueur portée à la connaissance du commettant, le commissionnaire peut, sauf faute intentionnelle ou lourde commise par lui-même ou par son préposé ou par le transporteur ou le préposé de celui-ci, s'exonérer, en tout ou en partie, de sa responsabilité ».

Le commissionnaire du transport se différencie aussi du transitaire en ce qu'il est un « organisateur » du transport, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport. Concluant en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport, le commissionnaire du transport va se différencier ainsi du courtier et, à nouveau, du mandataire.

L'intervention d'un commissionnaire de transport amène donc la superposition de deux contrats: l'expéditeur et le commissionnaire sont liés par un contrat de commission de transport, alors que le contrat de transport proprement dit est conclu entre le commissionnaire et le transporteur³⁸.

2.3 Les manutentionnaires : également appelés « stevedores » ou « acconiers ». L'article 912 du code maritime algérien définit cette même activité comme suit : « *La manutention portuaire comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises et les opérations de mise et de reprise des marchandises sur terre-pleins ou dans les magasins* » ;

L'entreprise de manutention est ainsi responsable des dommages ou pertes causés à la marchandise si cela arrive durant l'exécution de son contrat. Mais, en ce qui concerne les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement des marchandises, l'entreprise de manutention est tenue d'une obligation de moyens, le transporteur maritime devra dès lors rapporter la preuve des avaries ainsi que le lien de causalité entre la faute commise et le dommage. En ce qui concerne la réception, la reconnaissance ou le gardiennage, le manutentionnaire est soumis à une présomption de responsabilité et doit donc apporter la preuve qu'il n'a pas causé de dommages.

³⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Commissionnaire_de_transport#cite_note-6

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

Cependant, le manutentionnaire peut toujours s'exonérer de sa responsabilité soit en démontrant que le «dommage s'est produit pendant le transport maritime ou pendant l'acheminement terrestre avant sa prise en charge en mentionnant les réserves appropriées sur les documents tels que listes de décharge ou EIR d'entrée, et en établissant les procès-verbaux adéquats quand la situation l'exige» ou bien en démontrant que le dommage n'a pu avoir lieu sous sa responsabilité même si les réserves adéquates n'ont pas été prises, et prouver que le dommage est dû à l'un des cas exceptés prévus par la loi (comme par exemple : l'incendie d'origine inconnue, force majeure, grève, lock-out ou entraves apportées au travail, faute du chargeur ou vice propre à la marchandise)³⁹ .

L'article 913 du code maritime algérien rappelle que : « *Les opérations de manutention portuaire sont effectuées en vertu d'un contrat et donnent lieu à une rémunération* » de sorte que le manutentionnaire peut en principe insérer dans les conditions générales de vente des clauses visant à limiter sa responsabilité.

2.4 Les sociétés de remorquage : Par le contrat de remorquage, l'armateur s'engage, contre rémunération, à effectuer les services de remorquage au moyen d'un navire. Les opérations de remorquage englobent les services suivants :

- les opérations consistant à tirer ou pousser le navire,
- les manœuvres d'accostage, de décalage ou l'appareillage du navire,
- le convoi et l'aide dans l'exécution d'autres manœuvres de navigation⁴⁰.

2.5 Les entreprises de pilotage : Le pilote a pour rôle d'assister le capitaine du navire à l'entrée, la sortie et dans toute manœuvre à l'intérieur du port en apportant une expertise technique et une compétence locale.

2.6 Les assureurs maritimes : L'assureur, qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle (échange de société), en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque.

L'assureur répond également : A la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ; Aux frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel

Ils assurent le navire, la cargaison et assument la responsabilité en cas d'accident (P&I protection and indemnity club). L'assurance marchandise transportée, couramment dénommée « *ad valorem* » ou encore « *dommages* », permet une indemnisation à hauteur de la valeur assurée, indépendamment des questions de responsabilité du transporteur⁴¹. Une fois

³⁹ 30 http://www.lantenne.com/Manutention-portuaire-deux-regimes-juridiques-deresponsabilite_a670.html.

⁴⁰ Voir articles 860 et 861 du code maritime algérien.

⁴¹ Lamy transport tome 2, intérêts de l'assurance marchandise transportée p. 250.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

l'indemnisation réglée, l'assureur pourra exercer son droit de subrogation pour exercer les actions ouvertes à l'assuré.

2.7 Les agents maritimes consignataires : Ils interviennent dans les ports où l'armateur n'est pas installé et dont il devient le représentant.. L'armateur va ainsi lui confier toutes les tâches, des formalités administratives aux besoins du navire avant son arrivée et lors de son séjour en port (remorqueurs, pilote, réparations, relations avec l'administration maritime, etc), ceux de l'équipage (relève, visite médicale, etc) et enfin la gestion de la cargaison⁴².

L'article 609 du code maritime algérien définit le consignataire du navire comme : *“toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port”*.

Le consignataire du navire devient en conséquence le remplaçant contractuel de l'armateur de sorte que son rôle est important, imposé par les réglementations algérienne et française qui obligent l'armateur à avoir un agent désigné sur place au port de sa destination.

2.8 Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC) : C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime et un commissionnaire de transport⁴³.

2.9 Le shiphandler : C'est la compagnie qui avitaille les navires (approvisionne en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques).

2.10 Le courtier maritime : Le Shipbroker, terme anglais signifiant un professionnel qui s'entremet entre deux entreprises, soit pour acheter/vendre un navire neuf (p.ex. entre un armateur et un chantier) ou un navire d'occasion (entre deux armateurs), soit pour la location (l'affrètement) d'un navire entre celui qui a une marchandise à transporter et celui qui possède le navire susceptible de répondre à cette demande. Il "rapproche" les parties, mais les aide aussi dans la négociation, dans la conclusion du contrat, et même dans l'exécution de ce dernier.

2.11 L'expert maritime : Une fois la marchandise arrivée au port de destination et au moment de sa livraison, les parties peuvent faire appel à un expert maritime qui va suivre pour le compte de ses donneurs d'ordres, dans le cadre d'expertises contradictoires, amiables ou non, voire judiciaires, l'examen d'avaries des navires ou des marchandises ou celles causées à des installations portuaires. Il évalue la cause et le montant de dommages sur les navires, les ports, les ouvrages maritimes, les marchandises transportées, l'environnement marin...⁴⁴

⁴² Les conditions générales de l'association suisse des transitaires et entreprises de logistique.pdf

⁴³ <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/contrats-speciaux-du-commercemaritime-un-contrat-proche-de-la-commission-de-transport-le-contrat-de-non-vesseloperating-common-carrier-n-v-o-c-c>

⁴⁴ http://www.uniport-bordeaux.fr/metiers_port.php?id=20

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

En cas d'avarie, l'expert maritime peut être mandaté par les armateurs, par les consignataires pour le compte de l'armateur ou par les transitaires et commissionnaires de transport qui représentent le destinataire de la marchandise, par les chargeurs pour constater et évaluer les pertes ou dommages causés à leurs marchandises ou encore par les tribunaux s'il s'agit d'une expertise judiciaire.

2.12 Les autorités douanières Les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur. Aucune importation ou exportation ne peut se faire sans autorisation préalable de cette administration qui remplit trois fonctions⁴⁵ :

- Instrument de contrôle du commerce extérieur ;

L'action de la douane permet de contrôle du volume des échanges internationaux du pays et par conséquent fournit les données nécessaires à la définition et orientations du commerce extérieur à l'importation comme à l'exportation.

- Source de recette fiscale ;

Le droit de douane constituent un impôt indirect à la consommation et sont donc une source importante de revenus pour le budget de l'état.

- Instrument de protection de l'économie nationale ;

Par l'imposition de droit de douane à l'imposition, ces dernières sont freinées, cela va encourager la production nationale du pays, et protéger les industries naissantes.

3. Le classement de marchandises ou de cargaisons en transport maritime :

La marchandise Tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic « passagers », à savoir : fret, bagages excédentaires, courrier.

3.1 Marchandise exceptionnelle Marchandises « hors gabarit » ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des dimensions et une masse qui dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaires du code de la route

3.2 Marchandise sèche Marchandises sèches (céréales, charbon, acier,...) Par opposition aux marchandises liquides

3.3 Marchandises conditionnées Produit fragiles et de valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.

3.4 Marchandises conventionnelles Ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages légers, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. Quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits

⁴⁵ Jean-Luc ALBERT, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

Chapitre1 : Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et conceptions.

métallurgiques, (coïls, tubes, fer, fil de fer, tôles etc..) Des produits alimentaires (farine, sucre, riz, fruits et légumes, produits sous froid...) Des produits forestiers (bois en grumes, bois sciés, pâte à papier, bobines de papier) et enfin des produits finis. Dans cette dernière catégorie, on range essentiellement les colis lourds et ""les projets industriels"" (ventes d'usines clé en mains par exemple)⁴⁶.

3.5 Marchandises dangereuses Matières susceptibles, de par leur nature, de mettre en danger la sécurité des personnes et des biens et/ou de nuire à l'environnement lors du transport. Elles font l'objet de réglementations internationales et nationales et spécifiques. marchandises dangereuses pouvant être transportées dans des conteneurs Dry Van ou High Cube⁴⁷.

3.6 Marchandises en vrac Marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (ex : le blé) du vrac liquide (ex : l'essence) et du vrac gaz (ex : gaz).

3.7 Marchandises générales / diverses Généralement produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc., habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac

3.8 Marchandises pondéreuses Marchandises de masse volumique élevée et de faible valeur dont le prix de vente est fortement grevé par le coût du transport, par exemple les minerais.

La conclusion

Le moyen de transport des marchandises le plus efficace et le moins couteux actuellement c'est le transport maritime, le volume, le conditionnement et la conteneurisation,...etc, ces privilèges rien que pour faciliter toutes taches aux intervenants de ce mode de transport, ainsi que de traverser les mers et les océans d'un port a l'autre portant des quantités importantes de marchandises et de cargos.

Les marchandises transportées par mer signifient une prise de risque et pour cela, le besoin de la sécurité contre ces risques est important, la protection contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées par mer nécessite une souscription d'assurance. L'assurance maritime est donc une protection efficace pour une garantie des risques et une sécurité plus indispensable aux entreprises.

Malgré l'aspect international du transport maritime, ce secteur souffre du manque d'harmonisation des législations entre pays. Les lois, clauses, polices d'assurance et pratiques diffèrent d'une région à une autre.

L'assurance sur facultés couvre les dommages causés aux marchandises transportées par voie maritime. Sont également garantis les dommages subis par les marchandises au cours des trajets complémentaires ou préliminaires (par voie terrestre, ferrée, fluviale,...) y compris durant les phases de chargement, de déchargement, de transbordement et de transit.

⁴⁶ <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm>

⁴⁷ <https://www.bilogistik.com/fr/transport/maritime/>

**Chapitre 02 : *Assurance marchandise
maritime ; avantages et procédures.***

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

Introduction

L'assurance aujourd'hui indique que plus de gens que jamais adopte ce moyen pour parer l'imprévu, Elle joue un rôle important dans notre prospérité nationale et économique aussi que dans notre bien-être individuel.

Elle révèle combien de million de personnes ont trouvé leurs tranquillités d'esprit en assurant leurs risques.

Cependant, bien que l'assurance soit désormais un concept familier pour un très grand nombre d'individus, bien souvent, peu en ont une idée «claire et distincte», dans la mesure où ils ignorent la plupart des mécanismes qui entrent en jeu dans la réalisation d'une opération d'assurance.

Section 01. Les avantages de l'assurance transport marchandise maritime :

Une assurance maritime sera d'une importance capitale. Par ailleurs, les offres d'assurance sont diverses et comportent chacune des avantages particuliers. On distingue 4 avantages qui sont :

1. les avantages de l'assurance transport marchandise maritime :

- ✓ Environnemental ;
- ✓ Économique (moins coûteux) ;
- ✓ Diversité (flexibilité) ;
- ✓ Sécurité (fiabilité).

1.1 Environnement et fret maritime :

Le transport maritime émet une faible consommation d'énergie. En comparaison aux autres industries maritimes, le fret maritime a une faible part sur la pollution atmosphérique et émet moins de CO₂ que le transport aérien et le transport routier.

1.2 Economie et fret maritime :

La rentabilité liée au coût d'expédition et d'acheminement reste un des principaux avantages de ce type de transport. Le tarif proposé reste très compétitif pour les envois de colis lourd ou volumineux et permet ainsi au client de gagner en économie. Il présente un atout majeur comparé aux prix d'expédition par voie aérienne, terrestre ou ferroviaire.

1.3 Diversité et fret maritime :

Il existe plusieurs types de navires pour divers produits et offre plusieurs options d'expédition soit le choix d'un conteneur entier ou le partage entre plusieurs chargements différents (groupage maritime).

La flexibilité du type de marchandises représente un atout majeur du fret maritime. Il permet d'expédier plusieurs types de marchandises par vrac (liquide, exemple pétrole ou solide exemple charbon) et des diverses marchandises telles que les voitures, les équipements

et certaines marchandises dangereuses ne pouvant être transportées par avion telles que (lithium, corrosif...)

Une grande capacité de stockage (31 m³ pour un conteneur de 20 pieds, 62 m³ pour un 40 pieds), la livraison sur de longues distances avec un très grand volume et une taille de la marchandise variée, font que le fret maritime est très recommandé en plus de la possibilité d'exportation ou d'importations depuis plusieurs destinations commerciales.

1.4 Sécurité et fiabilité :

Les conteneurs de fret maritime offre de la fiabilité et de la régularité sur le transport de marchandises car disposant de très bonnes infrastructures. Ils sont sécurisés, et les marchandises sont conditionnées de façon hermétique et adaptés en fonction du produit acheminé¹.

2. Définitions des concepts liés à l'assurance :

Nous commençons en premier lieu à définir le terme de l'assurance, puis le contrat d'assurance et ses éléments :

2.1 Définition générale :

Selon Lambert- Faivre : « l'assurance est une opération par laquelle un assureur, organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques, et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées ».

La définition complète de l'assurance sera donc la suivante : L'assurance est une opération par laquelle une personne (l'assureur) groupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de les mettre en situation de s'indemniser mutuellement des pertes éventuelles (les sinistres) auxquelles les expose de la réalisation de certains risques, aux moyen de sommes (primes ou cotisations) versés par chaque gérée par l'assureur.

2.2 Définitions de l'assurance :

Plusieurs définitions ont été données à l'assurance par les auteurs, privilégiant, les uns les aspects juridiques, d'autres, les aspects techniques généraux et législatifs. Dans le cadre de ce mémoire, nous avons retenu deux définitions, afin de cerner les différents aspects liés à l'assurance, et ces deux définitions sont : définition juridique, et technique.

2.2.1 Définition juridique :

Selon l'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations ; modifié et complété par la loi (06-04) : « l'assurance est, au sens de l'article 619 du code civile, un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel

¹ La gestion des risques maritimes : les risques exceptionnels.

l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat »

Donc une assurance est un moyen de percevoir une compensation si l'assuré risque de subir un préjudice. Cette compensation qui se matérialise la plupart du temps par une somme d'argent, peut être versée à un particulier, une entreprise ou une association mais en contrepartie il doit verser une cotisation mensuelle ou annuelle ou autre².

2.2.2 Définition technique :

Selon la formulation proposé par le professeur Joseph Hémard : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »².

Donc L'assureur organise et gère une mutualité de risques qu'il prend en charge, en contrepartie de la cotisation payé par l'assuré.

La détermination des prix à faire payer à chaque assuré pour que son risque particulier soit transféré à la mutualité géré par l'assureur est une de ses tâches essentielles. La fixation du prix de l'assurance est appelée tarification et repose sur l'étude des statistiques de fréquence et de coûts des dommages survenus à la population des assurés.

3. Le contrat d'assurance et ses éléments :

3.1 Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance doit comporter cinq éléments principaux :

- ✓ Le risque ;
- ✓ La prime (ou cotisation) ;
- ✓ L'indemnisation ;
- ✓ La compensation au sein de la mutualité ;
- ✓ Le sinistre.

Dans ce point nous commençons par définir le contrat d'assurance, ensuite les éléments d'une opération d'assurance et ces conditions.

3.2 Le contrat d'assurance

Il s'agit d'un engagement ou accord passé entre, d'une part une entreprise d'assurance, qualifiée d'assureur, et d'autre part un souscripteur « individu ou collectivité », fixant à l'avance, pour une période déterminée, des échanges financiers en fonction d'un ensemble bien défini d'événements aléatoires.

² Mémoire de la faculté de droit et science politique d'Aix Marseille

Au contrat dont la matérialisation est une police d'assurance comprend des conditions particulières qui précisent notamment la durée de garantie, les caractéristiques du risque assuré, le montant des versements à faire par le souscripteur et le mode de détermination des prestations de l'assureur.

3.3 Définition de l'assurance maritime :

Selon la fédération française des sociétés d'assurance, l'assurance maritime est : « une assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenues dans le contrat. Une assurance maritime peut 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 »³.

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA » définit l'assurance maritime comme étant : « une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événement fortuit, de forces majeures aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ». ⁴

L'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (assurance corps), ou sur ces marchandises (assurance facultés).

4. Les types de l'assurance maritime :

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime 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 :

- ⇒ assurance corps ;
- ⇒ assurance facultés.

4.1 L'assurance corps maritime

L'assurance corps de navire concerne l'assurance du véhicule de transport. L'assureur accepte de couvrir les risques liés aux dommages ou pertes pouvant affecter le navire lui-même lors de son utilisation. En règle générale, l'assurance corps d'un navire est partagée entre plusieurs compagnies d'assurances afin de répartir et de diluer la charge ou la gestion du risque trop lourd pour qu'une seule compagnie en supporte tout le poids.

³Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.

⁴ Mémoire : Evolution de la sous branche assurance Transport Facultés Maritime : Cas de la Société Nationale D'assurance« SAA »

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

Selon l'institut française d'information juridique, l'article 173-1 de code des assurances : « L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée ».

D'après la législation algérienne : « pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour délai sont couverts par l'assurance»

4. 2 L'assurance facultés maritime :

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées. Selon l'école nationale de la marine marchande de Saint Malo, France : « L'assureur maritime couvre les risques liés aux dommages totaux ou partiels pouvant subvenir à la marchandise en cours de transport maritime ».

D'après la fédération française des sociétés d'assurance« L'assurance maritime sur facultés a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre, elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime, ont la durée des risque au lieu de destination ne peut pas dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement. Ce délai peut être modifié par un accord commun des parties.

Outre le risque du voyage, les risques de montage et d'installation des matériels à destination peuvent aussi être garanti ».

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 « tout risque », garantie « FAP SAUF» et garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

4.2.1 Définition du contrat d'assurance facultés maritime

Les contrats sont définis par l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 (modifiée et complété par la loi 06-04) relative aux assurances , ainsi que par les conditions du Code civil :

« le contrat d'assurance facultés maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat ... lorsque des marchandises sont exposées à des périls de mer, ces biens sont désignés sous le nom de biens assurables.

(L'expression « périls de mer » désigne les risques résultants ou découlant de la navigation maritime) ».

5. Les conditions du contrat d'assurance facultés maritime

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

L'assurance met en présence au moins deux partenaires : l'assureur et l'assuré, les rapports entre les deux parties sont concrétisés par un contrat d'assurance. Le contrat d'assurance est constitué donc de ⁵:

- ✓ conditions générales ;
- ✓ conditions particulières ;
- ✓ clauses additionnelles et convention spéciales.

5.1 Les conditions générales Les conditions générales :

Sont des dispositions communes à toutes les facultés à l'exception des marchandises exclues et est applicable à tous les types de police d'assurance.

5.2 Les conditions particulières

Les conditions particulières s'agit de dispositions permettant l'adaptation du contrat aux spécificités du risque garanti elles doivent comporter :

- les nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit ;
- la date et lieu de souscription ; - la chose ou l'intérêt assuré ;
- la situation où s'exerce la garantie ;
- la somme assurée ;
- les risques assurés et les risques exclus ;
- les garanties souscrites et le montant des capitaux ; ⁶
- la durée de garantie du contrat et sa date d'effet ;
- la prime à payer, le montant de la franchise et éventuellement les surprimes et majorations ;
- les signatures des parties contractantes.

6. Les Clauses additionnelles et conventions spéciales :

Il est entendu par clauses additionnelles et conventions spéciales des dispositions renforçant l'adaptation de la police aux spécificités du risque garantie, et nous distinguons deux types de clause qui sont les suivantes :

- clauses additionnelles standards ;

Les clauses additionnelles standards concernent : les animaux vivants et marchandises périssables. - conventions spéciales ;

-Les conventions spéciales concernent : risques de guerre etc. Les conditions particulières, les clauses additionnelles et les conventions spéciales peuvent être dérogoires ou complémentaires aux conditions générales. Le tout doit être régi par la réglementation en

⁵ Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.

vigueur. (Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995), modifiée et complétée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006)⁷.

Section 2 : Les procédures et formes d'assurance maritime en Algérie:

La conjoncture économique actuelle, caractérisée par les mesures d'austérité prises par les pouvoirs publics, a impacté le secteur des assurances, en général et les assurances transports en particulier, dans sa branche **FM** (diminution des importations) notamment.

A une telle situation, s'ajoutent les pratiques actuelles des compagnies d'assurances, marquée par des baisses tarifaires importantes, voire insoutenables, induisant de fait une pression sur nos capacités de placements des produits d'assurance Transports.

Dans ce contexte et pour être en adéquation avec la stratégie de développement de la Société, orientée vers la diversification et l'amélioration de nos parts de marchés dans les Assurances Transports, tels que la branche Corps, notamment navire de pêche et navire de plaisance, et vers les assurances des facultés, en général.

Dans le souci de « booster » la branche transport et de mettre à la disposition de notre réseau les outils de tarifications compétitives, à même de s'adapter à la conjoncture actuelle, la présente note a pour objet de tracer le cadre général de nos actions sur les volets des opérations de souscriptions, de négociations et de démarchages.

1. Sous branche facultés maritimes :

1.1. Mode de Couverture :

L'assuré peut opter pour l'une des garanties de base suivante :

- ⇒ **Tous Risques**: c'est le mode de couverture « Etendue »
- ⇒ **FAP Sauf** : Franc d'Avaries Particulières Sauf événements énumérés : c'est le mode « Limitée »

1.2 Extensions de garantie :

- Selon le mode retenu (garantie de base consentie), des extensions de garantie peuvent être accordées, telles que : Vol & Disparition : Inclus.
- Trajet Complémentaire : inclus jusqu'aux sites de l'assuré.
- Transbordement : soit inclus, soit octroyé moyennant une surprime qui peut varier entre 0,05% à 0,077%
- Risque de guerre : inclus pendant le trajet maritime mais sous réserve des dispositions⁸.
- Séjour à quai :

⁷ Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complétés par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.

⁸ Joint War Committee édition 2013.

- ✓ inclus pendant une durée qui peut varier entre 60 à 90 jours ;
- ✓ Au-delà de 90 jours, moyennant surprime de 0,05%, par quinzaine supplémentaire.
- Influence de la température : incluse pour les produits pharmaceutiques & parapharmaceutiques. Après Accord de la DAT.

1.3 Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge :

Pour la garantie de base, l'appréciation du risque dépend de 03 paramètres à savoir :

- ✓ La catégorie de la marchandise (sa nature) ;
- ✓ Le pays de provenance de la marchandise (port de chargement) ;
- ✓ La garantie à souscrire.

Les indications ci-dessous arrêtées pour la garantie « **Tous Risques** », vous serviront comme référence pour l'appréciation et l'établissement des offres d'assurance transport, à même d'être en adéquation avec le marché. Ils sont le résultat de bonifications commerciales sur les taux prévus par les tarifs en vigueur. Ils répondent aux exigences du contexte actuel⁹.

➔ Le Taux de prime **FAP Sauf** = 50% du Taux Tous Risques.

1.4. La franchise :

Selon vos chances de concrétisation de l'affaire, vous pouvez optez pour l'un des niveaux de franchise :

- **5%** du montant des Dommages Avec un minimum de 50 000,00 DA ;
- **2%** du montant des Dommages Avec un minimum de 20 000,00 DA ;
- Franchise absolue en montant : 10 000,00 DA ou 20 000,00 DA.
 - ➔ Sans Franchise (cette option ne s'applique pas aux produits pharmaceutiques).

1.5 Plein par expédition et par navire :

- Jusqu'à 800 000 000,00 DA (Huit Cent Millions DA) par expédition et par navire.
- Pour les expéditions dont la valeur dépasse la limite susvisée, la couverture est accordée après déclaration préalable et expresse faite par l'assuré à l'assureur avant le commencement du risque.
 - ➔ Il est entendu que toute expédition dépassant le plein cité plus haut doit être portée à la connaissance de la DAT pour éventuel accord et placement en Réassurance.

1.6 Conditions de prise en charge :

Veiller à l'insertion dans les Conditions Particulières (ci-joint Spécimen) des clauses suivantes :

- La clause de classification du navire.

⁹ Direction des assurances de transport SSA- politique de souscription 2018.

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

- La clause de l'ISM code. Les clauses de la réassurance relatives aux conditions de transport en rapport avec la nature de la marchandise.

▪

1.7 Types de polices à proposer :

- ◆ Police au Voyage : c'est une police à proposer aux assurables qui font des expéditions occasionnelles et isolées durant l'année (Elle couvre des marchandises et un trajet déterminé).
- ◆ Police d'Abonnement : c'est une police à proposer aux assurables qui font des expéditions fréquentes ; cette police a pour objet essentiel de couvrir toutes les expéditions faites par l'assuré, quels que soient les marchandises, et les lieux de départ et de destination, moyennant leur déclaration par avis d'aliment.
- ◆ Police à éteindre/à alimenter : elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. L'assuré déclare à la souscription du contrat, la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque expédition, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur des marchandises.
- ◆ Police Tiers Chargeur : c'est une police à proposer aux transitaires et commissionnaires de transport pour couvrir les expéditions de leurs clients en leurs noms et pour le compte de leurs clients.

Tableau 3 : La tarification de Tous Risques.

Catégorie Des Marchandises	Tarification « Tous Risques »		
	Provenance « Europe »	Provenance « Asie »	Provenance « Amérique »
Ciments, Bois, rond à Béton, Bobines d'acier et autres matériaux de constructions, semences, engrais, produits de négoce (sucre, café, blé, céréales, farine, riz, coton...)	0,14%	0,16%	0,15%
Pièces détachées, Matériels, machines, équipements, outillages, produits de quincailleries, Produits électroniques et électroménagers	0,08%	0,10%	0,09%
Véhicules Automobile Légers et Lourds	0,07%	0,09%	0,08%
Produits Pharmaceutiques et Parapharmaceutiques	0,09%	0,12%	0,11%
Fruits & légumes, viande, produits laitiers et autres produits agroalimentaires	0,10%	0,13%	0,12%
Bitumes et Produits énergétiques	0,09%	0,12%	0,11%

Source : Direction des assurances transport de la compagnie des assurances SAA (Année 2018).

2. Sous branche corps de navire de pêche :

2.1 Mode de Couverture :

L'assuré a le choix de souscrire l'une des trois garanties de bases suivantes :

- ✓ **Tous Risques** (inclus le Vol) : c'est le mode de couverture Etendue ;
- ✓ **FAP Sauf** (Franc d'Avaries Particulières Sauf événements énumérés) : c'est le mode de couverture Limitée ;
- ✓ **Perte Totale et Délaissement.**

2.2 Extensions de garanties :

- **Frais de retirement** : c'est l'enlèvement des épaves en cas de perte total ou partiel du navire surtout lorsque celui-ci représente une entrave à la navigation maritime. Cette garantie est octroyée, moyennant une surprime de 0,10% sur un capital assuré qui est de 25% de la valeur agréée.
- **Bonne arrivée** : Le capital assuré sur « bonne arrivée » qui est de 30 % sur la valeur agréée, est réglé par l'assureur en cas de perte totale ou de délaissement du navire, résultant d'un événement garanti au titre de la police Corps et moteurs. Ce capital complémentaire est destiné à indemniser l'armateur pour les pertes financières subies.

Cette garantie est octroyée moyennant une surprime de 0,10 % du capital assuré.

- **Risque de Guerre** : L'assureur prend en charge les dommages subis par le navire, résultant de guerre civile ou étrangère, captures, saisies, émeutes, mouvements populaires, acte de piraterie.... etc. Cette garantie est octroyée moyennant une surprime de 0,10 sur la valeur d'assurance.

2.3 Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge :

Pour la garantie de base, l'appréciation du risque dépend de 03 paramètres importants à savoir :

- Valeur d'assurance globale (coque et moteur) ;
- Année de construction du navire ou bateau (à défaut année de mise en service du navire) ;
- Matériaux de construction (Fibre de verre – polyester – bois, etc.).

➔ Il est à préciser que le matériel de pêche n'est pris en charge par l'assureur qu'en cas de sa perte totale ou de son délaissement, consécutif à la perte ou au délaissement du navire assuré (Art 1^{er} alinéa B des Conditions Générales de la police d'Assurance).

2.4 La franchise :

- ⇒ « **Tous risques** » et « **FAP Sauf** » : 1% de la valeur d'assurance avec un minimum de 50.000,00 DA.
- ⇒ « **Perte totale et Délaissement** » : Sans franchise.

2.5 Tarification :

Les indications ci-dessus arrêtées, elles vous serviront comme référence pour l'appréciation et l'établissement des offres d'assurance transport, à même d'être en adéquation avec le marché. Les taux ci-dessous sont le résultat de bonifications commerciales sur les taux prévus par les tarifs en vigueur. Ils répondent aux exigences du contexte actuel.

2.6 Majoration pour matériaux de construction :

- ✓ Navire en Bois : majoration de 20% ;
- ✓ Navire avec Fibre de Verre : majoration de 10%.

2.7 Conditions d'assurance :

Les documents nécessaires à la souscription :

- ✓ Les factures commerciales (coque –moteur- équipements) ;
- ✓ Fiche Technique du Bateau ;
- ✓ Rapport de visite de risque s'il n'est pas neuf (dans le cas où d'une couverture en mode « Tous risque »).

Types de polices a proposer :

- ✓ Police Tous Risque.
- ✓ Police Fap Sauf.
- ✓ Police Perte Total et Délaissement.

Tableau 4 : Les différentes garanties et taux de couverture.

AGE DU NAVIRE	MODE D'ASSURANCE ET TAUX DE PRIME		
	Tous Risques	FAP SAUF	Perte Totale et Délaissement
▪ 5 ans et moins	0,98%	Non Acquis	Non Acquis
▪ Plus de 5 ans à 10	1,00%	Non Acquis	Non Acquis
▪ Plus de 10 ans à 15	1,10%	Non Acquis	Non Acquis
▪ Plus de 15 ans à 20	Non Acquis	1,00%	Non Acquis
▪ Plus de 20 ans à 25	Non Acquis	1,10%	Non Acquis
▪ Plus de 25 ans	Non Acquis	Non Acquis	1,50%

Source : Direction des assurances transport de la compagnie des assurances SSA (Année 2018).

3. Sous branche corps de navire de plaisance:

3.1 Types de biens assurés :

Le bateau de plaisance assuré peut être un :

Voilier - Bateau à moteur - Hors -Bord - Jet Ski - Semi rigide – Yachts,etc.

3.2 Mode de Couverture :

L'assuré a le choix de souscrire les deux garanties ou uniquement la RC :

- ✓ Tous Risques (vol total inclus) : c'est le mode de couverture Etendue (Dommages et RC) ;
- ✓ Responsabilité civile uniquement.

3.3 Extensions de garanties :

Pour souscrire une extension de garantie, il faut bien sûr avoir la garantie « Tous Risque »

→ Frais de retraitement :

- ✓ Capital assuré : **25%** de la valeur d'assurance avec un maximum de **300 000 DA** ;
- ✓ Surprime de **0,10%**, applicable sur le capital assuré.

→ Vol Partiel :

- ✓ Capital assuré est **10% de** la valeur d'assurance ;
- ✓ Surprime **1,50%**, applicable le capital assuré.

→ Transport Terrestre :

- ✓ **0,60%** à tout moment de l'année ;
- ✓ **0,30%** pour un voyage aller/retour par an.

3.4 La franchise :

Le 2% du montant des dommages avec un minimum de 20 000 DA.

3.5 Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge :

Pour la garantie de base, « Tous Risque » l'appréciation du risque dépend des paramètres suivants :

- ◆ Valeur assurance (valeur agréée) ;
- ◆ Année de construction (à défaut, année de mise en service du navire) ;
- ◆ Puissance du moteur (nombre de chevaux) ;
- ◆ Longueur du bateau.

3.6 Tarification :

Les indications ci-dessus arrêtées, elles vous serviront comme référence pour l'appréciation et l'établissement des offres d'assurance transport, à même d'être en adéquation avec le marché. Les taux ci-dessous sont le résultat de bonifications commerciales sur les taux prévus par les tarifs en vigueur. Ils répondent aux exigences du contexte actuel.

3.7 Conditions d'assurance :

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

- ✓ Les factures commerciales ;
- ✓ Fiche technique du bateau.

3.8 Types de polices à proposer :

- ✓ Police Tous Risque –RC ;
- ✓ Police Responsabilité Civil¹⁰.

Tableau 5 : Les valeurs assurées.

VALEUR ASSUREE (EN DA)	AGE DU BATEAU /PRIME (DA)		
	5 ans d'âge ou moins	Plus de 5 ans à 10 ans d'âge	Plus de 10 ans à 15ans d'âge
▪ Jusqu'à 500 000 DA	3 000,00	4 000,00	5 000,00
▪ 500 000 à ▪ 1 000 000 DA	6 000,00	8 000,00	9 000,00
▪ 1 000 000 à ▪ 1 500 000 DA	9 000,00	11 000,00	13 000,00
▪ 1 500 000 à ▪ 2 000 000 DA	12 000,00	16 000,00	18 000,00
▪ 2 000 000 à ▪ 2 500 000 DA	15 000,00	20 000,00	22 000,00
▪ 2 500 000 à ▪ 3 000 000 DA	18 000,00	24 000,00	26 000,00
▪ 3 000 000 à ▪ 3 500 000 DA	22 000,00	28 000,00	30 000,00
▪ 3 500 000 à ▪ 4 000 000 DA	25 000,00	32 000,00	34 000,00
▪ 4 000 000 à ▪ 4 500 000 DA	28 000,00	36 000,00	38 000,00
▪ 4 500 000 à ▪ 5000 000 DA	32 000,00	40 000,00	42 000,00
▪ 5 000 000 DA et Plus	SOLLICITER LA DAT		

Source : Direction des assurances transport de la compagnie des assurances SSA (Année 2018).

¹⁰ Direction des assurances SSA – politique de souscription 2018

Tableau 6 : Primes « responsabilité civile » :

VALEUR ASSUREE (EN DA)	AGE DU BATEAU / PRIME (DA)		
	5 ans d'âge ou moins	Plus de 5 ans à 10 ans d'âge	Plus de 10 ans à 20ans d'âge
▪ Jusqu'à 500 000 DA	1 000,00	1 500,00	2 000,00
▪ 500 000 à 1 000 000 DA	2 000,00	3 000,00	4 000,00
▪ 1 000 000 à 1 500 000 DA	3 000,00	4 000,00	5 000,00
▪ 1 500 000 à 2 000 000 DA	5 000,00	6 000,00	7 000,00
▪ 2 000 000 à 2 500 000 DA	7 000,00	8 000,00	9 000,00
▪ 2 500 000 à 3 000 000 DA	8 000,00	9 000,00	10 000,00
▪ 3 000 000 à 3 500 000 DA	9 000,00	12 000,00	13 000,00
▪ 3 500 000 à 4 000 000 DA	10 000,00	14 000,00	15 000,00
▪ 4 000 000 à 4 500 000 DA	11 000,00	16 000,00	17 000,00
▪ 4 500 000 à 5000 000 DA	13 000,00	18 000,00	20 000,00
▪ 5 000 000 et Plus	SOLLICITER LA DAT		
FRANCHISE : Néant			

Source : Direction des assurances transport de la compagnie des assurances SSA (Année 2018).

4. Limites de la garantie Dommage et RC (Matériels et Immatériels Consécutifs) :

Dans le cas où l'assuré souscrit les deux garanties à savoir le « Corps et la Responsabilité Civile », les limites de garanties seront partagées comme suit :

- Limite de garantie sur Dommages Matériels et Immatériels consécutifs : 50% de la valeur d'assurance ;
- Limite de garantie RC (Dommages Corporels) : 25% de la valeur d'assurance ;
- Limite de garantie RC (dommages matériels et Immatériels) : 25% de la valeur d'assurance.

4.1 Assurance responsabilité :

Dans le cas où l'assuré opte uniquement pour la souscription de la garantie « Responsabilité Civile », l'assureur applique les limites suivantes :

- Limite de garantie RC (Dommages Corporels) : 50% de la valeur d'assurance ;

- Limite de garantie RC (Dommages Matériels et Immatériels consécutifs) : 50% de la valeur d'assurance.

Dans le cas où l'assuré veut souscrire uniquement une police « Responsabilité Civile », il y a lieu de lui appliquer un taux de prime unique de 1,20%, applicable sur la valeur d'assurance. Aucune franchise n'est applicable dans ce cas¹¹.

4.2 Références légales et contractuelles :

Le présent contrat est régi, tant par l'ordonnance N°95-07 du 25.01.1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la Loi N°06-04 du 20.02.2006, que par le code civil et le code maritime.

Les Conditions Générales qui précèdent (Visa M.F N° 05 du 11.03.2009) et celles particulières et spéciales qui suivent, ces deux dernières prévalant sur les conditions générales, en cas de contradiction.

Aux Conditions Générales qui précèdent et à celles particulières qui suivent, l'Assureur garantit l'Assuré contre les risques définis ci-dessous, selon les termes et conditions figurant ci-après :

- ◆ **Assuré :** L'assuré c'est la personne physique ou morale qui couvre un risque contre le paiement d'une prime ou cotisation (désignée aux présentes Conditions Particulières).
- ◆ **L'assureur :** L'assureur qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle, en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de la réalisation du risque.
- ◆ **Le souscripteur :** Le souscripteur c'est une personne physique ou morale qui signe la police et paie la prime.
- ◆ **Le bénéficiaire :** Le bénéficiaire personne qui recevra, après un sinistre l'indemnité, le capital ou la rente versé par l'assureur.
- ◆ **Les tiers :** Les tiers toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint, leurs ascendants, et descendants.

Section3 : Les garanties d'assurance maritimes en Algérie :

1. La gestion des risques des compagnies d'assurance :

Elle aborde la motivation de la gestion des risques, l'appariement de l'actif et du passif par l'utilisation de produits dérivés, la titrisation des risques et l'utilisation des produits financiers hybrides par les assureurs.

¹¹ Direction des assurances SAA, politique de souscription 2018.

Il couvre quatre risques souvent rencontrés dans les portefeuilles des assureurs soit le risque actuariel, le risque systématique, le risque de crédit et le risque de liquidité. Pour rappel, établissons une distinction simple entre les risques non financiers et les risques financiers.

1.1 Les risques non financiers :

Un risque non financier, en termes simples, est un danger éventuel, non prévisible. La prévisibilité enlèverait à l'aléa son assurabilité. Le Code civil du Québec classe les risques non financiers assurables en deux grandes catégories d'assurance, à savoir les assurances maritimes et les assurances terrestres, lesquels se subdivisent également en risques de personnes et risques de dommages (biens ou responsabilités).

Certains sont des risques directement reliés à la nature (tremblements de terre, inondations, volcans, etc.), d'autres sont le fait de l'homme (risques technologiques, risques aériens, risques automobiles, accidents du travail, pollution par hydrocarbures, bris de machines, etc.). Mentionnons aussi une classification entre risques directs (incendie) et risques indirects (pertes d'exploitation).

Enfin, les risques dits stochastiques n'occasionnent pas de dommages directs mais accroissent la possibilité que d'autres risques se réalisent (par exemple, le fait de fumer et d'inhaler du tabac accroît indirectement la possibilité d'avoir un cancer du poumon). La liste des risques s'allonge en permanence en raison des progrès technologiques mais il importe surtout de souligner que les risques se mesurent par deux paramètres : leur probabilité ou fréquence et leur gravité ou sévérité.

1.2 Les risques financiers :

Nous allons voir que les risques financiers (actuariel, systématique, crédit et liquidité) n'affectent pas tous la même section du bilan. En effet, la compagnie d'assurance peut avoir recours à des produits au niveau de l'actif ou du passif pour sa gestion du risque.

Plus précisément, au niveau de l'actif, l'assureur pourra gérer son risque de taux d'intérêt (systématique) à l'aide de l'appariement entre l'actif et le passif. Ceci peut être effectué de manière traditionnelle, c'est-à-dire en modifiant la durée des actifs à l'aide de transactions sur obligations afin de l'arrimer avec celle du passif.

La compagnie d'assurance peut également utiliser des produits dérivés ou des obligations avec options intégrées pour gérer la durée de son actif et de son passif. Le risque actuariel, le risque de crédit ainsi que le risque de liquidité sont des risques qui peuvent être gérés au niveau du passif.

Plus précisément, la compagnie d'assurance a accès à la réassurance et à la titrisation afin de transférer certains risques à d'autres compagnies d'assurance ou aux marchés financiers. En fait, chaque compagnie d'assurance a un avantage concurrentiel au niveau de la gestion de certains risques, donc il est important de transférer à ceux qui peuvent les gérer plus efficacement les risques financiers dont elle n'a pas l'expertise.

2. Efficacité de la gestion des risques et de l'intermédiation financière :

Avant d'analyser les différentes techniques de gestion des risques utilisées en pratique par les compagnies d'assurance, il est légitime de se questionner si la gestion des risques augmente la valeur marchande des compagnies d'assurance.

La réglementation est indirectement la raison principale pour laquelle les compagnies d'assurance doivent se couvrir. En fait, la réglementation est présente afin de protéger la clientèle qui n'a pas l'option de s'assurer avec plusieurs assureurs afin de diversifier le risque qu'un assureur fasse faillite et ne puisse respecter ses obligations.

De plus, il est difficile pour l'assuré de surveiller les actions des dirigeants. Ces contraintes sont principalement causées par les frais de transactions trop importants pour l'assuré. Pour ce faire, la réglementation limite ce risque en imposant aux assureurs un capital minimal requis selon l'importance du risque auquel ils sont exposés.

Ce capital permettra aux assureurs de faire face à une augmentation soudaine des réclamations et par le fait même limiter leur risque d'insolvabilité.

Un des désavantages les plus importants du capital est que celui-ci coûte cher pour l'assureur. C'est principalement pour cette raison qu'il est intéressant pour les assureurs de pratiquer la gestion des risques.

Toutes les entreprises ont comme objectif principal de maximiser les profits, donc de maximiser les revenus tout en minimisant les coûts. La gestion des risques et l'intermédiation financière ont comme objectif de réduire le capital requis et par le fait même de réduire les coûts pour l'assureur.⁸

3. Appariement de l'actif et du passif d'un assureur via par l'utilisation de produits dérivés :

L'étude de Laporte (2002) nous permettra d'approfondir les techniques utilisées au niveau des actifs pour couvrir le mésappariement entre le passif et l'actif de l'assureur. Ceci peut être causé par une disparité ou une variabilité dans les entrées et sorties de fonds et par une variation des taux d'intérêt. Le risque de taux d'intérêt provient de deux sources différentes. La première est le risque de réinvestissement.

Ce risque est en fait le risque que l'assureur réinvestisse des capitaux lorsque les taux ont baissé en dessous du niveau minimal garanti aux assurés, implicitement calculé dans la prime. La deuxième source est un risque de liquidité.

Plus précisément, c'est le risque que l'assureur doive vendre des actifs pour rembourser les assurés lorsque les taux ont augmenté au-dessus des taux d'investissements initiaux, engendrant ainsi une perte en capital.

Ce risque est présent que lorsque la durée de l'actif est plus élevée (faible) que la durée du passif, rendant la fluctuation négative au niveau de l'actif plus (moins) importante que la fluctuation positive au niveau du passif lors d'une hausse des taux d'intérêt par exemple. Par

contre, il n'est pas toujours avantageux pour l'assureur de gérer lui-même son risque lorsque celui-ci peut être mieux géré à l'externe.

4. Objet de la police :

La présente assurance a pour objet de couvrir, dans la limite de la valeur déclarée, les pertes et avaries subies par l'embarcation assurée, son appareil moteur et ses accessoires suite au naufrage, échouement, abordage, incendie, explosion, choc ou collision avec un corps fixe ou mobile, et plus généralement à la suite d'accident maritime, terrestre ou de fortune de mer.

5. Bateau assuré comprend :

- Corps : la coque, les aménagements y attachant, les superstructures, les appareils fixes, le gouvernail, l'hélice et l'arbre porte-hélice ainsi que l'embarcation annexe ayant le caractère d'engin de servitude et à condition toutefois que celle-ci soit désignée aux Conditions Particulières.
- Propulseur : comprend le moteur proprement dit, le réducteur inverseur, l'arbre intermédiaire d'accouplement ainsi que tous les accessoires nécessaires à son fonctionnement.
- Équipements spéciaux : comprennent les appareils de radio téléphonie, radar, interphone, le combustible de bord et l'outillage¹².
- Mobilier : objets et effets personnels ou professionnels considérés comme tels, les meubles, les aménagements non incorporés au bateau, les effets et objets personnels ou professionnels, lorsque ces biens se trouvent à bord et appartiennent au propriétaire du bateau assuré.

6. La présente garantie est consentie au mode d'assurance :

6.1 Corps tout événement (vol total inclus) :

La garantie corps couvre le remboursement des frais de réparation du bateau après une avarie, ou encore le bateau lui-même, s'il est perdu ou détruit, à la suite d'une tempête, d'un naufrage, d'un incendie ou d'un accident de mer¹³.

6.2 Responsabilité civile :

L'Assureur garantit l'Assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile qu'il peut encourir pour les dommages corporels et/ou matériels ainsi que les dommages immatériels consécutifs, résultant d'accidents causés à autrui du fait du bateau assuré, désigné à l'article 05

6.3 Garanties complémentaires :

Les garanties complémentaires doivent apparaître dans les conditions particulières, mais uniquement si l'assuré souscrit l'une des garanties suivantes :

Assistance – Sauvetage – Retirement et Renflouement.

¹² Gestion des risques des compagnies d'assurance : une revue de la littérature récente

¹³ Gestion des risques des compagnies d'assurance : une revue de la littérature récente par Jean-Philip Dumont

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

L'assureur rembourse, Sans que le total des indemnités dues pour un même événement (indemnités pour pertes et avaries incluses) puisse être supérieur à la valeur totale assurée, les frais de renflouement, d'assistance et de sauvetage et, les frais exposés pour l'enlèvement des épaves ou des objets assurés, dans le cas où l'Etat ou toute autorité qualifiée l'exigerait.

En cas de sinistre, les frais de retirement seront remboursés sans franchise jusqu'à concurrence de la somme assurée à ce titre.

6.3.1 Vol partiel :

L'Assureur garantit l'Assuré, contre la disparition et/ou la détérioration du bateau résultant d'un vol, d'une tentative de vol ou de pillage. Sont également aux risques de l'Assureur, les dommages et pertes résultant de vol par effraction, bris, arrachage ou d'un démontage des accessoires et aménagements du bateau assuré.

Le total du moteur amovible est garanti lorsque ce dernier est fixé à son poste sur le bateau, sous réserve qu'il soit protégé par un dispositif antivol. S'il est enfermé dans un emplacement du bateau fermé à clé ou cadenassé, la garantie reste acquise sous réserve qu'il soit relevé des traces non équivoques d'effraction.

6.3.2 Transport terrestre :

L'Assureur garantit l'Assuré contre les dommages et pertes subis par le bateau assuré par suite d'accident survenant pendant son transport par voie terrestre ainsi que pendant les opérations de chargement, déchargement, mise à l'eau et mise à sec.

6.3.3 Limite de navigation :

Les garanties du présent contrat s'étendent à toutes navigations, à tous mouvements et remorquage effectués dans la limite des eaux territoriales algériennes.

7. Exclusions :

Sont formellement exclus de la garantie, les dommages :

- ❖ causés intentionnellement par l'assuré ou avec sa complicité ;
- ❖ résultant des effets directs ou indirects d'explosions, de dégagement de chaleur, d'irradiations provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération de particules ;
- ❖ ne sont pas également garantis les dommages, pertes et/ou accidents survenant :

- Lorsqu'au moment d'un sinistre, la personne chargée de la navigation n'est pas titulaire des permis de conduire ou des certificats de capacité en état de validité exigée par la réglementation en vigueur ;

- Lorsque le bateau assuré est loué à des tiers ou utilisé dans un but commercial ou plus généralement à des fins autres que celles d'agrément personnel ;

- Pendant les opérations de remorquage du bateau assuré ou effectuées par le bateau assuré, non dictées par des obligations d'assistance.

8. Déclaration sinistre :

L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de donner toutes les explications exactes concernant ce sinistre et son étendue, de fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur.

En cas de vol, le délai de déclaration est de trois (3) jours ouvrables sauf cas fortuit ou force majeure.

8.1 Constatations des avaries :

En cas de sinistre garanti par la présente police, l'Assuré doit s'adresser pour les constatations des dommages à l'un des experts figurants sur la liste jointe en annexe.

Les frais d'expertise des sinistres garantis par la présente police sont à la charge de l'Assureur et sont payables conformément au barème en vigueur.

L'Assuré est également tenu, en cas de dommage occasionnés aux biens assurés, de prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour conserver les droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables de l'accident, notamment :

- Notifier à ces tiers responsables les réserves dans la forme et les délais réglementaires. Il devra également prêter à l'assureur son concours sans réserves pour engager éventuellement les poursuites utiles (se référer au document portant « Procédures de Prise en Charges des Sinistres » joint en annexe);
- Etablir, éventuellement, un constat contradictoire, signé conjointement avec les tiers responsables.

8.2 Délai de constatation :

L'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec les représentants de l'assureur, au plus tard dans les trente (30) jours à dater de l'arrivée du navire à son port de reste, après la fin du voyage au cours duquel ces avaries se sont produites dans ce dernier port, leur constatation devra être faite dans les trente jours de leur survenance.

8.3 Pièces constitutives du dossier de réclamation :

En cas de sinistre, il appartient à l'Assuré de produire :

- Déclaration de sinistre ;
- Permis de conduire valide afférent au bateau de plaisance ;
- Document attestant la propriété du navire ;
- Rapport de mer visé par les autorités maritimes ;
- Rapport d'expertise ;
- Note de frais et honoraires d'expertise ;
- Factures d'achat (commerciales) et de réparations.

Ces documents doivent être transmis à l'Assureur dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans les **trois (03) mois** qui suivent la date de survenance du sinistre.

Section4 : L'indemnisation des sinistres transports maritimes :

Quel que soit le mode de transport choisi (route, chemin de fer, voie maritime, fluviale ou aérienne), les marchandises sont exposées à de nombreux risques, tels que les détériorations, les manquants, ou les pertes de poids, résultant :

- ◆ De risques ordinaires : accident ou événement de transport, incendie ou « mouille » ;
- ◆ De risques exceptionnels : grève, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre.

Il est donc important d'être bien assuré et de définir clairement le périmètre des risques couverts.

1.Reglement des sinistres et la base d'indemnisation :

En cas de sinistre touchant l'engin/navire maritime assuré, le montant payable par l'Assureur est calculé selon la base d'indemnisation suivante :

- ⇒ L'Assuré est tenu de justifier la somme assurée au moment du sinistre par tous les moyens et documents en son pouvoir ainsi que l'importance des dommages.
- ⇒ Il ne sera admis pour la détermination de l'indemnité que le coût justifié par des devis ou factures approuvées par les experts, des remplacements et réparations reconnues nécessaires par les dits experts pour remettre le bateau en état de navigabilité.
- ⇒ L'Assureur se réserve le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission.
- ⇒ Au cas où l'Assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit un quart du montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises prévues aux Conditions Particulières.
- ⇒ L'Assuré est tenu de faire procéder dans les plus brefs délais aux remplacements et réparations. Si pour quelque cause que ce soit, sauf cas fortuit ou de force majeure, ils ne sont pas entrepris au plus tard **six (06) mois** après la date de survenance des avaries, le montant à la charge de l'Assureur ne pourra excéder celui qui lui ait incombé si les réparations avaient été exécutées dans ledit délai. Sur les dépenses spéciales à la carène, il sera opéré à forfait une déduction de moitié.

1.1 Sinistres garantis et non garantis :

Sous réserve de la présente loi et sauf dispositions contraires de la police, l'assureur est responsable des sinistres ayant pour cause immédiate un péril assuré. Toutefois, il n'est pas

responsable, sous réserve de ce qui précède, des sinistres n'ayant pas pour cause immédiate un péril assuré.

➔ Alors que l'assureur :

- ✓ n'est pas responsable des sinistres dus à l'inconduite délibérée de l'assuré; toutefois, il est responsable, sauf dispositions contraires de la police, des sinistres ayant pour cause immédiate un péril assuré, même si le sinistre ne se serait pas produit sans l'inconduite ou la négligence du capitaine ou de l'équipage;
- ✓ sur corps de navire ou sur facultés n'est pas responsable, sauf dispositions contraires de la police, des sinistres ayant pour cause immédiate un retard, bien que le retard soit dû à un péril assuré;
- ✓ n'est pas responsable, sauf dispositions contraires de la police, de l'usure normale, de la casse ni du coulage ordinaires, du vice propre ni de la nature de l'objet de l'assurance ni des sinistres ayant pour cause immédiate l'action des rats ou de la vermine, ni des dommages aux machines n'ayant pas pour cause immédiate des périls de mer.

1.2 Indemnisation pour une perte partielle :

Lorsque l'assuré intente une action pour une perte totale et qu'il est démontré qu'il ne s'agit que d'une perte partielle, il peut se faire indemniser de la perte partielle, sauf dispositions contraires de la police.

1.3. Marchandises non identifiables :

Lorsque des marchandises atteignent leur destination en espèces, mais ne peuvent être identifiées, notamment en raison de l'effacement des marques, la perte, le cas échéant, est partielle et non totale.

1.4 Perte totale réelle :

Lorsque l'objet de l'assurance est détruit ou endommagé de telle façon qu'il cesse d'être une chose de la sorte assurée ou lorsque l'assuré en est irrémédiablement privé, la perte est totale et réelle.

1.5 Navire porté disparu :

Lorsque le navire qui a entrepris l'opération est porté disparu et qu'aucune nouvelle n'en a été reçue après un délai raisonnable, une perte totale réelle peut être présumée

1.6 Effet d'une interruption de voyage :

Lorsque, en raison d'un péril assuré, un voyage est interrompu dans un port ou un lieu intermédiaire dans des circonstances qui, indépendamment de toute stipulation particulière du contrat d'affrètement, donnent raison au capitaine de procéder à la mise à terre ou à la réexpédition des marchandises ou des autres meubles, ou à leur transbordement et leur envoi à

leur lieu de destination, la responsabilité de l'assureur demeure valable malgré la mise à terre ou le transbordement.

1.7 Perte réputée totale :

Sous réserve de toute disposition expresse de la police, il y a perte réputée totale lorsque l'objet de l'assurance est raisonnablement délaissé parce que la perte totale réelle semble inévitable ou parce que l'objet de l'assurance n'aurait pas pu être préservé d'une perte totale réelle sans que soient engagées des dépenses supérieures à sa valeur une fois engagées.

→ Il y a notamment perte réputée totale :

- ✓ lorsque l'assuré est privé de la possession de son navire ou de ses marchandises à cause d'un péril assuré et :
 - soit qu'il est peu probable qu'il puisse récupérer le navire ou les marchandises, selon le cas,
 - soit que les frais de récupération du navire ou des marchandises, selon le cas, dépasseraient leur valeur une fois récupérés;
- ✓ dans le cas d'un navire avarié, lorsque le navire est avarié par un péril assuré de façon telle que les frais de réparation de l'avarie dépasseraient la valeur du navire une fois réparé; lors de l'évaluation des frais de réparation, aucune déduction ne doit être faite à l'égard des contributions d'avarie commune sur les réparations payables par d'autres personnes intéressées; toutefois, les dépenses des futures opérations de sauvetage et des futures contributions d'avarie commune auxquelles le navire serait assujéti en cas de réparation doivent entrer en ligne de compte;
- ✓ dans le cas de marchandises avariées, lorsque les frais de réparation de l'avarie et d'expédition des marchandises à leur lieu de destination dépasseraient leur valeur à l'arrivée.

2. Les mesures d'indemnité :

2.1 Responsabilité de l'assureur :

La mesure d'indemnité est le montant que l'assuré peut recouvrer relativement à un sinistre visé par une police d'assurance, soit le plein montant de la valeur assurable dans le cas d'une police à découvert, soit le plein montant de la valeur fixée par la police dans le cas d'une police en valeur agréée.

Lorsqu'un sinistre est recouvrable en vertu de la police, l'assureur, ou chaque assureur s'il y en a plusieurs, est responsable de la proportion de la mesure d'indemnité que le montant de sa garantie en coassurance représente par rapport à la valeur fixée par la police dans le cas d'une police en valeur agréée, ou à la valeur assurable dans le cas d'une police à découvert.

2.2. Perte totale :

Sous réserve de la présente loi et de toute disposition expresse de la police, lorsqu'il y a perte totale de l'objet de l'assurance :

- ✓ si la police est en valeur agréée, la mesure d'indemnité est le montant fixé par la police;
- ✓ si la police est à découvert, la mesure d'indemnité est la valeur assurable de l'objet de l'assurance.

2.3 Navire avarié :

Lorsqu'un navire est avarié sans toutefois constituer une perte totale, la mesure d'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse de la police, correspond à ce qui suit :

- ◆ Lorsque le navire a été réparé, l'assuré a droit aux frais raisonnables de réparation, moins les déductions habituelles, qui ne peuvent toutefois dépasser le montant assuré relativement à tout accident.
- ◆ Lorsque le navire n'a été que partiellement réparé, l'assuré a le droit de recouvrer les frais raisonnables de ces réparations, calculés de la manière précitée, et d'être indemnisé pour la dépréciation raisonnable, le cas échéant, résultant des avaries non réparées. Toutefois, le montant global ne doit pas dépasser le coût des réparations de l'ensemble des avaries, calculé de la manière précitée.
- ◆ Lorsque le navire n'a pas été réparé ni vendu dans son état avarié pendant la durée du risque, l'assuré a le droit d'être indemnisé pour la dépréciation raisonnable résultant des avaries non réparées pour un montant ne dépassant pas le coût raisonnable de réparation de ces avaries, calculé de la manière précitée.

2.4 Perte partielle de marchandises ou autres meubles :

S'il y a perte partielle de marchandises ou autres meubles, la mesure d'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse de la police, est fixée de la façon suivante :

- ◆ Lorsqu'une partie des marchandises ou autres meubles assurés aux termes d'une police en valeur agréée est complètement perdue, la mesure d'indemnité équivaut à la proportion de la somme fixée par la police qui est égale au rapport entre la valeur assurable de la partie perdue et la valeur assurable de l'ensemble, déterminée comme dans le cas d'une police à découvert.
- ◆ Lorsqu'une partie des marchandises ou autres meubles assurés aux termes d'une police à découvert est complètement perdue, la mesure d'indemnité correspond à la valeur assurable de la partie perdue, déterminée comme dans le cas d'une perte totale.
- ◆ Lorsque l'ensemble ou une partie des marchandises assurées a été livré à destination dans un état avarié, la mesure d'indemnité équivaut à la proportion de la somme fixée par la police dans le cas d'une police en valeur agréée, ou de la valeur assurable dans le cas d'une police à découvert, qui est égale à la proportion que la différence entre la valeur saine brute et la valeur à l'état avarié au lieu de destination représente par rapport à la valeur saine brute.
- ◆ L'expression «valeur brute» s'entend du prix de gros ou, si un tel prix n'existe pas, de la valeur estimée comprenant, dans les deux cas, le fret, les frais de mise à terre et les droits payés d'avance. Toutefois, dans le cas de marchandises habituellement vendues à l'entrepôt, le prix à l'entrepôt est réputé être la valeur brute.

- ◆ L'expression «bénéfice brut» s'entend du prix réel obtenu pour une vente dans laquelle tous les frais de vente sont payés par les vendeurs.

2.5 Contributions d'avarie commune :

Sous réserve de toute disposition expresse de la police, lorsque l'assuré a payé une contribution d'avarie commune ou est tenu de payer cette contribution, la mesure d'indemnité est le plein montant de la contribution si l'objet de l'assurance assujéti à la contribution est assuré pour sa pleine valeur contributoire. Toutefois, si l'objet de l'assurance n'est pas assuré pour sa pleine valeur contributoire, ou si une partie seulement de l'objet est assurée, l'indemnité payable par l'assureur doit être diminuée proportionnellement à la sous-assurance et, en cas d'avarie particulière constituant une déduction de la valeur contributoire et pour laquelle avarie particulière l'assureur est responsable, ce montant doit être déduit de la valeur assurée afin de déterminer quelle est la contribution à laquelle l'assureur est tenu.

3. les mesures de la garantie :

Lorsque l'assureur est responsable des frais de récupération, la mesure de sa garantie doit être déterminée de la même manière.

3.1 Assurance-responsabilité vis-à-vis des tiers :

Lorsque l'assuré a souscrit une assurance-responsabilité vis-à-vis des tiers en termes exprès, la mesure d'indemnité est le montant payé ou payable par lui aux tiers en raison de cette responsabilité, sous réserve de toute disposition expresse de la police.

3.2 Dispositions relatives à la mesure de l'indemnité :

Lorsqu'il y a eu un sinistre non expressément prévu dans les dispositions précédentes de la présente loi, la mesure d'indemnité est déterminée, de façon aussi précise que possible, conformément à ces dispositions dans la mesure où elles s'appliquent au cas particulier.

Les dispositions de la présente loi relatives à la mesure d'indemnité ne portent pas atteinte aux règles de la double assurance ni n'interdisent à l'assureur de réfuter la totalité ou une partie de l'intérêt ou de démontrer que l'ensemble ou une partie de l'objet de l'assurance ne constituait pas un risque aux termes de la police au moment du sinistre.

3.3 Garantie franche d'avaries particulières :

Lorsque l'objet de l'assurance est garanti franc d'avaries particulières, l'assuré ne peut se faire indemniser d'une perte partielle autre qu'une perte subie par sacrifice d'avarie commune, à moins que le contrat contenu dans la police ne prévoie une répartition, auquel cas l'assuré peut se faire indemniser d'une perte totale de toute partie qui peut faire l'objet d'une répartition.

Lorsque l'objet de l'assurance est garanti franc d'avaries particulières, soit en totalité, soit selon un certain pourcentage, l'assureur est néanmoins responsable des frais de

récupération et des frais spéciaux et d'autres dépenses légitimement engagés conformément aux dispositions relatives aux mesures conservatoires afin de prévenir un sinistre assuré.

Sauf dispositions contraires de la police, lorsque l'objet de l'assurance est garanti franc d'avaries particulières selon un certain pourcentage, une avarie commune ne peut être ajoutée à une avarie particulière pour compléter le pourcentage précisé.

3.3.1 Procédures de prise en charge du sinistre :

En cas de sinistre, l'assuré est tenu de:

- le déclarer à l'Assureur par tous moyens,
- prendre les mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages,
- prendre les mesures visant à conserver les droits de recours de l'Assureur,
- Faire constater les dommages par un expert agréé par l'Assureur.

3.3.2 La déclaration de sinistre :

L'Assuré est tenu de déclarer le sinistre à l'Assureur dès qu'il en a eu connaissance, et au plus tard dans un délai de sept (07) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure.

En cas de vol, le délai de déclaration est ramené à trois (03) jours ouvrables. L'Assuré est également tenu de prévenir les services de sécurité habilités dans les 24 heures qui suivent le moment où il a eu connaissance du sinistre, et de déposer une plainte.

La déclaration doit comporter certains renseignements, à savoir :

- La date du sinistre,
- Le nom du bateau,
- Le nom et adresse du Propriétaire/Armateur,
- une description approximative des dommages.

4. Mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages :

Elles consistent à prendre des précautions élémentaires pour atténuer les dommages ou préserver le bien endommagé. L'Assuré doit agir en bon père de famille sans qu'il soit nécessaire de requérir l'accord préalable de son Assureur.

5. Conservation des recours contre les tiers responsables :

L'Assuré doit prendre en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver au profit de la SAA Spa, ses droits de recours contre le tiers responsable, conformément aux dispositions de la loi.

La conservation du recours se fait par :

- La notification de réserves réglementaires au tiers ou à leurs représentants
- Les réserves doivent être circonstanciées, c'est à dire détaillées. Des réserves systématiques et rédigées en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux.
- La constatation contradictoire, au moment du sinistre, des dommages occasionnés au bateau de plaisance, en présence du tiers responsable, traduite par la signature d'un PV de constat contradictoire des dommages par l'ensemble des parties.
- La désignation d'un expert pour la description des avaries, la détermination avec le maximum de précision des causes et origines des dommages et pour l'évaluation du préjudice.

6. La constatation des avaries (designation d'expert) :

L'Assuré est tenu de faire constater les avaries par un expert agréé par l'Assureur. Les constatations effectuées en commun accord, entre les parties, ont la portée d'une expertise amiable contradictoire.

- ➔ L'expert désigné dispose d'un délai d'un (01) mois pour finaliser son rapport.
- ➔ L'Assuré est tenu de communiquer toutes les informations et documents à même de permettre à l'expert désigné d'accomplir sa mission dans de bonnes conditions.
- ➔ En cas de contestation du rapport d'expertise par l'une des parties au contrat d'assurance, les mêmes parties ont le droit de demander, dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre-expertise amiable ou judiciaire.

6.1 La désignation de l'expert d'assurance :

Les parties concernées de designer un expert sont :

◆ L'assureur

Après un sinistre, l'expert recueille, pour le compte de l'assureur, les éléments d'appréciation technique indispensables à l'évaluation et au règlement des dommages.

◆ L'assuré

Il a la possibilité de faire appel à un expert, autre que celui désigné par l'assureur, pour procéder à une contre-expertise.

◆ Le juge

Quand un litige est porté devant un tribunal, le juge peut décider de confier une mission à un expert judiciaire.

6.2 Le rôle de l'expert d'assurance :

Le rôle de l'expert est essentiel dans le règlement des sinistres.

Il dresse un rapport d'expertise¹⁴ :

- il identifie les biens endommagés, détruits ou volés ;
- il détermine les circonstances du sinistre ;
- il décrit les dommages, les chiffre, évalue la vétusté des biens ;
- il préconise des mesures conservatoires le cas échéant ;
- il indique les modalités de remise en état (remplacement ou réparation des biens endommagés).

A partir de l'expertise et du contrat, l'assureur propose une indemnisation.

6.3 Les pièces fournir lors de la visite de l'expert d'assurance :

L'assuré doit, dans la mesure du possible, remettre tous les justificatifs qui permettront d'évaluer les biens endommagés : factures d'achat, de réparations, d'entretien, bons de garantie, actes notariés, photos...

6.4 La tierce expertise :

Si l'expert de l'assuré et celui de l'assureur ne parviennent pas à un accord, un troisième expert peut être sollicité pour une tierce expertise. Les honoraires de cet expert et les frais de sa désignation sont partagés à parts égales entre l'assureur et l'assuré.

En cas de désaccord des parties sur son choix, cet expert est désigné par le tribunal de grande instance ou de commerce du lieu du sinistre.

6.5 La procédure à une expertise judiciaire :

Si un désaccord persiste après la tierce expertise, les parties peuvent demander au tribunal la désignation d'un expert judiciaire. Elle est faite par un juge, le plus souvent à la suite d'une procédure spéciale, le référé.

Conclusion

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

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 international algérien.

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

¹⁴ www.ffa-assurance.fr/infos-assures/le-role-de-expert-assurance-et-les-etapes-de-expertise

Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime en Algérie ; avantages et procédures.

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.

**Chapitre3 : *L'assurance faculté
maritime au sein de la SAA ;
traitement d'un cas pratique.***

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Introduction

Ce dernier chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théorique, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche ou sein de la SAA agence nouvelle ville Tizi-Ouzou.

Ainsi, 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.

L'assurance aujourd'hui indique que plus de gens que jamais adopte ce moyen pour parer l'imprévu. Elle joue un rôle important dans notre prospérité nationale et économique aussi que dans notre bien-être individuel.

Cependant, bien que l'assurance soit désormais un concept familier pour un très grand nombre d'individus, bien souvent, peu en ont une idée «claire et distincte», dans la mesure où ils ignorent la plupart des mécanismes qui entrent en jeu dans la réalisation d'une opération d'assurance.

Le partage de ce chapitre s'est fait à base de quatre sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil et la seconde concernera une étude sur la sinistralité au niveau mondial ainsi qu'au niveau national, la troisième présente les procédures et l'analyses en cas de sinistre et la quatrième section démontrera l'étude d'un cas pratique sur les assurances maritimes de la marchandise sein de la SAA.

Section 1 : Présentation de la société Algérienne d'assurance (SAA)

Il est nécessaire dans un premier temps de donner une brève présentation de l'organisme d'accueil, à savoir la société Algérienne d'Assurance SAA.

1. Historique de la SAA

La SAA a connu trois grandes phases depuis sa création :

1.1 De la création à la gestion du monopole

Cette phase est caractérisée par :

- ❖ Le 12 décembre 1963 : création de la SAA sous forme d'une société mixte Algérie Egyptienne (61% - 39%) ;
- ❖ Le 27 mai 1966 : institution du monopole de l'état sur les opérations d'assurance par l'ordonnance N° 66-127, ayant conduit à la nationalisation de SAA par ordonnance N°66- 129.

1.2 De la spécialisation à l'autonomie des entreprises

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Les points marquants cette phase sont :

- ❖ Exploitation du marché dans le cadre du monopole de l'état sur les opérations d'assurance, en concurrence avec la CAAR et suppression des intermédiaires privés en 1972 ;
- ❖ Janvier 1976 : spécialisation des entreprises d'assurance, la SAA a été chargée de développer les segments de marché concernant les branches d'assurance suivantes :
 - Automobile ;
 - Risque des ménages, des artisans et commerçants, des collectivités locales et autres institutions relevant du secteur de la santé et des professionnels ;
 - Des assurances de personnes.
- ❖ Février 1989 : transformation de la SAA en entreprise publique économique dans le cadre de l'autonomie des entreprises ;
- ❖ 1991 : levée de la spécialisation des entreprises publiques d'assurance, la SAA se lance dans la couverture des risques industriels, de la construction, de l'engineering et du transport, pour étendre ses activités aux risques agricoles à compter de l'année 2000.

1.3 Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995

Cette période est caractérisée par :

- ❖ L'application de l'ordonnance 95/07 de janvier 1995, complétée et modifiée par la loi numéro 06/04 conduisant à :
 - L'ouverture du marché aux investisseurs nationaux et étrangers ;
 - La réintroduction des intermédiaires privés (agents généraux, courtier bancassurance) ;
 - La mise en place des outils de contrôles du marché et la création de la commission Nationale de Supervision des Assurances ;
 - La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances des dommages.

2. Le réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance(SAA)

La société algérienne des assurances (SAA) est une société par action (SPA) au capital social de 20 milliards de Dinars, domiciliée au 05 boulevard Ernesto Che Guevara Alger.

Le réseau de distribution de la SAA est constitué de 15 Directions régionales, chargées de la mise en œuvre de la politique commerciale de la société, de 291 agences directes et 182 agents généraux d'assurance ainsi que 22 courtiers et 136 guichets de bancassurance.

3. Les garanties offertes par la SAA

En tant que producteur d'assurance, la SAA, n'assume pas uniquement un rôle économique, mais assume d'autres fonctions aussi importantes. Il s'agit notamment de la fonction sociale, en ce sens qu'elle assure la répartition des préjudices causés aux assurés.

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Tableau 7. Les garanties offertes par la SAA

1. Couverture des biens en Assurance Dommage	2. Couverture en Responsabilité Civil	3. Services
<ul style="list-style-type: none"> - Assurances des risques industriels - Assurances véhicule - Assurances des commerçants, des particuliers et des professionnels - Assurances liées à la construction - Assurances des risques agricoles - Assurances transports - Assurances en multirisque habitations, immeuble et risque commercial - Assurance - crédit 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurance RC Générale - Assurance RC professionnelle - Assurance RC chef de famille - Assurance RC perte d'exploitation générale, assurance RC produits livrés - Assurance RC construction et montage - Assurance RC décennale - Assurance RC Hôpitaux et cliniques - Assurance RC Médecins, Dentiste, Sages-femmes - Assurance RC pharmaciens - Assurance RC laboratoires d'analyses - Assurance RC comptable, Experts comptable, commissaires aux comptes 	<ul style="list-style-type: none"> - Le service d'assistance automobile est disponible via une filiale spécialisée dont le rôle est le dépannage et l'assistance des clients en cas de sinistre grave, offert gratuitement - Le dépannage à domicile, dans le cadre de la couverture multirisque habitation, offre aux clients une prise en charge sans frais et permet la remise en état de ces biens

Source : SAA, Direction de transport, Service de marketing (Année 2017).

Ce tableau nous donne une illustration de la diversité et du classement des produits d'assurance que la SAA mis à la disposition de ses clients.

Cette diversité se traduit entre autre par une activité qui s'étend à de nombreux domaines et qui s'adresse à une grande diversité de clients : particuliers, professionnels, petites, moyennes et grandes entreprises et institutions.

Dans l'ensemble, la SAA propose 50 produits répartis sur 5 branches qui sont l'automobile, les risques divers, les risques agricoles, le transport, et enfin les personnes.

La branche automobile contient dans sa composition deux types de garanties. D'une part, une assurance obligatoire, en l'occurrence la garantie Responsabilité Civile et d'autre part, une assurance non obligatoire, couvrant les garanties de : dommages collisions, bris de glaces, défense et recours, vol incendie et tous risques.

La branche des risques divers, comme son nom l'indique, couvre plusieurs risques répartis en trois principaux types, comme suit :

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

- les risques simples dont le montant de sinistre ne dépasse pas 8 millions de dinars, portant des garanties telles que : multirisque habitation, bris de glaces, incendie, etc. ;
- les risques industriels dont le montant de sinistre dépasse 8 millions de dinars ;
- les risques Engineering liés à la construction.

Créée en 2001, l'assurance agricole, quant à elle, garantit les dommages liés aux matériels agricoles et aux récoltes.

Concernant, les assurances liées au transport, ceux-ci sont répartis en deux catégories :

- les assurances facultés, portant sur les marchandises transportées par voie maritime, terrestre ou aérien ;
- les assurances corps concernant les engins : avion, bateau ou camion, etc.

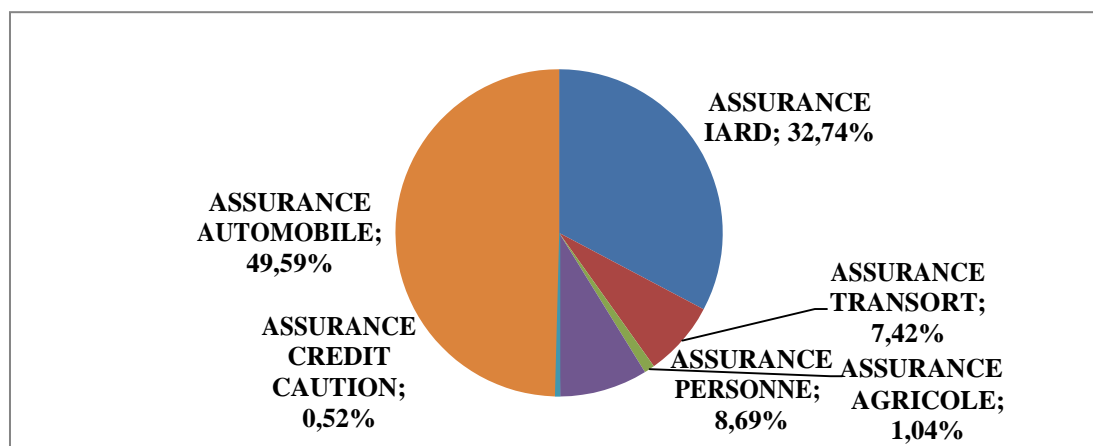
Dans la catégorie des assurances de personnes, l'on retrouve essentiellement deux types :

- les assurances de répartition portant sur toute atteinte à l'intégrité physique où l'on retrouve l'assurance individuelle, l'assurance groupe, l'assurance voyage et l'assurance remboursement du crédit ;
- les assurances de capitalisation, assurances similaires aux produits bancaires dites aussi assurances d'épargne.

En plus de ces deux types d'assurances, la SAA a intégré un nouveau produit sur le marché qui consiste à rapatrier le corps de défunt en cas de décès à l'étranger dite « assurance de rapatriement des corps », afin de répondre à la situation qui touche certains des immigrés algériens à l'étranger, notamment du côté de l'hexagone.

La part de chacune de ces branches dans la production totale de la SAA est représentée dans le graphique qui suit.

Graphique 1. Le portefeuille des produits de la SAA (année 2017)



Source: Réaliser par nos soins à partir de DFC-SAA (Année 2017)..

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

D'après ce graphique, il apparait que la grande partie de la structure du portefeuille de la SAA est prise par l'assurance automobile, avec un pourcentage de 49,59%, suivie par l'assurance IARD avec 32,74%, l'assurance de personnes avec 8,69% et puis l'assurance transport avec 7,42%. L'assurance agricole avec 1,04%, et l'assurance-crédit caution avec 0,52% viennent en dernier.

4. La SAA dans le marché des assurances

Pour apprécier le poids de la SAA dans le marché national des assurances, nous allons présenter le positionnement de la société, l'étendue de son réseau ainsi que ses principaux clients.

4.1 Le positionnement de la SAA sur le marché des assurances

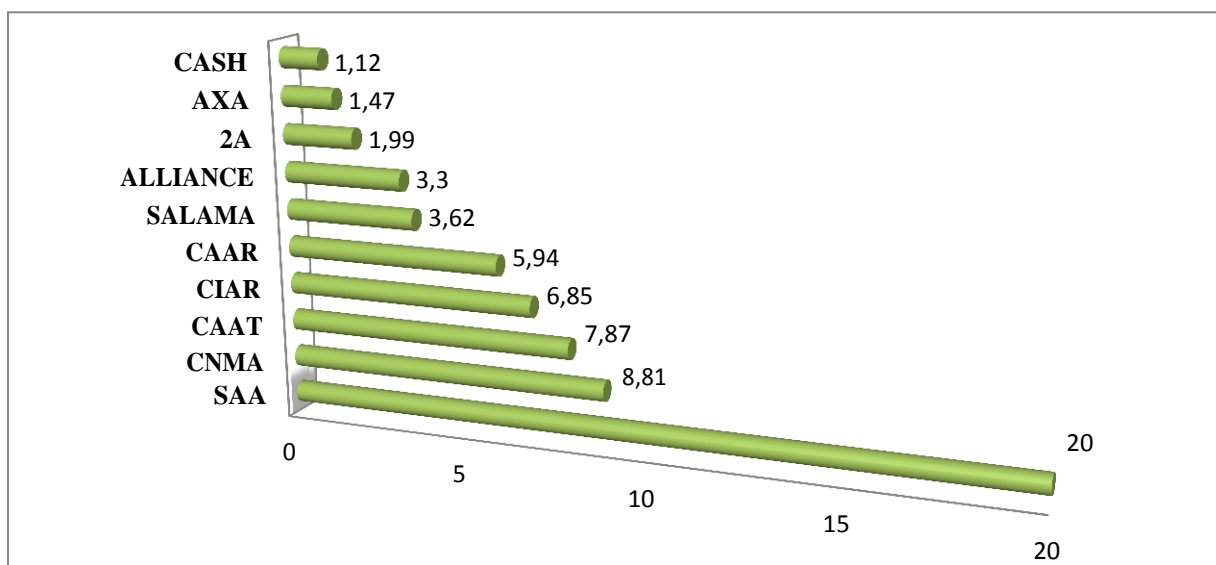
Dans ce point, nous allons présenter la place qu'occupe la SAA dans les différentes branches par rapport aux autres compagnies.

D'après ce graphique ci-après, la SAA est classée, durant l'année 2016, au rang dans la branche automobile, en accaparant 31% de parts de marché, avec 20 milliards DA de chiffre d'affaires réalisé.

Cependant, la société n'occupe pas toujours le même rang dans le classement hors automobile c'est-à-dire le reste des branches (assurance des personnes, assurance IARDT et assurances agricole). En hors automobile, la SAA se retrouve déclassée au quatrième rang par successivement la CAAT, la CAAR et la CASH, tel que le montre le graphique n°05 ci-dessous.

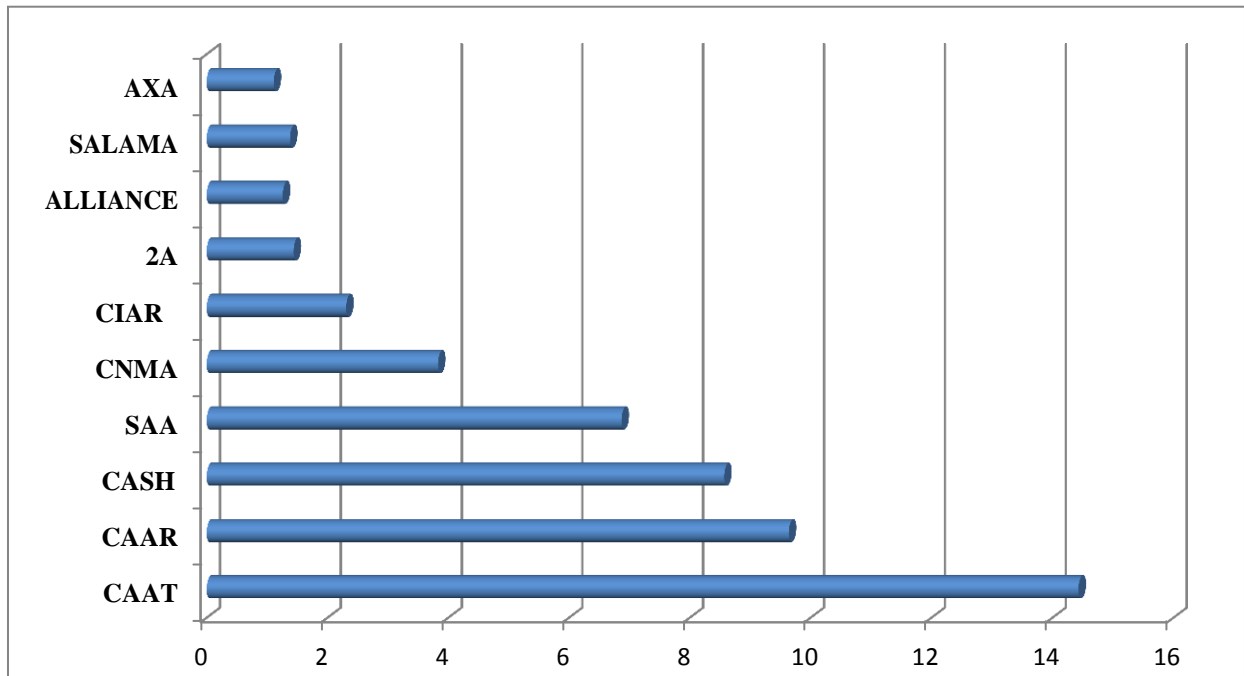
Graphique 2. Le positionnement de la SAA dans la branche automobile année 2016

Unité : Milliards DA.



Source : Réaliser par nos soins à partir de DFC-SAA (Année 2016).

Graphique 3. Le positionnement de la SAA en hors automobile pour l'année 2016



Source : Réaliser par nos soins à partir de DFC-SAA (Année 2016)..

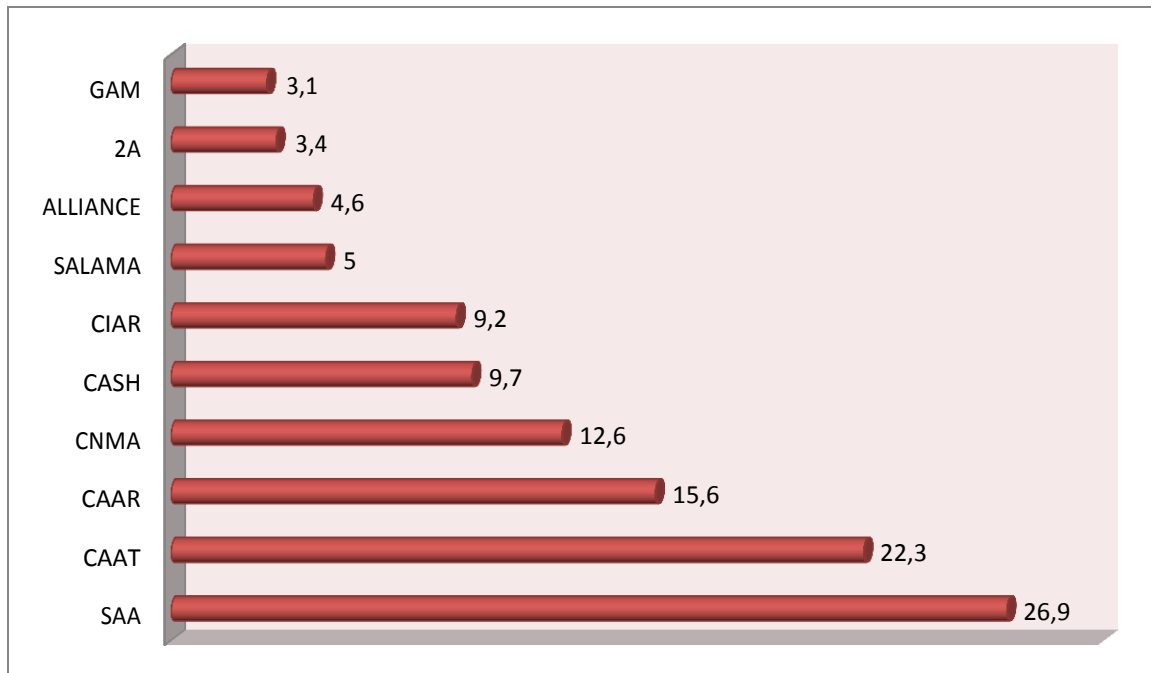
Tel qu'il ressort du graphique ci-dessus, la SAA ne détient que 13% de part de marché, en mobilisant, pour l'année 2016, 6,87 milliards DA de chiffre d'affaires, largement précédé par la CAAT dont la production en hors automobile a atteint pour la même année près de 15 milliards de dinars.

L'importance de la branche automobile dans la structure du marché des assurances en Algérie se vérifie dans la position que prend la SAA sur ce marché c'est-à-dire sur l'ensemble des branches d'assurances précitées.

Ceci est illustré par le graphique n° 06 qui place la SAA au premier rang avec une production totale de près de 27 milliards pour l'année 2016, soit 23% de part de marché.

Graphique 4. Le positionnement de la SAA en toutes branches pour l'année 2016

Unité : Milliards DA



Source : SAA, Direction de transport, Service de marketing (Année 2016).

4.2 Les clients de la SAA

La SAA possède plus de 2 millions de clients⁵, parmi lesquels nous retrouvons : SONATRACH (en coassurance avec d'autres compagnies), ALGERIE TELECOM, MOBILIS, ALGERIE POSTE, ENIE, CMA CGM, COSIDER, BADR, BNA, BDL, CNEP, ADE, etc. Les principaux clients de la SAA sont donc des entreprises publiques auxquelles s'ajoutent quelques grandes entreprises du secteur privé.

5. La SAA dans son environnement financier

Les compagnies d'assurance ont une intense activité financière. Après les banques elles constituent l'une des principales sources de financement de l'économie grâce fonds mobilisés. Cette activité est marquée essentiellement par la diversité des instruments financiers retenus que ce soit à court termes ou à long termes.

Dans ce qui suit, et afin d'avoir une première idée sur la structure financière de la SAA, nous allons aborder ses participations et ses placements financiers. Nous allons également compléter cet exposé par l'examen de quelques indicateurs relatifs à la performance financière de la compagnie.

Étant donné qu'une compagnie d'assurance n'est pas une entreprise ordinaire, comme cela a été montré dans les chapitre premier du mémoire, en raison de l'obligation qui est imposée à celle-ci de devoir couvrir les risques garantis quel que soit sa situation financière, la marge de

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

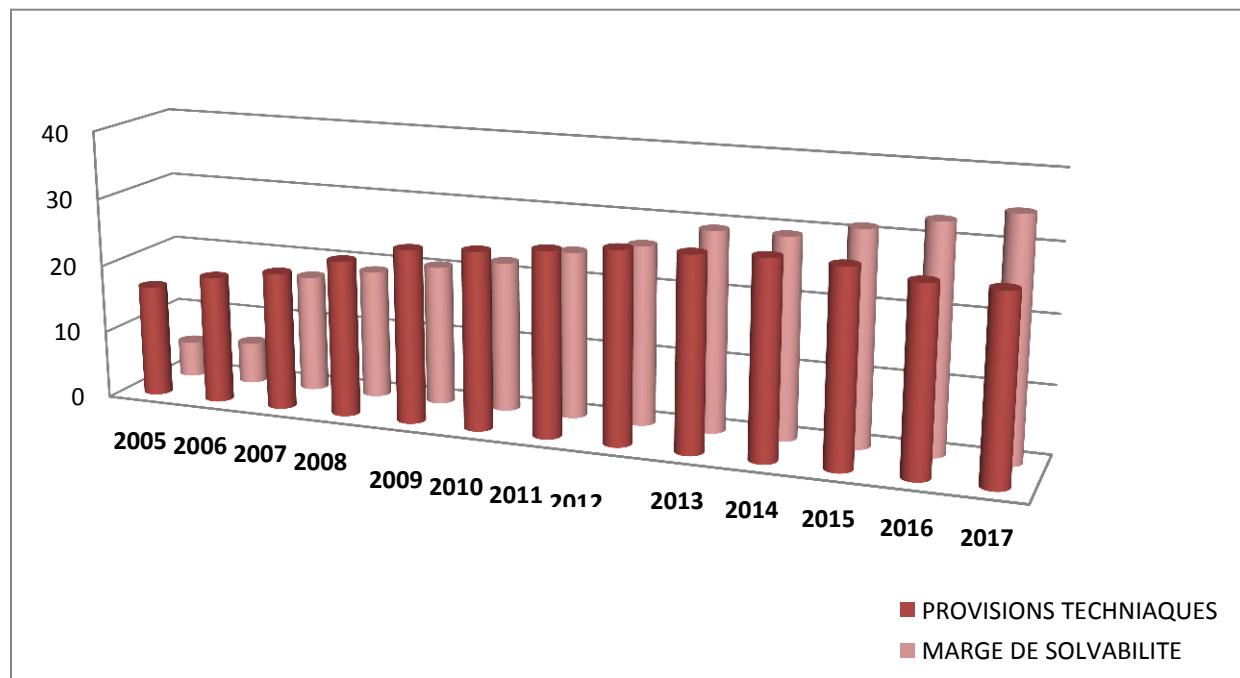
solvabilité est devenu un critère capital dans l'appréciation de la performance financière d'une compagnie d'assurance.

C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, la solvabilité des sociétés d'assurances est devenue une préoccupation majeure des autorités de contrôle et des pouvoirs publics, n'on pas en Algérie uniquement mais à travers le monde.

Dans le graphique ci-après, nous retraçons les marges de solvabilité de la SAA en le comparons aux provisions techniques, par exercice.

Graphique 5.L'évolution de la marge de solvabilité et des provisions techniques

Unité : Milliards DA.



Source : : SAA, Direction de transport, Service de marketing (Année 2017).

D'après ce graphique, nous constatons que depuis l'année 2005 à l'année 2012, la marge de solvabilité de la SAA est en hausse mais elle reste toujours inférieure à la provision technique ce qui signifie que la société peut se retrouver en incapacité de remboursement si tous les risques assurés viennent à se produire durant cette période.

Toutefois, cette situation s'est inversée, à partir de l'année 2013, où la marge de solvabilité de la société surpasse les provisions techniques. Dans ces conditions, la SAA est plus solvable et peut faire face à ses engagements envers ses clients dans tous les cas. Depuis 2013 la marge de solvabilité n'a cessé de grandir, pour atteindre, en 2017, un montant de 34,8 MDS DA.

A travers cet indicateur financier examiné, il ressort que la performance financière de la SAA s'est considérablement améliorée vers la fin de la période considérée et notamment à depuis l'année 2013.

Section 2 : La sinistralité au niveau mondial et national.

1. La sinistralité et les pertes des navires marchands à l'échelle mondiale :

Le niveau de sécurité du transport maritime est en constante amélioration depuis le début du 20ème siècle. La sinistralité a nettement baissé, et ce, malgré l'accroissement du trafic et de la flotte maritime. Le marché est ainsi passé, en un siècle, de 1 navire sinistré sur 100 en 1912, à 1 sur 984 en 2012¹.

Toujours selon le rapport d'Allianz «Safety and shipping review 2015»², la tendance à la baisse des sinistres s'est confirmée. Seules 75 pertes totales ont été enregistrées dans le monde en 2014, ce qui en fait l'année la plus sûre de la dernière décennie. Le nombre des sinistres déclarés en 2014 (127) est en recul de 32% par rapport à l'année précédente. Il est également inférieur à la moyenne des dix dernières années.

Bien que la baisse des pertes de navires soit un signe encourageant, l'augmentation des valeurs assurées et la recrudescence des catastrophes majeures à l'instar de celles du Costa Concordia en 2012, de Sandy en 2012 et de Tianjin en 2015, suscitent de sérieuses interrogations quant à l'avenir du marché.

1.1 Les pertes des navires marchands :

1.1.1 Le nombre de navires au monde :

Tableau 8 : Types et nombres de navires au monde

COMBIEN DE NAVIRES DANS LE MONDE ?	NOMBRE	POURCENTAGE
Navires de marchandises diverses	16 271	33%
Vraquiers	10 298	21%
Porte-conteneurs	5 131	11%
Navires citernes	13 288	27%
Navires à passagers	4 014	8%
TOTAL	49 422	100%

Source : .armateursdefrance.orgu (Janvier 2014)

49 422 navires c'est le nombre de navires qui sillonnent nos océans au 1er janvier 2014

1.1.2 Les pertes des navires dans la dernière décennie:

Le rapport Safety and shipping review (2019) est aussi un reflet des nouvelles problématiques qui se sont invitées plus récemment dans la navigation commerciale, les sanctions commerciales et celle des migrants, entrant en Europe par voie maritime, que

¹ Atlas Magazine «Sécurité et transport maritime»

² agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

l'assureur allemand estime à 113 000 en 2018 (en juin 2018, le porte-conteneurs Alexander Maersk a secouru 113 migrants, les exploitants de navires commerciaux étant légalement tenus de porter secours en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS).

L'année la plus noire avait été 2009 avec 132 pertes totales. Les cargos sont les plus concernés (ils représentant pourtant en tonnage une part infime de la flotte mondiale, 3,9 % en 2018), représentant un tiers des navires perdus en 2018 dans le monde et plus de la moitié (551) des 1 036 navires coulés dans la dernière décennie.

Encore faudrait-il pondérer la sinistralité de cette zone en la rapportant à la forte activité commerciale sur ces routes maritimes très empruntées. La baisse concerne aussi les événements sur lesquels on n'a pas de prise, ceux liés aux conditions météorologiques, qui ont diminué de moitié, les ouragans, typhons et tempêtes ayant moins sévi l'an dernier.

Les pertes totales de navires en 2018, par zones géographiques(Fig.2)



source : d'Allianz Global Corporate & Specialty (année 2018).

Il surprend car il va à l'encontre des impressions qu'ont laissées l'année 2018 en matière d'avaries. Les pertes totales de navires ont été à leur plus bas niveau du siècle, avec

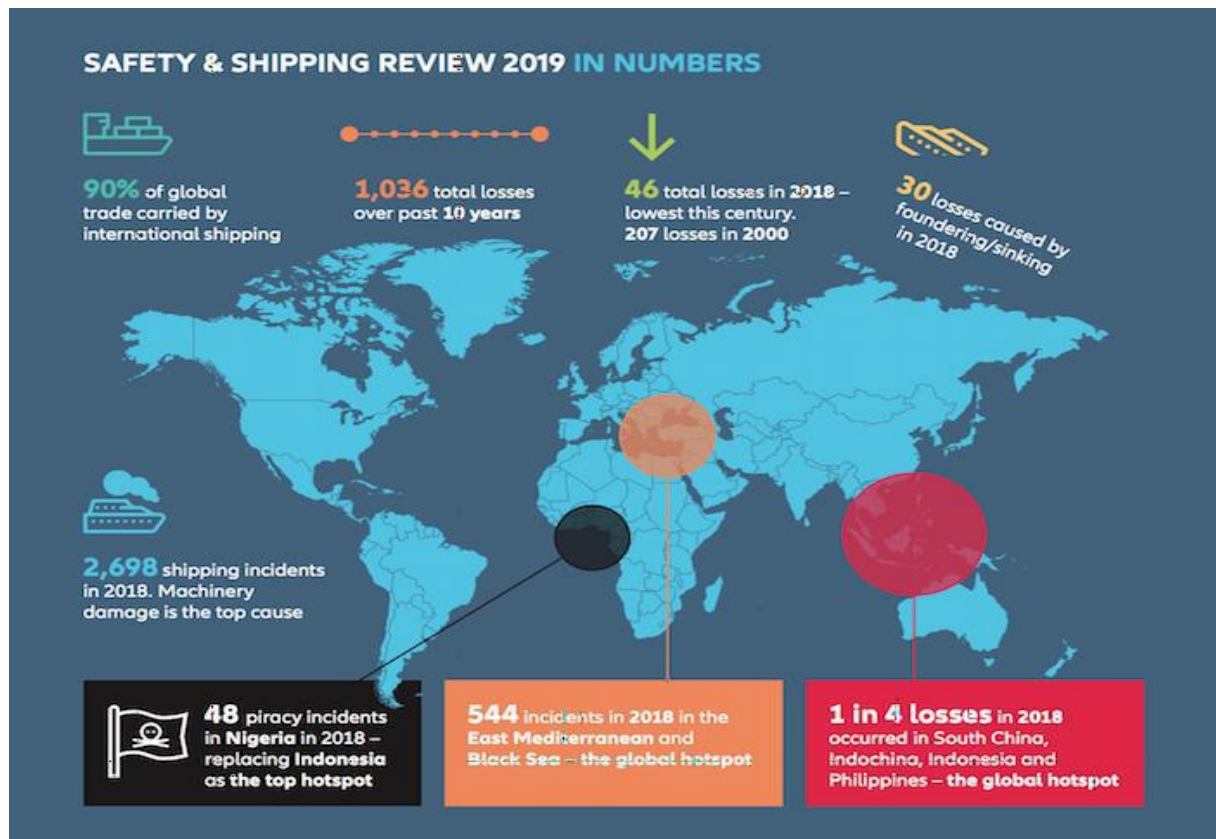
Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

46 grands navires (de plus de 100 tonnes brutes) perdus dans le monde en 2018, soit une baisse de 50 % en un an et de 55 % par rapport à la moyenne (104) décennale³.

1.2 La sinistralité maritime :

Que les exploitants et propriétaires de navires se le disent. La journée de mercredi et le mois de janvier sont des chats noirs pour la navigation commerciale.. Au-delà de l'anecdote, l'analyse d'Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS, concentré sur les grands risques), dont la branche Assurance maritime a représenté 11 % du volume de primes, soit 8,2 Md€ en 2018, agit comme un miroir grossissant des effets induits par certaines évolutions du transport maritime, telle que le gigantisme des porte-conteneurs et ses effets pervers pour les assureurs : quand il prend feu, quand il perd ses cargaisons – deux avaries qui alimentent particulièrement la chronique du transport actuellement– quand il percute un autre géant, quand il rencontre des pannes moteurs... Tout étant au prorata de la taille des géants.

Les sinistres (avaries) dans la dernière décennie (Fig.3)



source : d'Allianz Global Corporate & Specialty (année 2018).

L'Union internationale de l'assurance maritime alerte d'ailleurs, depuis plusieurs années, sur le fait que le bénéfice de l'amélioration globale de la sécurité (qui est réelle) pourrait être

³ <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/allianz-une-decennie-de-risques-maritimes-analyses>

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

annihilé par l'obsésité des navires, qui entraîne de facto une accumulation plus importante de risques.

Dans ses scénarios les plus pessimistes, le géant (!) européen de l'assurance Allianz a calculé que la collision et l'échouement de deux grands porte-conteneurs ou d'un porte-conteneurs et d'un paquebot, pourraient entraîner une perte de 4 Md\$ lorsqu'un remorquage (les ULCS nécessitent des remorqueurs spécialisés et trouver un port de refuge capable d'accueillir un navire d'une telle taille peut s'avérer difficile) et des réparations pour préjudices environnementaux ont été nécessaires. Il se peut aussi que les deux navires concernés par une avarie aient le même assureur.

2. La sinistralité et les pertes des navires marchands à l'échelle nationale :

2.1 Les pertes des navires marchands :

2.1.1 Le naufrage des navires Béchar et Batna :

Durant la nuit du 13 au 14 novembre 2004, la veille de l'Aïd el Fitre, deux navires de marchandises « Bechar » et « Batna » sont pris dans une tempête de grande intensité. Ce jour-là, les vents violents emportaient tout sur leur passage, la mer était démontée. Les vagues dépassaient la hauteur de dix mètres⁴.

La violence des flots sur les navires leur a fait rompre les amarres. A commencer par le « Bechar », navire céréalier, qui se trouvait en rade au port d'Alger. Le bateau, incapable de faire remonter ses ancres par absence d'électricité va s'échouer sur les enrochements de la jetée Khair-Eddine.

A son bord, 18 membres de l'équipage, parmi lesquels deux marins ont pu être sauvés dans des conditions extrêmement difficiles, trois corps ont été repêchés, alors que treize marins sont portés disparus. Une autre victime est à déplorer. Il s'agit d'un marin d'un remorqueur de l'EPAL qui a succombé à ses blessures à la suite d'une de ses tentatives d'accroche de l'amarre au navire en détresse.

Le vraquier Batna, a été quant à lui violemment emporté par la houle et les rafales de vent sur les rochers des Sablâtes, à l'est du port d'Alger. C'est là que ce navire va s'échouer sans enregistrer de perte humaine.

A la fin de ce drame, une large opération de recherche est lancée par les équipes de secours composées des garde-côtes, de la marine nationale, de la Protection civile et des services de l'EPAL pour retrouver les marins disparus.

⁴ <https://www.portalger.com.dz>

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

2.1.2 L'abordage entre le pétrolier français FS LOUISE et le roulier algérien Tlemcen :

Le 8 mars 2005, vers 19h30 locales dans la rade de Marseille, le navire roulier algérien TLEMEN, de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN GROUP SPA) et l'avitailleur français FS.LOUISE, appartenant à la société Fouquet Sacop, se sont abordés à environ 2 milles dans le Sud du Cap Couronne⁵.

Le TLEMEN venait d'Algérie (Mostaganem), avec à son bord 300 tonnes de conteneurs et roulants, et allait prendre le pilote de Marseille. Le FS LOUISE, chargé de 180 tonnes de fioul lourd 380, venait de Marseille et se rendait à Lavera. L'accident n'a pas fait de victime et n'a pas engendré de pollution.

Les deux navires ont pu gagner Marseille par leurs propres moyens, le FS LOUISE, pour sa part ayant été pratiquement coupé en deux par l'étrave du TLEMEN, découpé sur plus de la moitié de sa largeur au niveau de la tranche 2.

Finalement cet accident aurait pu être très lourd de conséquences compte tenu de la spécificité des navires : pétrolier (risque d'explosion, mais la citerne endommagée se trouvait vide et n'avait transporté que du fioul lourd), roulier (risque de chavirement en cas d'invasion du garage, mais avaries de coque en avant de la cloison d'abordage et au-dessus du pont de franc. Bord).

2.1.3 Un abordage entre Trois navires, dont deux porte-conteneurs et un vraquier :

Trois navires, dont deux porte-conteneurs et un vraquier sont entrés en collision (abordage), samedi soir le 06 décembre 2020 à 17 :05 au port de Bejaia blessant un ouvrier et occasionnant d'importants dégâts, apprend-t-on de la direction générale de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB)⁶.

L'accident a été causé par une fausse manœuvre de l'un des porte-conteneurs le « MV VEGA SUGMA », portant pavillon Libérien. Ce dernier, après avoir achevé ses formalités au poste 22, a appareillé de « façon inattendu », entraîné visiblement, par « une avarie machine d'origine électrique ».

Dans cette fausse manœuvre, il a heurté, son compère, le « M/V Atlantic North », en pleine opération de déchargement au poste 24, renversant une grosse grue de 64 tonnes à son bord et sur le quai et provoquant un bruit d'une ampleur telle qu'il a réveillé et mis en panique tous les quartiers riverains au port. Finalement il y'a eu plus de peur que de mal et les conséquences de l'incident auraient pu être plus graves, « si ce n'était la réactivité du grutier et son sang-froid », a-t-on expliqué ajoutant que tout le staff opérationnel a fait preuve, à l'occasion, d'un grand « professionnalisme ».

⁵ Bea-Mer@equipement.gouv.fr www.beamer-france.org

⁶ <https://www.algerie-eco.com/2020/12/06/collision-entre-trois-navires-au-port-de-bejaia>

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

2.2 Les sinistres de ces dernières années :

2.2.1 Analyse des sinistres déclarés

Dans ce point, nous allons analyser l'évolution des sinistres déclarés en matière d'assurance FM par rapport aux autres branches pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018. Dans le tableau suivant nous allons montrer l'évolution des sinistres déclarés en nombres de dossiers pour l'assurance transport.

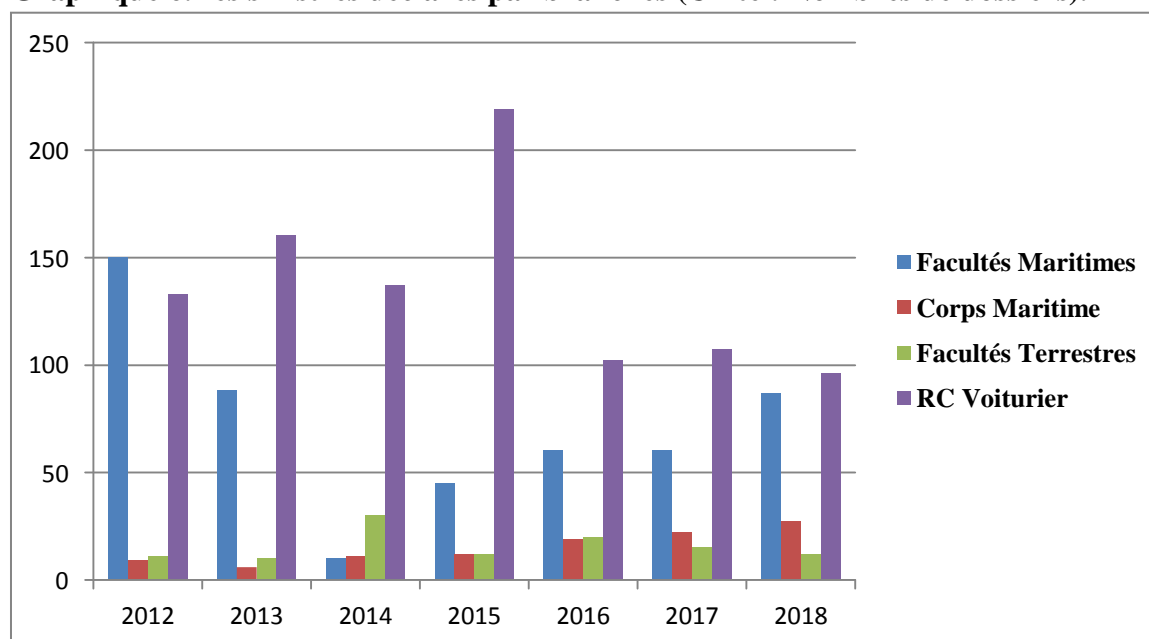
Tableau 9. L'évolution des sinistres déclarés par branches

Unité : Nombres de dossiers.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	150	88	10	45	60	60	87
Corps Maritime	9	6	11	12	19	22	27
Facultés Terrestres	11	10	30	12	20	15	12
RC Voiturier	133	160	137	219	102	107	96
Total	303	264	188	288	201	204	222

Source : Réaliser par nos soins à partir des rapports d'activités DFC-SAA (année 2018).

Graphique 6. Les sinistres déclarés par branches (Unité : Nombres de dossiers).



Source : Etabli par nos soins à partir du tableau 9 page 74.

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

D'après ce graphique nous remarquons que les sinistres déclarés en RC voiturier sont les plus élevés par rapport aux autres branches. Ceci s'explique par le fait que le trajet terrestre est plus exposé aux risques.

En deuxième lieu, vient la sous-branche FM où le nombre des dossiers déclarés par année passe par deux périodes, de 2012 jusqu'à 2015, une baisse de nombre des sinistres déclarés est due à la baisse des nombres des expéditions réalisées par les clients de la SAA, à laquelle s'ajoute la perte de certains clients par la compagnie.

La deuxième période, entre 2015 et 2018, est marquée par une augmentation des sinistres et cela est dû à l'augmentation du nombre des expéditions.

3.1.2 Analyse des sinistres réglés

Après les sinistres déclarés, l'on s'intéresse aux sinistres réglés de l'assurance FM par rapport aux autres branches pendant la période allant de 2012 jusqu'à 2018. Dans le tableau suivant nous allons présenter les sinistres réglés de l'assurance FM par rapport aux autres branches.

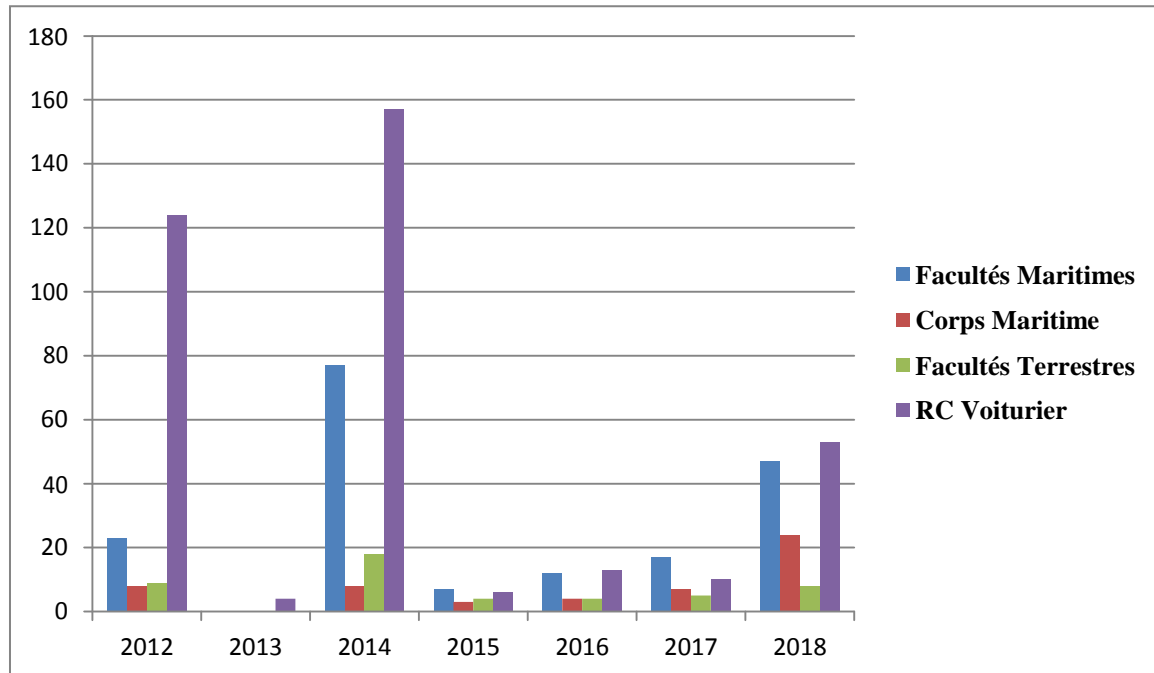
Tableau 10. L'évolution des sinistres réglés par branche Unité : Nombres de dossiers.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Facultés Maritimes	23	0	77	7	12	17	47
Corps Maritime	8	0	8	3	4	7	24
Facultés Terrestres	9	0	18	4	4	5	8
RC Voiturier	124	4	157	6	13	10	53
Total	164	4	260	20	33	39	132

Source : Réalisé par nos soins à partir des données des rapports d'activités DFC-SAA (année 2018).

Ces données chiffrées sont reprises dans le graphique suivant afin de faciliter leurs interprétations.

Graphique 7. Les sinistres réglés par branche Unité : Nombres de dossiers.



Source : Etabli par nos soins à partir du tableau 10 page 75.

Les sinistres réglés sont plus important en RC voiturier en premier lieu, suivi en deuxième lieu par ceux de l'assurance FM. Le règlement des sinistres suit la tendance des sinistres déclarés, c'est-à-dire que l'on commence toujours le règlement par les sinistres les plus déclarés. Néanmoins, ces fluctuations peuvent être liées au fait que le règlement des sinistres ne concerne pas l'année en cours mais aussi les années précédentes.

Section3 : la production et la tarification d'un contrat établi par la SAA

La production ou bien la souscription d'un contrat d'assurance sur faculté nécessite plusieurs procédures et étapes dont celle de la tarification qui n'est pas des moindre. En effet la tarification de l'assurance transport maritime sur facultés est une opération extrêmement importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance qui permet d'indemniser un assuré en cas de sinistre.

1. Procédures relatives à la fonction production :

La souscription et la domiciliation des polices d'assurance se fait par le réseau commercial à savoir : les agences qui sont chargées de la réception de la clientèle, de la délivrance des polices d'assurances et de l'encaissement des primes à l'établissement du contrat, de la gestion et du règlement des sinistres.

L'enregistrement et la gestion des polices et avenants doivent obéir à la procédure suivante :

1.1 Etape de demande d'assurance

Toute demande de couverture doit se faire par un questionnaire dûment rempli est signé par l'assuré. Toute modification des conditions d'assurance d'un contrat déjà existant doit faire l'objet d'un écrit adressé par l'assuré à l'agence. L'effet de ces nouvelles conditions sera la date de réception de celui-ci.

1.2 Etape de tarification

Après examen de la demande de couverture et/ou du questionnaire, la structure chargée de la production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs en vigueur et les pouvoirs de souscription.

1.3 Etape de confection des documents

Une fois que le risque étudié et tarifé, les conditions particulières doivent être rédigées. La police ou l'avenant doit être confectionnée en trois (03) exemplaires, lorsque'il s'agit d'un contrat ne dépassant pas les limites de souscription.

1.4 Etape de paiement de la prime (à la caisse)

L'ensemble des exemplaires du contrat accompagné des quittances de règlement sont remis au caissier afin que l'assuré puisse s'acquitter de la prime d'assurance correspondante à son contrat d'assurance. Une fois le règlement effectué, le caissier appose la mention « Réglé » et la nature du règlement sur la quittance, et remet un exemplaire du contrat et la quittance de règlement à l'assuré. Le caissier enregistre les références de la police d'assurance et le montant réglé en Toutes Taxes Comprises (TTC) sur le registre de caisse. A la fin de la journée le comptable et le caissier procéderont au pointage des chiffres.

1.5 Document à remettre à l'assuré

A la souscription du contrat d'assurance le producteur doit remettre à l'assuré un exemplaire des conditions générales, ainsi qu'une copie des conditions particulières dûment signées par les deux parties, accompagnées de la quittance de prime.

1.6 Enregistrement des polices d'assurances

Un registre de production doit être tenu au niveau de l'agence par sous branche. Les registres doivent être numérotés et paraphés par le Directeur Régional. Ils ne doivent présenter ni natures ni surcharges.

1.7 Classement des polices et avenants

Une fois le comptable finit d'enregistrer l'ensemble des polices et les primes correspondantes, il renvoie les polices au producteur, qui procédera à l'ouverture de chemise pour chaque police en renseignant la cote de la chemise. Le questionnaire

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

renseigné par l'assuré doit être classé dans la chemise. Les avenants établis au cours de la validité du contrat doivent être classés dans la chemise de la police mère.

1.8 Transmission des polices a la direction régionale

A la fin de chaque décade, le producteur établit un bordereau pour l'envoi des polices et avenants réalisés durant la décade. Le bordereau doit être signé par le producteur et le comptable et contresigné par le chef de service production et/ou le chef d'agence.

2. Etude de tarification des facultés maritimes au sein de la SAA

La tarification de l'assurance transport maritime sur facultés aboutit à la détermination de la prime. La tarification est composée de plusieurs critères qui sont :

2.1 La nature de marchandises à assurer

Les marchandises sont classées en sept (07) catégories par rapport à leur degré de vulnérabilité.

2.2 La valeur de la marchandise

L'assuré doit indiquer la valeur pour laquelle il désire assurer la marchandise au moment de la souscription de la police au voyage ou de l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement.

2.3 Le mode de l'assurance choisi

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie Tous risque ou FAP sauf.

2.4 La provenance de la marchandise

La région ou pays d'où provient la marchandise est un élément essentiel pour la détermination de la prime.

2.5 Les garanties annexes

Les garanties annexes relatives aux garanties de base sont les suivantes :

2.5.1 Vol et disparition

Les taux de prime applicables à la garantie « vol et disparition » dépendent de la catégorie des marchandises à déterminer selon la nomenclature « vol et disparition ». Cette nomenclature est divisée en quatre (04) catégories.

Le tableau suivant fait ressortir les taux de prime en fonction de la catégorie :

Tableau 11. Taux de la prime relative a la garantie Vol et disparition

Catégorie	1	2	3	4
Taux	0.038%	0.077%	0.115%	0.154%

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars

2017

2.5.2 Prolongation de séjour au quai

Les marchandises appelées à séjourner à quai après débarquement, au-delà du délai contractuel, peuvent être couvertes moyennant une majoration du taux de base, augmenté, le cas échéant, de celui du vol et disparition, par quinzaine commencée. Comme indiqué au tableau suivant :

Tableau 12. Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour au quai

Quinzaine	1^{ère}	2^{ème}	3^{ème}	4^{ème}	5^{ème}	6^{ème}
Taux de majoration	25%	40%	40%	60%	60%	100%

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars 2017.

2.5.3 Voyage complémentaire

Dans la couverture « magasin à magasin » et « FOB-site », le trajet terrestre complémentaire ne donne pas droit à une surprime ou majoration, lorsqu'il est circonscrit dans un rayon inférieur ou égal à cinquante kilomètres (50 Km). Au-delà de cette limite, la garantie est accordée moyennant une majoration du taux de base, augmenté le cas échéant de celui du vol et disparition, comme suit :

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

2.5.4 Risque de guerre

Le taux applicable aux risques de guerre est fixé à 0,040 %. Toutefois, il y a lieu de préciser que ce taux peut subir des fluctuations en fonction des zones dites de guerre empruntées par le navire transporteur.

2.6 Surprimes et majorations

Lors de la souscription du contrat d'assurance maritime sur facultés, des surprimes et des majorations sont appliquées dans ses cas ci-dessous :

2.6.1 Surprimes pour transbordement

Le taux de surprime, applicable quel que soit le port où le transbordement est effectué, est de 0.077%.

2.6.2 Majoration pour chargement en pontée

Le taux de majoration de prime applicable aux marchandises transportées en pontée est de 25% du taux de base.

2.6. 3 Surprime pour âge et pavillon du navire

Les taux de surprime pour l'âge et le pavillon du navire sont comme suit :

Tableau 13. Surprimes pour âge et pavillon du navire

Age du navire	Surprime d'âge	Surprime de pavillon
Moins de 15 ans	/	0,115%
De 16 à 20 ans	0,097%	0,146%
De 21 à 25 ans	0,192%	0,289%
De 26 à 30 ans	0,289%	0,431%
De 31 à 35 ans	0,385%	0,577%
De 36 à 40 ans	0,769%	1,154%
Plus de 40 ans	1,154%	1,731%

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars 2017

(1) :Costa-Rica, Chypre, République Dominicaine, Grèce, Honduras, Liban, Libéria Ile Maldives, Malte, Maroc, Nicaragua, Panama, Singapour et Somalie.

2.7 Réductions techniques et rabais

Les réductions et rabais sont faits par l'assureur à l'assuré dans les cas suivants :

2.7.1 Transport en conteneurs

Le taux de rabais de prime à appliquer en cas de transport en conteneurs est de 25% du taux de base.

2.7.2 Surveillance du déchargement

Quand l'assuré fait surveiller le déchargement de sa marchandise par un expert qu'il désigne, afin d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et de permettre l'identification des responsables de sinistres éventuels ainsi que de préserver les recours, l'assuré aura droit, en cas d'absence de sinistre, à une ristourne équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus Pour cette opération, mais sans dépasser 5% de la prime de base.

2.7. 3 Séjour en magasin

Lorsque l'assuré justifie de la location de magasin fermé pour l'entreposage de sa marchandise, il aura droit à un rabais de 50% du taux de la garantie prolongation de séjour à quai.

3. Calcul de la prime d'assurance

Pour la couverture des différents risques liés au transport maritime accordé par

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

l'assureur, l'assuré doit verser une somme d'argent qui représente la prime d'assurance.

3.1 Calcul de la prime totale

La prime d'assurance est le prix demandé à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance, elle varie en fonction du type de risques assurés. L'assureur n'est pas tenu de délivrer la police d'assurance tant que la prime n'est pas payée, dont son paiement peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement.

La prime totale est la somme de la prime nette, la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA), droit de timbre et le coût de la police :

$$\text{La prime totale} = \text{La prime nette} + \text{TVA} + \text{Les droits de timbre} + \text{Coût de la police}$$

3.2 Calcul de la prime nette

Produit du taux global et la valeur assurée de la marchandise

$$\text{La prime nette} = \text{Taux globale} * \text{La valeur de la marchandise assurée}$$

3.3 Calcul du taux global

Le taux global est calculé sur la base du taux cumulé, des surprimes, des majorations et des réductions, donc on peut écrire :

$$\text{Taux global} = \text{Taux cumulé} + \text{Les surprimes} + \text{Les majorations} - \text{Les réductions}$$

Sachant que :

- Le taux cumulé est la somme du taux de base et du taux de vol et disparition s'il y a lieu ;
- Le taux de base est déterminé en fonction de la nature de la marchandise, le trajet maritime et la garantie souscrite (FAP sauf ou tout risque).

3.4 Exemple de tarification en assurance facultés maritime

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat “ Tous Risque plus Vol et Disparition ” concernant une expédition maritime de lait en poudre, conteneurisée, d'une valeur de 120 000 000,00 (Dinars Algérien) DA, en provenance du port du Havre vers le port d'Alger, à bord d'un navire âgé de 23 ans et battant pavillon Panama.

Ces facultés sont appelées à séjourner à quai pour une durée de 3 quinzaine de jours, au-delà du délai contractuel, dans des magasins fermés. Afin de procéder à la détermination du taux globale et de la prime perçue par l'assureur il faut d'abord procéder à la détermination de ce qui suit :

3.4.1 Détermination de taux de base

- Mode d'Assurance : Tous Risques plus Vol et Disparition ;
- Catégories de la marchandise : “ Tous Risques ” **catégorie 5** ;
- Catégories de la marchandise : “ Vol et Disparition ” **catégorie 4** ;
- Provenance du navire : Port du Havre (France sur Atlantique) ;
- Le taux (Tous Risque) est de 0,637% ;
- Le taux (Vol et Disparition) est de 0,154 %.

$$\begin{aligned}\text{Le taux cumulé} &= \text{Le taux (Tous Risque)} + \text{Le taux (Vol et Disparition)} \\ &= 0,637\% + 0,154\% \\ &= \mathbf{0,791\%}\end{aligned}$$

3.4.2 Détermination des surprimes

- Surprime d'Age du navire est de 0,192 % ;
- Surprime de pavillon est de 0,289% .

$$\begin{aligned}\text{Totale des surprimes} &= \text{Surprime d'Age du navire} + \text{Surprime de pavillon} \\ &= 0,192\% + 0,289\% \\ &= 0,481\%\end{aligned}$$

3.4.3 Détermination des taux de majoration

Séjour au quai :

- Premiers Quinzaine : $25\% * 0,791 = 0,198 \%$.
- Deuxième Quinzaine : $40\% * 0,791 = 0,316 \%$.
- Troisième Quinzaine : $40\% * 0,791 = 0,316 \%$.

$$\begin{aligned}\text{Totale des majorations} &= 0,198\% + 0,316\% + 0,316 \% \\ &= 0,83 \text{ ‰}\end{aligned}$$

3.4.3 Détermination des taux des réductions et des rabais

- Séjour en magasin fermé $50\% * 0,83 = 0,415 \%$
- Transport en Containers $25\% * 0,791 = 0,198 \%$

$$\begin{aligned}\text{Total des taux de réductions} &= 0,415 \% + 0,198\% \\ &= 0,613\%\end{aligned}$$

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Taux global est égal à : $(0,791 \% + 0,481\% + 0,83\%) - 0,613 \% = 1,489 \%$

La prime à payer : $(120\ 000\ 000,00\ \text{DA} * 1,489 \%) = 1\ 786\ 800,00\ \text{DA}$

La tarification de l'assurance faculté maritime nécessite la prise en considération de plusieurs paramètres et ce afin d'aboutir à la détermination de la prime due par l'assureur.

Section4 : L'étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau de la SAA

Les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police, toutefois, l'assureur ne prend pas en charge les pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré.

Pour mieux comprendre les différentes modalités de règlement, nous allons avoir recours aux procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres puis suivre des exemples concrets tels qu'ils pourraient se présenter dans la pratique.

1. Procédures relatives à la fonction d'indemnisation des sinistres

Cette gestion implique trois phases :

1.1 La phase d'ouverture du dossier

Cette phase comporte :

1.1.1 Déclaration de sinistre

Après la réalisation d'un risque, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans les délais prescrits par les conditions générales. Le délai de déclaration du sinistre en matière maritime revêt une grande importance et constitue une des mesures conservatoires à observer que la réalisation d'un tel risque impliquait.

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

- Le numéro de police ou l'avis d'aliment;
- Effet et échéance de la police ;

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

- La date et le lieu de survenance du sinistre ;
- La nature du sinistre ;
- Les caractéristiques de l'engin de transport ;
- L'estimation approximative des dommages.

1.1.2 Constitution de la provision (Réserve)

A l'ouverture d'un dossier sinistre, une provision est automatiquement constituée. Le montant de la provision dépend de l'estimation approximative des dommages augmentée des frais d'expertise tel qu'arrêtée par l'assuré.

Le cas échéant, le coût moyen de la garantie accordée sera considéré comme une provision initiale, à actualiser en cours de gestion dès réception des pièces justifiant les dommages.

1.1.3 Enregistrement du dossier sinistre

L'enregistrement des dossiers sinistres déclarés doit s'effectuer sur des registres numérotés, paraphés et visés par le directeur régional. Il y a lieu de procéder à la même subdivision que celle réalisée au niveau du registre production.

1.1.4 Avis de sinistre

A la fin de chaque décade, l'agence doit déclarer à la direction régionale tous les sinistres survenus par bordereau de sinistre déclarés dûment, signés par le gestionnaire du sinistre.

1.2 La phase de la détermination de l'indemnité

La détermination de l'indemnité se fait après exploitation des documents justifiants la réclamation. Ces documents doivent attester de la matérialité du sinistre (rapport d'expertise, procès de ce constat, attestation de pertes ou autres) et son évaluation exacte (facture, note de débit).

1.3 La phase de règlement

Au terme de l'instruction du dossier, il sera procédé à l'établissement des documents de règlement.

1.3.1 Dispatch de règlement

La dispatch doit comporter tous les renseignements relatifs au sinistre considéré ainsi comme un résumé des faits. Elle doit comporter tous les détails concernant le décompte de règlement. Elle doit être établie en quatre exemplaires.

1.3.2 Quittance de règlement

Ce document doit comporter les renseignements identifiant l'événement objet du règlement ainsi que le montant total à payer au bénéficiaire qui approuvera la proposition de règlement. Il doit être établi en quatre exemplaires trois copies doivent être transmis à l'assuré qui doit les retourner dûment signé.

1.3.3 Pièce de dépense (ordre de paiement)

Après réception de la quittance de règlement ou de l'indemnité, il sera procédé à l'établissement d'une pièce de dépense. Ce document doit être lisiblement rédigé et doit comporter les coordonnées exactes du bénéficiaire, l'objet du paiement, le montant de l'indemnité en lettres et en chiffres ainsi que le numéro d'enregistrement.

1.3.4 Etablissement du chèque

Dès signature de l'ordre de paiement, le dossier est transmis au service financier pour l'établissement du chèque matérialisant le règlement. Celui-ci est signé par le responsable de la structure financière de l'agence ainsi que par le chef d'agence. Aucun vide ne doit figurer lors de l'établissement du chèque afin d'éviter toute fraude en la matière.

1.3.5 Classement du dossier après règlement

Dès que le règlement est effectué, le dossier sera classé avec la mention de règlement sur la chemise, sur la fiche sinistre et sur le registre, toutefois, le dossier demeure toujours en gestion pour la partie recours.

2. Règlement en avaries particulières

Dans ce qui suit nous allons voir un exemple de règlement relatif aux avaries particulières.

1.4 Présentation des éléments relatifs au sinistre

- ✓ Expéditeur (exportateur) : Xinxing ductile iron pipes co,ldt ;
- ✓ Importateur (assuré) :Eur1 Green revolution industries;
- ✓ Navire transporteur : Josco changzhou ;
- ✓ Nature de la marchandise importées : Tubes en acier plus accessoires ;
- ✓ Quantité de la marchandise importée : 3 624 colis / caisse ;

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

- ✓ Tonnage de la marchandise importée : 2 994,034 Tonne Métrique (TM);
- ✓ Port de chargement : Lianyungang (Chine) ;
- ✓ Port de déchargement : Djendjen (Skikda).

L'assuré en l'occurrence Eurl Green revolution industries a procédé à la souscription d'une assurance police au voyage sur facultés auprès de la SAA .La police d'assurance est conclue aux conditions « Tous risque » la valeur de la marchandise assurés est de 1 943 561,13 United States Dollar (USD) soit 165 202 696,05 Dinars Algérien (DA).

Dans la mesure où à la date de la souscription 1 USD est égal à 85,00 DA. Le taux de franchise sur dommages marchandises appliqué est de 5% avec un minimum de franchise de 50.000,00 DA.

1.5 Déclaration du sinistre par l'assuré

Lors du déchargement du navire Josco changzhou des dommages ont été constatés par le réceptionnaire (assuré). De ce fait un expert maritime agréé auprès de la SAA a été désigné pour une éventuelle expertise et estimation des dommages.

1.6 Constatation des dommages

L'expert maritime s'est déplacé sur le lieu de débarquement au niveau du port de Djendjen un constat des dommages a été établi avec le commandant de bord du navire .De ce fait il a été constaté puis reconnu ce qui suit :

- ✓ Deux (2) pièces de tube ayant pour référence DN 200 (Diamètre Nominal 200) dépréciées à 15 %, les 02 pièces sont enfoncées à leurs extrémités ;
 - ✓ Sept pièces (07) de tube ayant pour référence DN 40 (Diamètre Nominal 400) dépréciées à 75%.
- Deux (02) pièces ayant deux trous au milieu des tubes respectivement d'environ cinq (05) et huit (08) centimètre.
- Cinq (05) pièces enfoncées à leurs extrémités.
- ✓ Trois pièces (03) de tube ayant pour référence DN500 (Diamètre Nominal 500) dépréciées à 45 %.
- Une (01) pièce Assurée au milieu du tube.

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

- Deux (02) pièces enfoncées à leurs extrémités.

Selon le rapport d'expertise les dommages cités ci- dessus sont dus au mauvais saisissse de la marchande dans les cales du navire.

1.7 Estimation des dommages

▪ Pour les tubes DN 500 :

Le nombre de pièces reçus à bord est de 336 leurs longueurs est des 2.016,00 mètre linéaire (ml).

336 pièces → 2 016, 00ml

3 pièces → (3pièces * 2 016,00 ml)/336 pièces = 18 ml

1ml → 102, 86 USD

18 ml → 102, 86 USD *18, 00 ml = 1 851, 48 USD

Le montant du préjudice en devise est 1 851,48 USD *45% = 833,17 USD

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD → 85, 00 DA

833,17 USD → (833 ,17 USD * 85 DA) = 70 819,45 DA

Soit un préjudice de: 70 819,45 DA.

▪ Pour les tubes DN 400 :

Le nombre de pièces reçus à bord est de 500 leurs longueurs est de 3.000,00 mètre linéaire (ml).

500 pièces → 3 000,00 ml

7 pièces → (7pièces * 3 000,00 ml)/ 500 pièces = 42 ml

1ml → 75, 41 USD

42 ml → (75, 41 USD *42, 00 ml) = 3 167, 22 USD

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Le montant du préjudice en devise est : $3\,167,22\text{ USD} * 75\% = 2\,375,42\text{ USD}$.

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD → 85,00 DA

2 375,42 USD → $(2\,375,42\text{ USD} * 85\text{ DA}) = 201.910,70\text{ DA}$

Soit un préjudice de 201 910,70 DA.

▪ **Pour les tubes DN 200 :**

Le nombre de pièce reçus à bord est de 3 167 leurs longueurs est de 19 002,00 mètre linéaire (ml).

3 167 pièces → 19 002,00 ml

2 pièces → $(2\text{ pièces} * 19\,002,00\text{ ml}) / 3\,167\text{ pièces} = 12\text{ ml}$

1ml → 18,73USD

12 ml → $(18,73\text{ USD} * 12,00\text{ ml}) = 224,76\text{ USD}$

Le montant du préjudice en devise est : $224,76 * 15\% = 33,714\text{ USD}$.

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD → 85,00 DA

33,714 USD → $(33,714\text{ USD} * 85,00\text{ DA}) = 2\,865,69\text{ DA}$

Soit un préjudice de 2 865,69 DA

**Le montant global du préjudice est : $70\,819,45 + 201\,910,70 + 2\,865,69$
 $= 275\,595,84\text{ DA}$**

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

1.8 Règlement du dossier sinistre

Les formalités d'usage, en cas de survenance de sinistre sont :

- ✓ Ouverture d'un dossier sinistre
- ✓ Réclamation des pièces nécessaire à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
 - Police d'assurance;
 - Déclaration de sinistre;
 - Facture commerciale domiciliée à la BNP Paris bas El-Djazair.
 - Le connaissance maritime;
 - Rapport d'expertise numéro 714/BEMACT/SK/15.
 - Note de débit ;
 - Lettre de réserve.;
 - Bordereau de réserves;
 - Note d'honoraire de l'expert.

1.9 Etude du dossier sinistre

Après examen et étude technique du dossier sinistre, la SAA a accordé le règlement du dossier qui est recevable, puisque la Tous Risque garantie les dommages subis aux marchandises durant le trajet maritime ainsi que durant le séjour à quai.

1.10 Détermination du montant de l'indemnité

Le montant de l'indemnité allouée à l'assuré est, comme suit : montant de l'évaluation (principal) de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat qui est de 50 000,00 DA

Principal : 275 595,84 DA

Frais d'expertise : 11 483,55 DA

Franchise : 50 000,00 DA.

$\begin{aligned} \text{Le montant de l'indemnité} &= (\text{Principal} + \text{Frais d'expertise}) - \text{la franchise} \\ &= (275\,595,84 \text{ DA} + 11\,483,55 \text{ DA}) - (50\,000,00) \\ &= 237\,079,40 \text{ DA.} \end{aligned}$

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.

Le montant de l'indemnité est de : 237 079,40 DA.

Par quittance de règlement, un chèque a été établi au profit de l'assuré Green revolution industries.

2. Exercice du recours par l'assuré

Une fois l'indemnité perçue par l'assuré celui-ci a signé un acte de subrogation au profit de la SAA pour que cette dernière puisse prendre son droit de recours à concurrence de l'indemnité versée. En effet en premier lieu la SAA exercé un recours amiable par une réclamation envoyée au débiteur qui et le club P&I (protection et d'indemnisation), de l'armateur ou bien du transporteur, l'invitant ainsi à régler sa dette aucune lettre de garantie n'a été reçu par la SAA.

De ce fait un recours judiciaire a été entamé afin de préserver les délais, en effet le droit d'exercer le recours par le biais de la justice expire dans un délai d'une année à compter de la date du sinistre, un avocat a été désigné pour représenter l'affaire au niveau du tribunal section maritime (le dossier est toujours en cours).

Conclusion

L'assurance faculté maritime est avant tout un réducteur d'incertitude. Elle ne supprime pas le risque, mais elle réduit les dommages occasionnés par celui-ci, le but étant d'encourager les échanges internationaux et la création de la richesse.

Lors de notre stage pratique au niveau de la compagnie d'assurance la SAA DE Tizi-Ouzou, nous avons pu acquérir des connaissances assez longue sur l'activité d'assurance faculté maritime, sur laquelle nous nous somme penché dans notre étude et précisément le règlement d'un sinistre, que nous avons illustré par un cas réel qui est la constatation d'un manquant sur la marchandise transporté, la démarche de remboursement de la SAA pour l'assuré.

L'objectif principal de cette compagnie d'assurance est de prendre en charge ces responsabilités et d'être toujours solvable. Compte-tenu d'une clientèle plus au moins faible dans le commerce extérieur, la SAA doit innover et initier une nouvelle approche organisationnelle basée sur ses potentiels humains et professionnels aux normes de gestion moderne.

Conclusion générale

Conclusion générale

L'assurance transport maritime donne lieu à un contrat, ce dernier est adapté à chaque situation, à chaque trafic, à chaque opération commerciale. Cette perpétuelle adaptation à la demande et au besoin de la clientèle est la caractéristique fondamentale de l'assurance transport maritime. De plus La police-type prévoit deux modes principaux de couverture; une assurance tout risque et une assurance FAP-Sauf, mais elle laisse les parties libres de convenir tout autre mode d'assurance. Un clausier type prévoit la possibilité de couverture selon les modes détaillés qui permettent d'adapter la garantie à tous les cas particuliers.

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime où celle-ci est calculée sur la base de la valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée, aussi cette tarification est intimement liée à l'état, l'âge du navire, le pavillon ainsi qu'à l'itinéraire assuré donnent lieu à une liste de surprime ou bien, dans certains cas, à des rabais.

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription et de règlement des sinistres en assurance transport maritime sur faculté. De ce fait on a entamé un stage au sein d'une compagnie d'assurance en l'occurrence la Société Algérienne d'Assurance, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude de cas réels de sinistre en termes d'avaries particulières et par conséquent leurs indemnisations par la SAA.

Notre travail a connu certaines difficultés et barrières, à savoir : le manque d'informations relatives aux procédures de règlement notamment en avaries communes, sous prétexte de confidentialité, du faible taux de souscription dans le domaine de l'assurance maritime, du faible taux de la réalisation d'une avarie commune, en effet l'avarie commune se produit rarement et de la complexité de la procédure d'indemnisation en avarie commune, ce qui nous a conduits à étudier un règlement en avaries particulières.

De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur facultés, la clientèle s'attache à rechercher une garantie aussi étendue que possible. En l'état actuel du marché, on peut affirmer que l'ensemble des marchandises faisant l'objet de vente sur documents sont assurées selon la formule tout risque plus vol et disparition.

On peut expliquer ce besoin de sécurité par les mécanismes même du commerce international. Malgré les obstacles rencontrés, le travail que nous avons accompli nous a donné l'opportunité d'avoir une idée générale sur le domaine professionnel et ainsi compléter nos acquis théoriques par une expérience pratique.

Ce mémoire n'a pas pu répondre à toutes les questions posées en l'occurrence les procédures d'indemnisation en assurance facultés maritime, sachant qu'il n'a pas abordé le règlement en avaries communes et la gestion du recours judiciaire en termes d'assurance maritime sur facultés.

Références Bibliographiques

Ouvrage :

- ◆ YVONNE-LAMBERT FAIVRE « Droit des assurances » w 10ème éd, Ed. Dalloz Delta, 1995.P.25
- ◆ HENRIEFT D et ROCHET J-C «microéconomique et assurance», Ed. Economica, Paris 1991. P.18
- ◆ La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur par Mohamed Kheyar et Noureddine Zerouklane, Université de Bejaia année 2008; Chapitre II : évolution et évaluation du système portuaire algérien.
- ◆ Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, MOHAMED-CHERIF FATIMA ZOHRA ET DUCRUET CESAR ,
- ◆ Les ports algériens dans la mondialisation: la fin du paradoxe ? M'hammed Setti, Fatima-Zohra Mohamed-Cherif et César Ducruet p. 85-93
- ◆ D. CHEVALIER, F.DUPHIL « transport a l'international », éd Foucher, Vanne 2009, p.138
- ◆ L'unification du droit maritime Chapitre I. Le transport de marchandises par mer, section1.La démarche vers l'unification des règles concernant les connaissements - p. 389.
- ◆ Droit Maritime, chap. 1Le cadre du transport maritime de marchandises, p. 598 (Pierre Bonassies et Christian Scapel)
- ◆ Ouvrage : le Contrat de transport maritime « Introduction » page 1 8 et suivants, auteur Rodière
- ◆ Transport maritime et régime portuaire page 275
- ◆ Droit maritime, chap. 2, conclusion du contrat de transport, p. 634.
- ◆ Le doyen Rodière, d'une clause souveraine : voir Lamy Transport Tome 2, P384
- ◆ Aix, 2 mars 1972, DMF 1973.74 cité p. 437, ouvrage Droit du commerce international Jean- Michel Jacquet / Philippe Delebecque / Sabine Corneloup Précis 3 e édition
- ◆ Jean-Luc ALBERT, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

Revue et Articles :

- ◆ Le port d'Alger [article] sem-linkR. Lespès, Annales de Géographie Année 1921
Volume 30 Numéro 165 pp. 195-222.
- ◆ Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, titre : contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur : Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, pages 53 et suivants.

Documents :

- ◆ 1962, le 28 août : Échange de lettres sur les formalités douanières auxquelles sont soumises les exportations d'hydrocarbures produits au Sahara. 1963, le 26 juin : Accord en matière d'arbitrage.
- ◆ Voir article 739 du CMA
- ◆ Support de cours, la gestion des risques maritimes : les risques exceptionnels
- ◆ Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 2006.
- ◆ Mémoire : Evolution de la sous branche assurance Transport Facultés Maritime : Cas de la Société Nationale D'assurance« SAA
- ◆ Direction des assurances de transport ssa- politique de souscription 2018.

Sites Web :

<https://www.institut-numerique.org>

www.eduki.ch/fr/doc/dossier_14_mobilite.pdf

<http://www.portalger.com.dz/histoire>

<https://doi.org/10.4000/espacepolitique.2294>

<https://lecourrier-dalgerie.com>

<http://www.editionsbelize.com>

<https://business-et-finances.com>

<http://www.ministere transports.gov.dz>

www.lantenne.com

www.lantenne.com

www.lomag-man.org

<https://www.twill.net/fr>

<https://books.google.fr>

<https://fr.wikipedia.org>

<http://cedricbernat.wordpress.com>

<http://www.uniport-bordeaux.fr>

<http://www.logistiqueconseil.org>

<https://www.bilogistik.com>

<https://www.Atlas Magazine.com>

<https://www.agcs.allianz.com>

<https://www.journalmarinemarchande.eu>

<https://www.portalger.com.dz>

www.beamer-france.org

<https://www.algerie-eco.com>

Table des matières

Remerciements

Dédicaces

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des tableaux, des graphiques, des figures

Sommaire

Introduction générale.....1

Chapitre1: Le transport maritime des marchandises en Algérie ; historique et Conceptions.....5

Section1 : L'historique du transport maritime des marchandises en Algérie.5

1. La naissance et la construction des ports avant l'Indépendance.....5

2. Le monopole portuaire de l'état Algérien après l'Indépendance.....6

3. La privatisation du transport maritime des marchandises en Algérie.....9

3.1 Ouverture du transport maritime des marchandises aux investisseurs privés.....9

3.2 L'évolution de la flotte de transport maritime des marchandises.....10

Section2 : L'encadrement juridique du transport de maritime des marchandises.....12

1. La législation internationale relative au transport marchandises par mer.....12

1.1 La convention de Bruxelles et les protocoles modificatifs.....12

1.1.1 La création de la convention de Bruxelles.....12

1.1.2 Le champ d'application de la convention de Bruxelles.....12

1.2 La Convention de Hambourg du 31 mars 1978.....13

1.2.1 La création de la Convention de Hambourg.....13

1.2.2 Le champ d'application de la Convention de Hambourg.....13

1.3 La Convention des Nations Unies (Règles de Rotterdam).....13

1.3.1 La création de la convention des Nations Unies.....14

1.3.2 Le champ d'application de La convention des Nations Unies.....14

2. La législation Algérienne de transport maritime.....14

2.1 Les textes législatifs relatifs au sauvetage maritime.....15

2.2 Les textes législatifs relatifs à l'inspection maritime.....16

2.3 Les textes législatifs relatifs à la réglementation maritime.....16

2.4 Les textes législatifs relatifs à la sécurité maritime.....16

2.5 Les textes législatifs relatifs à la formation maritime.....17

2.6 Les textes législatifs relatifs aux accords entre pays.....17

2.7 Le texte législatif relatif à l'écologie.....18

Section3 : Le contrat du transport maritime des marchandises et le contenu.....18

1. Définition du contrat de transport maritime de marchandise.....18

2. Définition du connaissance.....19

3. Caractéristiques du contrat de transport maritime des marchandises.....20

4. Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise.....21

5. Clauses spécifiques du contrat.....21

6. Exécution du contrat de transport maritime des marchandises.....21

6.1 Exécution du contrat de transport sous connaissance.....22

6.2 Exécution du contrat de transport avec les autres titres de transport.....23

6.2.1 La lettre de transport maritime (en anglais sea way bill.....23

6.2.2 Billet de bord.....24

6.2.3 Booking note (note de réservation de fret).....24

Section4 : Les incoterms, les intervenants et la typologie de marchandises transportées par mer.....	24
1. Les incoterms maritimes les plus souvent utilisés.....	25
1.1 FOB (Free on Board).....	25
1.2 EXW (Ex Works).....	25
1.3 DDP (Delivered Duty Paid).....	25
1.4 FCA (Free Carrier).....	25
1.5 DAP (Delivered at Place).....	25
2. Les intervenants au transport maritime de marchandises.....	25
2.1 Les transitaires.....	26
2.2 Le commissionnaire de transport.....	26
2.3 Les manutentionnaires.....	27
2.4 Les sociétés de remorquage.....	28
2.5 Les entreprises de pilotage.....	28
2.6 Les assureurs maritimes.....	28
2.7 Les agents maritimes consignataires.....	29
2.8 Le Non-Vessel-Operating Common Carrier (ou NVOCC).....	29
2.9 Le shipchandler.....	29
2.10 Le courtier maritime.....	29
2.11 L'expert maritime.....	29
2.12 Les autorités douanières.....	30
3. Le classement de marchandises ou de cargaisons en transport maritime.....	30
3.1 Marchandise exceptionnelle.....	30
3.2 Marchandise sèche.....	30
3.3 Marchandises conditionnées.....	30
3.4 Marchandises conventionnelles.....	30
3.5 Marchandises dangereuses.....	31
3.6 Marchandises en vrac.....	31
3.7 Marchandises générales / diverses.....	31
3.8 Marchandises pondéreuses.....	31
Chapitre 02 : Assurance marchandise maritime : avantages et procédures.....	32
Section1 : l'avantage de l'assurance transport marchandise maritime.....	32
1. les avantages de l'assurance transport marchandise maritime.....	32
1.1 Environnement et fret maritime.....	32
1.2 Economie et fret maritime.....	32
1.3 Diversité et fret maritime.....	32
1.4 Sécurité et fiabilité.....	33
2. Définitions des concepts liés à l'assurance.....	33
2.1 Définition générale.....	33
2.2 Définitions de l'assurance.....	33
2.2.1 Définition juridique.....	33
2.2.2 Définition technique.....	34
3. Le contrat d'assurance et ses éléments.....	34
3.1 Les éléments d'une opération d'assurance.....	34
3.2 Le contrat d'assurance.....	34
3.3 Définition de l'assurance maritime.....	35
4. Les types de l'assurance maritime.....	35
4.1 L'assurance corps maritime.....	35
4.2 L'assurance facultés maritime.....	36
4.2.1 Définition du contrat d'assurance facultés maritime.....	36

5.	Les conditions du contrat d'assurance facultés maritime.....	36
5.1	Les conditions générales Les conditions générales.....	37
5.2	Les conditions particulières.....	37
6.	Les Clauses additionnelles et conventions spéciales.....	37
Section2 : Les procédures et formes d'assurance maritime en Algérie.....		38
1.	Sous branche facultés maritimes.....	38
1.1	Mode de Couverture.....	38
1.2	Extensions de garantie.....	38
1.3	Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge.....	39
1.4	La franchise.....	39
1.5	Plein par expédition et par navire.....	39
1.6	Conditions de prise en charge.....	39
1.7	Types de polices à proposer.....	40
2.	Sous branche corps de navire de pêche.....	41
2.1	Mode de Couverture.....	41
2.2	Extensions de garanties.....	41
2.3	Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge.....	41
2.4	La franchise.....	41
2.5	Tarifcation.....	42
2.6	Majoration pour matériaux de construction.....	42
2.7	Conditions d'assurance.....	42
3.	Sous branche corps de navire de plaisance.....	42
3.1	Types de biens assurés.....	42
3.2	Mode de Couverture.....	43
3.3	Extensions de garanties.....	43
3.4	La franchise.....	43
3.5	Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge.....	43
3.6	Tarifcation.....	43
3.7	Conditions d'assurance.....	43
3.8	Types de polices à proposer.....	44
4.	Limites de la garantie Dommage et RC (Matériels et Immatériels Consécutifs).....	45
4.1	Assurance responsabilité.....	45
4.2	Références légales et contractuelles.....	46
Section3 : Les garanties d'assurance maritime en Algérie.....		46
1.	La gestion des risques des compagnies d'assurance.....	46
1.1	Les risques non financiers.....	47
1.2	Les risques financiers.....	47
2.	Efficacité de la gestion des risques et de l'intermédiation financière.....	48
3.	Appariement de l'actif et du passif d'un assureur vie par l'utilisation de produits dérivés.....	48
4.	Objet de la police.....	48
5.	Bateau assuré comprend.....	49
6.	La présente garantie est consentie au mode d'assurance.....	49
6.1	Corps tout événement (vol total inclus).....	49
6.2	Responsabilité civile.....	49
6.3	Garanties complémentaires.....	49
6.3.1	Vol partiel.....	50
6.3.2	Transport terrestre.....	50
6.3.3	Limite de navigation.....	50

7. Exclusions.....	50
8. Déclaration sinistre.....	51
8.1 Constatations des avaries.....	51
8.2 Délai de constatation.....	51
8.3 Pièces constitutives du dossier de réclamation.....	51

Section4 : L'indemnisation des sinistres transports maritimes.....52

1. Règlement des sinistres et la base d'indemnisation.....	52
1.1 Sinistres garantis et non garantis.....	52
1.2 Indemnisation pour une perte partielle.....	53
1.3 Marchandises non identifiables.....	53
1.4 Perte totale réelle.....	53
1.5 Navire porté disparu.....	53
1.6 Effet d'une interruption de voyage.....	53
1.7 Perte réputée totale.....	54
2. Les mesures d'indemnité.....	54
2.1 Responsabilité de l'assureur.....	54
2.2 Perte totale.....	54
2.3 Navire avarié.....	55
2.4 Perte partielle de marchandises ou autres meubles.....	55
2.5 Contributions d'avarie commune.....	56
3. Les mesures de la garantie.....	56
3.1 Assurance-responsabilité vis-à-vis des tiers.....	56
3.2 Dispositions relatives à la mesure de l'indemnité.....	56
3.3 Garantie franche d'avarie particulières.....	56
3.3.1 Procédures de prise en charge du sinistre.....	57
3.3.2 La déclaration de sinistre.....	57
4. Les mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages.....	57
5. Conservation des recours contre les tiers responsables.....	57
6. La constatation des avaries (designation d'expert).....	58
6.1 La désignation de l'expert d'assurance.....	58
6.2 Le rôle de l'expert d'assurance.....	59
6.3 Les pièces fournir lors de la visite de l'expert d'assurance.....	59
6.4 La tierce expertise.....	59
6.5 La procédure à une expertise judiciaire.....	59

Chapitre3 : L'assurance faculté maritime au sein de la SAA ; traitement d'un cas pratique.....61

Section1 : La présentation de l'organisme d'accueil (SAA).....61

1. Historique de la SAA.....	61
1.1 De la création à la gestion du monopole.....	61
1.2 De la spécialisation à l'autonomie des entreprises.....	61
1.3 Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995.....	62
2. Le réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance(SAA).....	62
3. Les garanties offertes par la SAA.....	62
4. La SAA dans le marché des assurances.....	65
4.1 Le positionnement de la SAA sur le marché des assurances.....	65
4.2 Les clients de la SAA.....	67
5. La SAA dans son environnement financier.....	67

Section2 : La sinistralité au niveau international et au niveau national.....69

1. La sinistralité et les pertes des navires marchands à l'échelle mondiale.....	69
1.1 Les pertes des navires marchands	69
1.1.1 Le nombre de navires au monde.....	69
1.1.2 Les pertes des navires dans la dernière décennie.....	69
1.2 La sinistralité maritime.....	71
2. La sinistralité et les pertes des navires marchands à l'échelle nationale.....	72
2.1 Les pertes des navires marchands.....	72
2.1.1 Le naufrage des navires Béchar et Batna.....	72
2.1.2 L'abordage entre le pétrolier français FS LOUISE et le roulier algérien Tlemcen.....	73
2.1.3 Un abordage entre Trois navires, dont deux porte-conteneurs et un vraquier.....	73
2.2 Les sinistres de ces dernières années.....	74
2.2.1 Analyse des sinistres déclarés.....	74
2.2.2 Analyse des sinistres réglés.....	75

Section3 : la production et la tarification d'un contrat établi par la SAA.....76

1. Procédures relatives à la fonction production.....	76
1.1 Etape de demande d'assurance.....	77
1.2 Etape de tarification.....	77
1.3 Etape de confection des documents.....	77
1.4 Etape de paiement de la prime (à la caisse).....	77
1.5 Document à remettre à l'assuré.....	77
1.6 Enregistrement des polices d'assurances.....	77
1.7 Classement des polices et avenants.....	77
1.8 Transmission des polices a la direction régionale.....	78
2. Etude de tarification des facultés maritimes au sein de la SAA.....	78
2.1 La nature de marchandises à assurer.....	78
2.2 La valeur de la marchandise.....	78
2.3 Le mode de l'assurance choisi.....	78
2.4 La provenance de la marchandise.....	78
2.5 Les garanties annexes.....	78
2.5.1 Vol et disparition.....	78
2.5.2 Prolongation de séjour au quai.....	79
2.5.3 Voyage complémentaire.....	79
2.5.4 Risque de guerre.....	79
2.6 Surprimes et majorations.....	79
2.6.1 Surprimes pour transbordement.....	79
2.6.2 Majoration pour chargement en pontée.....	79
2.6.3 Surprime pour âge et pavillon du navire.....	80
2.7 Réductions techniques et rabais.....	80
2.7.1 Transport en conteneurs.....	80
2.7.2 Surveillance du déchargement.....	80
2.7.3 Séjour en magasin.....	80
3. Calcul de la prime d'assurance.....	80
3.1 Calcul de la prime totale.....	81
3.2 Calcul de la prime nette.....	81
3.3 Calcul du taux global.....	81

3.4 Exemple de tarification en assurance facultés maritime.....	81
3.4.1 Détermination de taux de base.....	82
3.4.2 Détermination des surprimes.....	82
3.4.3 Détermination des taux de majoration.....	83
3.4.3 Détermination des taux des réductions et des rabais.....	83

Section4 : L'étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau de la SAA84

1. Procédures relatives à la fonction d'indemnisation des sinistres.....	84
1.1 La phase d'ouverture du dossier.....	84
1.1.1 Déclaration de sinistre.....	84
1.1.2 Constitution de la provision (Réserve).....	85
1.1.3 Enregistrement du dossier sinistre.....	85
1.1.4 Avis de sinistre.....	85
1.2 La phase de la détermination de l'indemnité.....	85
1.3 La phase de règlement.....	85
1.3.1 Dispatch de règlement.....	85
1.3.2 Quittance de règlement.....	86
1.3.3 Pièce de dépense (ordre de paiement).....	86
1.3.4 Etablissement du chèque.....	86
1.3.5 Classement du dossier après règlement.....	86
2. Règlement en avaries particulières.....	86
2.1 Présentation des éléments relatifs au sinistre.....	86
2.2 Déclaration du sinistre par l'assuré.....	87
2.3 Constatation des dommages.....	87
2.4 Estimation des dommages.....	88
2.5 Règlement du dossier sinistre.....	90
2.6 Etude du dossier sinistre.....	90
2.7 Détermination du montant de l'indemnité.....	90
3. Exercice du recours par l'assuré.....	91

Conclusion générale.....	92
---------------------------------	-----------

Bibliographies

Table des matières

Résumé

Ce mémoire se penche sur le problème de la pratique de l'assurance marchandises transportées par la voie maritime en Algérie, Ainsi que l'assurance transport maritime de facultés est un produit d'assurances très sollicité en matière de commerce international.

L'Algérie utilise la voie maritime dans la majorité de ses échanges extérieurs. Ce qui permet aux importateurs, exportateurs et négociants recourent à cette assurance afin de réaliser des opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens et des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite d'événements de mer.

Par apport a d'autres branches d'assurances qui couvrent des risques situés dans un périmètre national, l'assurance transport maritime de marchandises est cosmopolite, elle met en relation des personnes de différentes nationalités, il arrive même que le bénéficiaire de l'assurance soit inconnu au moment de la conclusion du contrat.

Mots clés : Assurance, Assurance maritime sur facultés, Assurance marchandises transportées par voie maritime, Avaries maritimes, Abordage navires, Naufrage navire, compagnie d'assurance, Incoterms maritimes, Typologies des marchandises.

Abstract

This thesis examines the problem of the practice of insurance for goods transported by sea in Algeria, as well as insurance for maritime transport of faculties is an insurance product in great demand in international trade.

Algeria uses the sea route for the majority of its foreign trade. This allows importers, exporters and traders to use this insurance in order to carry out commercial transactions while being relieved, at least partially, of the financial consequences of the possible loss of their goods and of the damage that they could suffer as a result of 'sea events.

By contribution to other branches of insurance which cover risks located in a national perimeter, the maritime transport insurance of goods is cosmopolitan, it brings together people of different nationalities, it even happens that the beneficiary of the insurance or unknown at the time of conclusion of the contract.

Keywords: Insurance, Maritime insurance on faculties, Insurance of goods transported by sea, Maritime damage, Collision of ships, Sinking ship, insurance company, Maritime Incoterms, Types of goods.