

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales
Et des Sciences de Gestion
Département des Sciences financières et comptabilités



Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Financières et
Comptabilités
Option : Finances et Assurances

Thème

Assurance maritime, Cas : SAA de Tizi-Ouzou

Présenté par :

- **SADOU Meziane Ahmed**

Dirigé par :

M^{me}.FELLAG Dalila

Devant les membres du jury :

Président : M^{me} GRAICHE Lynda

Examineur : M^{me} KOUDACHE Lynda

Rapporteur : M^{me} FELLAG Dalila



Promotion 2018



Remerciement

Je remercie Allah, le tout puissant le miséricordieux, de nous avoir appris ce que nous ignorons, de nous avoir donné la santé et tout dont nous nécessitions pour l'accomplissement de ce mémoire.

Je tiens à remercier ma promotrice *M^{me} FELLAG Dalila* pour son orientation et ses conseils tout au long de ce travail.

Mes remerciements s'adressent aussi aux membres des jurys qui nous font l'honneur en acceptant d'évaluer et faire soutenir notre travail.

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

Dédicaces

A mes parents qui m'ont aidé à devenir ce que je suis aujourd'hui,

A mes chers frères et sœurs,

A mes beaux frères et ma belle sœur,

A mes neveux,

A toutes ma famille,

A tous mes amis,

A tous ceux qui me connaissent.

Liste des abréviations

Abréviations	Significations
BL	B ill of L ading
CCI	C hambre de C ommerce I nternationale.
CFR	C ost and F reight
CIF	C ost, I nsurance and F reight
CIV	C ondition I nternationale de V ente
CIP	C arriage and I nsurance P aid T o
CNMA	C aisse N ational de M utualité A gricole
CNAM	C ompagnie N ationale de N avigation
CMA	: C ode M aritime A lgérien
CPT	C arriage P aid T o
DTS	D roit de T irage S pécial
DA	D inar A lgérien
DAT	D elivered at T erminal
DAP	D elivered at P lace
DDP	D elivered D uty P aid
ECS	E port C ontrol S ystème
ENTMV	E ntreprise N ationale de T ransport M aritime de V oyageurs
EXW	EX Works
FAS	F ree A longside S hip
FAP SAUF	F ranc D ' A varies P articulières S AUF
FCA	F ree C arrier
FOB	F ree O n B oard
ICS	I mpôt C ontrôle S ystème
IARD	I ncendie, A ccident t R isque D ivers
INCOTERMS	I nternational C ommercial T erms
LTA	L ettre d e T ransport A érien
LV I	L ettre de V oiture I nternationale
MT	M étrique T onne
ONAB	O ffice N ation A limentations du B étails
SAA	S ociété A lgérienne d' A ssurance
SPA	S ociété P ar A ction
TR	T ous R isque
TTC	T outes T axe C omprises
TVA	T axe sur la V aleur A justée
USD	U nited S tates D ollar

Liste des tableaux et figures

Liste des tableaux		
Tableaux	Titres	Pages
Tableau N° 1	Typologie des marchandises transportées	17
Tableau N°02	Taux de la prime relative à la garantie vol et disparition	61
Tableau N°03	Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai	61
Tableau N°04	Surprime pour âge et pavillon du navire	62
Liste des figures		
Figure N°01	Le principe indemnitaire et forfaitaire de l'assurance	33

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises.....	5
Introduction :.....	5
Section 1 : conventions liées au transport maritime international.....	5
Section 2 : les intervenants dans le transport maritime international et les types des marchandises transportées.....	12
Conclusion.....	20
Chapitre 02 : Généralités sur les assurances.....	22
Introduction :.....	22
Section 1 : définitions et rôle d'assurance.....	22
Section 2 : le fondement et la typologie de l'assurance.....	26
Conclusion.....	35
Chapitre 3 : le fonctionnement de l'assurance maritime.....	37
Introduction :.....	37
Section 1 : concepts relatifs à l'assurance maritime.....	38
Section 2 : souscription et la gestion de sinistre en assurance faculté maritime.....	42
Conclusion.....	53
Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA.....	55
Introduction :.....	55
Section 1 : présentation générale de la société Algérienne d'assurance (SAA).....	56
Section 2 : production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.....	59
Section 3 : Indemnisation des sinistres en assurance transport maritime sur faculté maritime au sein de la SAA.....	66
Conclusion.....	72
Conclusion générale.....	74

Introduction générale

Le transport maritime est le mode le plus efficace pour le déplacement des marchandises en .quantité et sur des longues distances.

Le transport maritime est défini par ses opérations d'importations et exportations des marchandises entre les pays, ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'organe moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc la consommation et le développement des techniques de production et financement. C'est à partir de 1990 qu'il a montré sa pleine expansion à travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie.

Au jour d'hui le processus de la mondialisation qui induit une organisation spécifique des transports notamment des transports maritime qui assure 90% de commerce mondial¹, 80% des marchandises transitent aujourd'hui par voie maritime, Chaque année sept milliard de tonnes de marchandises s'échangent par bateau.

Si l'on prend le cas de l'Algérie sa position géographique, sa place sur la route d'accès aux océans et sa possession aux matières premières (pétrole et produits pétroliers, minerais de fer, etc.) qui ne peuvent être transportés que par voie maritime, donnent un privilège à ce mode de transport, c'est le trait d'union avec l'extérieur, il joue un rôle vital dans l'économie nationale, l'Algérie essaie toujours de prendre des mesures et des actions permettant d'améliorer la prise en charge des marchandises en court et en délais de long de leur parcours maritime.

Ce recours au transport maritime n'est pas fortuit, il est sollicité par rapport à son adaptation au transport lourd et volumineux et aussi à son degré d'assurance.

La navigation maritime joue certes un rôle prépondérant dans le commerce international, mais encore menacée par de nombreux risques particuliers (*perte, vols, mouille, casses*) à ces derniers s'ajoutent bien sûr les risques liés aux diverses opérations (*axillaires, manutentions, chargement, déchargement, entreposage intermédiaire*) ces risques sont variés selon la nature et l'ampleur et se manifestent par des dommages physiques touchant le navire et les marchandises, même les navires les plus grands et plus modernes munis de dispositifs perfectionnés ne sont pas à l'abri des accidents et des pertes totales (*corps et cargaisons*) d'ailleurs, le nombre d'abordages n'a guère diminué malgré l'équipement sophistiqué de la plupart des navires. De même, les incendies des navires sont toujours fréquents, malgré l'existence de toutes les mesures de sécurité à bord. Ces dégradations matérielles sont connues sous le nom d'avaries dommage.

¹Statistiques de la CNUCED (organisation de l'ONU).

Introduction générale

Pour se prémunir contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher le navire et les marchandises transportées, on doit faire recours aux assurances maritimes, une protection efficace, une garantie des risques et une sécurité aux opérateurs de commerce. C'est une opération par laquelle l'assurance s'engage à garantir la régularité des échanges commerciaux, c'est une solution de transférer les risques sur l'assureur qui mettra en place des couvertures étudiées et adaptées, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances.

De ce fait, la garantie apportée par cette dernière est si bien appréciée par les usagers du commerce, et le certificat d'assurance est devenu une pièce courante indispensable et accompagne toute vente internationale.

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, partant de là, le risque ainsi conséquent de l'acheminement de marchandise suscite le regard interrogatif suivant :

- **Quelles sont les procédures à suivre pour contracter une assurance du transport maritime sur faculté à l'international et indemniser une avarie particulière lors d'une opération d'importation de marchandise ?**

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

- Quesque la police d'assurance maritime sur faculté et sur quelle base calcule-t-on le montant de tarification et l'indemnisation
- La procédure d'indemnisation d'une avarie particulière est-elle la même en avarie commune ?

Pour tenter de répondre à ces questions nous proposons les hypothèses suivantes :

- **Hypothèse 1 :** Tout contrat d'assurance fait référence à une prime celle-ci est calculée sur la base de la valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée ;
- **Hypothèse 2 :** La procédure d'indemnisation en avarie commune s'avère être plus complexe que celle de l'avarie particulière.

Introduction générale

Pour atteindre les objectifs tracés, nous allons adopter une démarche méthodologique à double approches :

La première est d'ordre théorique, effectuée sur la base d'une recherche bibliographique par l'utilisation des ouvrages, mémoires, sites internet, etc. La deuxième approche est d'ordre pratique basée sur un stage pratique réalisé au niveau de la Société Algérienne d'Assurance SAA code 2026 Azeffoun.

Pour mener à bien notre recherche, nous avons opté à organiser notre recherche, nous avons opté à organiser notre travail en quatre chapitres :

- Le chapitre fait l'objet d'un aperçu global sur le transport maritime international de marchandises ;
- Le deuxième chapitre traite les généralités sur les assurances ;
- Le troisième chapitre porte sur le fonctionnement de l'assurance maritime ;
- Le quatrième chapitre est consacré au cas pratique les procédures de gestions de l'assurance maritime sur faculté au sein de la SAA.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Introduction

Le transport maritime a vu une évolution qui a causé une intensification des échanges de tous types de marchandises, et elle a causé également une modification profonde de la flotte mondiale.

Vu le développement du transport par mer, et son rôle primordial dans la transportation des marchandises en très grandes quantités et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport (terrestre, ferroviaire, aérien), les pays ont réglementé ce secteur, en mettant en œuvre des organismes spécialisés dans la gestion et la promulgation des lois et règles qui doivent être applicable dans tous les pays, ainsi que la mise en place d'un nombre de conventions maritimes à caractère international.

A cet effet, ce chapitre structuré en deux sections. La première section sera consacrée d'une manière globale aux organismes et les conventions internationales du transport maritime, la deuxième section traitera, les principaux intervenants et les variétés de marchandises transportées.

Section 01 : Conventions liées au transport maritime international

Les règles du transport maritime sont des règles internationales, elles n'obéissent pas à des dispositions d'un seul pays, elles sont à la fois locale et internationales.

*«En Algérie, le transport maritime est régi par l'ordonnance n°76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime Algérien, modifiée et complétée par la loi 98/05 du 25/06/1998 ainsi que de nombreuses conventions internationales conclue entre Etats».*¹

1.1. Les conventions internationales du transport maritime

De nombreuses conventions ont été élaborées dans domaines variés et chaque convention fixe un cadre juridique propre à un mode de transport. Parmi, ces conventions les plus importantes dans le transport maritime on peut citer conventions suivantes :

1.1.1. La convention de Bruxelles du 25 aout 1924

Appelée aussi «*règle la Haye*» et entrée en vigueur 2 juin 1931. Elle régit le contrat de transport maritime sous connaissement et traite notamment les thèmes suivants : ²

1.1.1.1 Responsabilités et obligations

Le transporteur qui présente le propriétaire de navire a une lourde responsabilité. Il est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu' au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final.

¹ Code maritime Algérien.

² Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporter à l'international, Ed Foucher, 4^{ème} éd, France, 2009, p.138.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Il doit mettre le navire en état de navigabilité (*armé, équipé, et approvisionné*) aussi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relative à la marchandise (*le chargement la manutention, l'arrimage au transport et le déchargement*).

1.1.1.2 L'exonération

Il est vrai que le transporteur est responsable mais aussi exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages dans les cas suivants : incendie non intentionnelle accident de mer, de fait guerre, de grève, l'insuffisance de l'emballage, et de toute autre cause provenant pas de sa part.

1.1.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Appelée «*règle Visby*», c'est un protocole modificatif de la convention internationale de 1924 signée par 22 Etats, ce protocole modifie quelques articles et ajoute d'autres points, il est entré en vigueur 23 juin 1977.¹

1.1.2.1. Responsabilité

Le protocole a instauré un système de doubles limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à 666 DTS² ou 2 DTS par Kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison.

1.1.2.2. L'exonération

Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité, de perte ou dommage survenus aux marchandises au –delà des trois jours de la livraison, mais ce délai peut être prolongé par un accord conclu entre les deux parties contractantes.

1.1.2.3. Champs d'application

Pour que la convention s'applique. Il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux états différents. Cette formule indique que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux.

Cette condition est nécessaire mais pas suffisante, il faut en outre que soit :

- Le connaissement ait été émis dans un état signataire (*contractant*) ;
- Le connaissement contient une clause Paramount ;³
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un état (*contractant*) ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée ;

¹ Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporté à l'international, *Op.cit.* P.146.

² Droit de Tirage Spécial : unité de compte du Fond Monétaire International (*FMI*).

³ Terme utilisé en droit maritime pour désigner la clause par laquelle les parties soumettent les engagements à une norme déterminée, que ce soit pour la convention de Bruxelles, la convention de Bruxelles amendée en 1968 ou pour les règles de Hambourg.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- Transport maritime de sous plan à sous plan.

1.1.3. La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d'Hambourg)

La convention des nations unies pour le développement du commerce et de l'industrie a mis sur pied le projet d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises par mer.

Cette convention fut adoptée le 31 mars 1978¹ à l'initiative présente des pays du tiersmonde. sa dénomination exacte est «*la convention des Nation Unies sur le transport de marchandises sur mer* », mais elle est plus connue sous le nom de «*règles de Hambourg* » de nom de la ville où il a été signée.

La confirmation de ces règles oblige les Etats à dénoncer la convention de Bruxelles signée par plus d'une vingtaine d'Etats dont la vie maritime et d'une importance relative.

1.1.3.1. Champs d'application

Cette convention a pour but l'harmonisation des textes sur le transport de marchandises par mer, c'est pour quoi son champs d'application est aussi large que possible, et elle a également pour mission de s'appliquer lorsque notamment :

- Le port de chargement ou déchargement situé dans le pays contractant (*signataire*) ;
- Le document de transport (*connaissance*) est émis dans état signataire ;
- Application à tout type de document de transport ;
- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée ;
- Transport maritime de la réception au port à la livraison (*port à port*).

1.1.3.2. Responsabilité et exonération

Les règles de Hambourg stipulent que la responsabilité du transporteur est établie du «*port à port* » et pas uniquement «*de sous plan à sous plan*».

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence, il a une responsabilité pour le retard si la marchandise n'est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai «*raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait* ». Au-delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à 835 DTS² par colis et 2.5 DTS par Kilogramme brut en cas de perte ou d'avaries.

¹ Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, paris, 1998, p.200.

² Pierre BAUCHET, *Op.cit.*, p.201.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Les règles de Hambourg ne prennent pas un grand nombre de causes d'exonération notamment la faute nautique, incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.

1.1.4. Les règles de Rotterdam

Signée le 23 septembre 2009, elles visent le contrat relatif au transport de marchandises entièrement ou particulièrement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les pré opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaire.

Le champ d'application de cette convention est :

- Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un état contractant ;
- Application à tout type de document de transport, y compris le document électronique de transport ;
- Application aux marchandises en pontée.

1.2. Les termes du commerce international (*INCOTERMS*)

Le mot incoterms désigne une abréviation anglo-saxonne de l'expression «*international commercial termes*», signifiant «*termes du commerce international*» et traduite en français par «conditions internationales de vente »ou (C I V). Les incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (C C I). Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.¹

1.2.1. Incoterms et formalité douanière

L'incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et l'acheteur, ce qui n'est pas sans incidence sur la mise en œuvre de l'amendement sûreté de code des douanes communautaire au travers d'impôt contrôle système (I C S) et Export control système (E C S) dans le cadre de la communication de ces données sûreté-sécurité, les incoterms proposent une réponse utile à la question cruciale du "qui fait quoi ".²

¹ Donald DAILLY , Logistique et transport international de marchandises, Ed l'Harmattan, 1^{ère} édition paris,2014,P60.

² <http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.2.2. La réforme des incoterms 2010

Après la réforme des incoterms 2010 désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis en deux familles :¹

1.2.2.1. Les incoterms utilisable dans le transport maritime

Les incoterms utilisables pour le transport maritime sont les suivants :

- **FAS ou Free AlongsideShip (*Franco le long du navire*)**

Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement et effectue les formalités d'exportation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités. La marchandise est livrée le long du navire dans le port d'embarquement : cette livraison marque le transfert de risques et de frais. L'acheteur supporte les coûts de chargements le transport maritime les coûts de déchargement et de transport du port de destination jusqu'à ses lieux d'activité.

- **FOB ou Free On Board (*Franco à bord*)**

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais le transfert du risque et des frais s'opère quand la marchandise a été livrée sur le navire. Le vendeur règle les frais de transport jusqu'au port d'embarquement, ainsi que les frais de chargement et effectue les formalités d'exploitation, acquitte les frais, droits et taxes liés à ces formalités.

- **CFR OU Cost and Freight(*Cout et fret*)**

Le transfert du risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume le plus les frais de transports jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

- **CIF ou Cost, Insurance and freight(*cout, assurance et fret*)**

Le transfert du risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume de plus les frais de transport et assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée de la marchandise au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

¹ <http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.2.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (*multimodo*)

Ces derniers se représentent comme suit :¹

EXW ou Ex-Works (*A l'usine*)

La marchandise est disponible dans les locaux du vendeur à une date fixée. L'acheteur organise et paie le transport.

Il en supporte aussi le risque jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et importation, ainsi que les droits et taxes liés à ces deux opérations sont également à la charge de l'acheteur.

▪ **FCA ou Free Carrier (*Franco transporteur*)**

Le vendeur remet les marchandises au transporteur désigné et payé par l'acheteur. Le transfert de risque est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportations, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activités, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

▪ **CPT ou Carriage Paid To (*port payé jusqu'à*)**

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

▪ **CIP ou Carriage and Insurance Paid To (*port payé, assurance jusqu'à*)**

Les conditions sont les mêmes que pour CPT. Le vendeur doit fournir une assurance couvrant pour l'acheteur, le risque de perte ou de dommage que la marchandise peut courir pendant le transport.

▪ **DDP ou Delivered Duty Paid (*Rendu Droit acquitté*)**

Les marchandises sont livrées au lieu de destination, prêtes à être déchargées, alors que le vendeur a effectué le dédouanement à l'export et à l'import et acquitté les droits et taxes liés à ces opérations. En principe, l'acheteur endosse les frais de déchargement, sauf si le contrat stipule que le déchargement est à la charge du vendeur. Parallèlement, l'acheteur n'a aucune obligation de prendre en charge les coûts d'inspection, tandis que le vendeur paie les frais des inspections avant expédition exigées par les autorités du pays d'exportation ou d'importation.

¹ Corinne PASCO, commerce international, Ed. Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, pp.61-62.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- **DAT ou Delivred At Terminal** (*Rendu au terminal, terminal de destination convenu*)

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu.

Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

- **DAP ou DelivredAtPlace** (*Rendu au Lieu de destination convenu*)

Le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, donc il assume les coûts et les risques jusqu'à ce point. Les marchandises sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport, sans être déchargées. L'acheteur organise le déchargement, effectue les formalités d'importation et acquitte les droits taxes en dus raison de l'importation.

Les conventions internationales ainsi que les INCOTERMS jouent un rôle primordial dans le transport maritime de marchandises à l'international, les différentes conventions régissent l'ensemble des activités du transport maritime international, quant au l'INCOTERMS, leur rôle est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur. Ces termes définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent international.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Section 02 : Les intervenants dans le transport maritime international et les types des marchandises transportées

2.1. Les intervenants dans une expédition maritime

Le transport maritime à l'international nécessite l'intervention des intermédiaires qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

2.1.1. Le chargeur

C'est lui qui met la marchandise à la disposition du transporteur, qu'il soit propriétaire ou non.

2.1.2. Le transporteur

C'est lui l'offreur de capacités de transport. Le transporteur n'est pas forcément le propriétaire ou l'armateur d'un navire. Si l'intérêt se porte beaucoup plus sur le transporteur, il n'est pas moins intéressant de connaître les qualités du :

- **Propriétaire** : c'est lui auquel appartient juridiquement le navire. Le propriétaire peut être l'armateur ou le transporteur ;
- **L'armateur** : c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles ;
- **Le transporteur** : c'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et au code maritime algérien il est considéré le seul responsable des marchandises transportées.¹

En Algérie, ces trois fonctions sont assumées par des opérateurs du secteur public :

- La Compagnie Nationale de Navigation (*SNTM-CNAM*) ;
- La Compagnie spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des produits Chimiques (*SNTM-HYPROC*) ;
- Entreprise Nationale de Transport Maritime de voyageurs(*ENTMV*).

2.1.3. L'agent consignataire

On distingue deux catégories de cosignataires :

- Le consignataire du navire, qui agit sur le compte du transporteur ;
- Le consignataire de marchandise, désigné par le propriétaire de celle-ci

2.1.3.1. Le consignataire du navire

Selon le code maritime algérien(CMA), «*Est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et*

¹ Article 802 du code maritime algérien. Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

*de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accompli pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port ».*¹

Le consignataire fournit au navire qu'il représente durant leur escale, tous les services nécessaires à leur accueil dans les ports :

- Il prend en charge les marchandises sur document sans en prendre livraison ;
- Il commande pour ses client les travaux de manutention à bord et à terre ;
- Il recrute du fret aux compagnies de navigation ;
- Il contrôle et paie les factures des fournisseurs du navire (provisions, carburant etc. . .) ;
- Il établit les comptes d'escale des navires ;
- Il signe les connaissements ainsi que les manifestes ;
- Il encaisse les frets à l'import et à l'export pour le compte de ses clients etc.

2.1.3.2. Le consignataire de la cargaison

Le code maritime algérien *«est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au non et pourle compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, répartir les marchandises entre les destinataires»*.²

Le consignataire à trois missions principales ;

- Prendre livraison de la marchandise au lieu et place du réceptionnaire ;
- Payer le fret maritime s'il est encore dû ;
- Veiller aux intérêts des ayants droits sur les marchandises en prenant les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits (*réserves, constat contradictoires etc.*).

2.1.4. Le manutentionnaire

Selon le CMA, *«la manutention portuaire se fait suivant contrat lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable des fautes envers celui qui requiert ses services»*.³

Le manutentionnaire est chargé des opérations :

- D'embarquement ;
- D'arrimage ;

¹ Article 609 du code maritime algérien, P167, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

² Article 612 du code maritime algérien P.165, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

³ Article 195 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- De désarrimage ;
- De débarquement ;
- De mise ou de reprise des marchandises sur terre pleine ou dans les magasins.

2.1.5. L'acconier (*mission réalisée par les entreprises portuaires*).

Les opérations d'acconage se font en vertu d'un contrat négocié et donnant lieu à rémunération. «L'acconier est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services».¹ Il prend en charge ses opérations :

- De réception ;
- De pointage ;
- Reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées.

2.1.6. Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval dans la chaîne de transport, en sa qualité de mandataire qui agit pour le compte de chargeur (à l'embarquement) et du réceptionnaire (au département). Il agit pour effectuer les opérations suivantes :

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport ;
- Il le renseigne sur les formalités exigées par les administrateurs du commerce extérieur (*la douane, les banques, les assurances, les consignataires, les autorités portuaires, etc.*)
- Il réceptionne les marchandises au port et encas de manquants ou d'avaries, il préserve les droits de recours de son client contre le transporteur ;
- En qualité de commissionnaire de douane, il assure lui-même les formalités de douane ;
- En qualité de commissionnaire de transport, il fait parvenir à destination les marchandises dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées. Il répond non seulement de ses fautes, mais aussi de celles des transporteurs avec lesquels, il traite en son nom propre ;
- Il est également chargé de souscrire des polices d'assurance maritimes sur facultés pour le compte de ses clients dans le cadre de la police d'assurance tiers chargeur.

2.1.7. 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 fonctions.²

¹ Article 924 du code maritime journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

² Jean-Luc ALBERT, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

▪ Instrument de contrôle du commerce extérieur

L'action de la douane permet de contrôler le 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 constitue 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'importation, ces dernières sont freinées, cela va encourager la production nationale du pays, et protéger les industries naissantes.

2.1.8. Le banquier

Le banquier intervient par le fait de son expérience dans les transactions commerciales internationales et son vaste réseau le correspondant, accompagne les opérateurs de commerce international par :

- Le financement ;
- La réalisation des transactions (*Crédit Documentaire, versement, transfert des fonds et la présentation des garanties et dépôt des cautions*).

2.1.9. L'assureur

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.

2.2. Les variétés de marchandises transportées

Dans cette sous-section nous allons voir la nature des marchandises transportées par voie maritime ainsi que les documents relatifs au transport maritime international de marchandise.

2.2.1. La nature des marchandises transportées

Pour transporter des marchandises, que ce soit au niveau national ou international plusieurs marchandises de différentes natures peuvent apparaître dans la chaîne du Transport. Pour cela, il faut d'abord identifier la nature des marchandises à transporter avant l'expédition

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

afin de savoir les mesures de sécurité à, apprendre en considération pour assurer l'état normal de marchandise durant le transport et toutes sa chaine de distribution, stockage et d'entreposage.

Les marchandises transportées peuvent être des produits périssables, des produits dangereux ou des produits fragiles.

2.2.1.1. Les produits périssables

Ces types de produits ne peuvent être transportés qu'avec des engins spéciaux, c'est-à-dire des engins isothermes, dotés ou non d'un dispositif thermique, réfrigérant, frigorifique ou calorifique. Car cette catégorie de marchandises dont son entretien, son emballage et son conditionnement demandent de plus en plus de moyens sophistiqués pour assurer sa conservation et sa préservation durant sa chaîne de distribution

2.2.1.2. Les produits dangereux et fragiles

Il s'agit des produits tels que les armes, les carburants, les explosifs, tout autre produit combustible ou bien radio actif etc. .

Tous produit qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transporte ou d'autre produit sont classifiés comme dangereux et doivent faire objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation, ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage.¹

2.2.2. Typologies des marchandises transportées

Le tableau suivant résume l'ensemble des typologies de marchandises, leurs descriptions et leurs principales caractéristiques.

¹ Jean BELLOTI, transport international de marchandises, Ed Broché, 5^{ème} édition, France, 2015, p. 34.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Tableau N° 1 : Typologie des marchandises transportées

Type de marchandises	Description
marchandises	tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic «passagers», à savoir : fret bagage excédentaires, courrier.
Marchandise exceptionnelle	Marchandise «hors gabarit »ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des démentions et une masse qui d dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaire du code de la route
Marchandise conditionnée	produit fragile et valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.
Marchandises conventionnelles	ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages léger, 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 métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis
Marchandise 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)
Marchandises générales /diverses	Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc. habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.
Marchandises pondéreuses	Marchandises de masse volumique élevée et faible valeurs dont le prix de vente est fortement grevé par le cout du transport, exemple les minerais
Marchandises sèches	Marchandises sèches (céréales, charbon, acier, ...) par opposition aux marchandises liquides.

Source : à partir du site web. <http://www.logistiqueconseil>(consulté le 12 octobre à 12h00).

2.3. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises

Le processus d'exportation requiert plusieurs documents nécessaires afin de satisfaire les exigences des différents acteurs, ces fameux documents sont :

2.3.1. La lettre de transport maritime

En anglais « *Seaway Bill* », la lettre de transport maritime n'est pas un acte de possession. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (LV I) et à la lettre de transport aérien. (LT A) elle n'est en effet, pas négociable.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception.¹

2.3.2. Le connaissance « *Bill of Lading* » (B/L)

Le connaissance 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 les marchandises et en obtenir la livraison.²

Le connaissance est donc une pièce maîtresse dans la procédure de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans la couverture de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente. Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (*mer et route par exemple*), ou lorsque plusieurs transports s'enchainent, les connaissances directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout.

Par ailleurs, le connaissance maritime est un document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise par endossement (*dans le cadre du crédit documentaire*), il peut être à personne dénommée, ce qui le rend non négociable (rare) et peut être, enfin porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol.

2.3.3. La facture commerciale

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

2.3.4. Liste de colisage

La liste de colisage est un document qui, comme son nom l'indique, détaille le contenu des colis. L'objectif est souvent de vérifier la cohérence entre les contenus d'un colis et la commande pour favoriser le règlement de la facturation. Cette liste est également largement utilisée en logistique pour la ventilation des lots et en douane pour les contrôles.

¹ Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} éd, paris, 2005, P.1997.

² Article N°749 modifiant du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

2.3.5. Le certificat d'origine

Document attestant l'origine de la marchandise, il doit être certifié par une autorité reconnue dans le pays d'exportation.

2.3.6. Le certificat d'assurance

C'est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur marchandise.

Chapitre 1 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Conclusion

Le transport maritime constitue sans nul doute le mode de transport qui satisfait le maximum le besoin de déplacer une grande quantité de marchandises et de manière optimale.

Le transport maritime fait partie intégrante du secteur économique. En effet le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels, il fait appel à des intervenants dont le rôle est important.

En outre il est utile de rappeler que le transport maritime signifie une prise de risque de se fait il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sorte de risque et cela se fait par une souscription d'assurance maritime.

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.¹

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 1 : Définitions et rôle d'assurance

Il est nécessaire de connaître les concepts de base liés à l'assurance, l'historique de cette dernière, ses grands tournants dans l'histoire et son évolution à travers le temps.

1.1. Historique de l'assurance

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappé par le sort, c'est une forme différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, cependant de revenir sur les étapes de son histoire qui nous permettra de voir son évolution à travers les années.

1.1.1. Genèse de l'assurance

L'assurance existait comme un « secours mutuel » ou « une recherche de protection », dès la plus haute antiquité. Des traces des pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en Mésopotamie, où s'effectuait une répartition entre commerçants des coûts engendrés par les vols et pillages des caravanes. D'autres exemples sont également présents en Égypte et dans la Rome antique mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement dans le prêt à la grosse aventure².

1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance

C'est la fin du moyen âge que l'assurance a vu le jour sous forme de prêt à la grosse aventure dans le domaine du commerce maritime.³ Ce dernier constituait de graves risques contre lesquels les commerçants voulaient se protéger. A cet effet, ils s'adressaient à des prêteurs qui leur avançaient des sommes nécessaires à leurs entreprises sous forme de contrat d'emprunt.

¹ ISEMAR Note de Synthèse N°192 - Septembre 2017.

² [http:// www.index-assurance](http://www.index-assurance)(consulté 10/10/2018 à 15h00).

³ Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed Economica, France, 2005, P. 05.

Celui-ci stipulait que si le navire était perdu ou le chargement endommagé, les prêteurs pouvaient prétendre à aucun remboursement. Si par contre la marchandise arrivait à bon port, les prêteurs étaient non seulement remboursés mais avaient droit à une forte partie de bénéfice du transport.

1.1.3. Les grands tournants de l'histoire

C'est le célèbre incendie de LONDRES en 1666 qui détruit 13.000 maisons et 100 Eglises, qui sont à l'origine de la création des premières compagnies d'assurances contre l'incendie, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui a fait son apparition. Au fil des ans. Ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés modernes.

1.1.4. L'assurance moderne à partir de XIX^{ème} siècle

L'assurance moderne née avec le développement du calcul actuariel avec : la loi des grands nombres (pascal 1654), la première table de mortalité (Huyghens 1657), le premier calcul de rentes viagères (Will 1660), et enfin le premier traité d'actuariat par Richard Price au milieu du XVIII^{ème} siècle.¹

1.2. Définition de l'assurance

On ne peut pas donner une définition unique et exhaustive de l'assurance, il est cependant possible d'envisager et d'analyser ces opérations sous différents angles.

1.2.1. Définition juridique

L'assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profil duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat.²

1.2.2. Définition technique

L'assurance est *« l'opération par laquelle un assureur, organise en mutualité multitude d'assuré exposé à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »*.³

1.3. Le rôle de l'assurance

La mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux gens cette sécurité dont ils ressentent le besoin.

¹D.HENRIET et J-C ROCHET : « *Microéconomie de l'assurance* », Ed Economica, Paris, 1991, page18.

² Article 02 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

³Sabrine BELHAMICH, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005, P. 05.

Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne comme dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir.

▪ **D'un point de vue individuel**

L'assurance a une valeur morale indéniable, c'est un acte de prévoyance donnant à son auteur conscience de ses responsabilités, lui permettant d'accroître son indépendance et sa liberté et même d'accomplir parfois un devoir moral envers autrui.

▪ **D'un point de vue plus général**

L'assurance joue un rôle important dans la vie économique et sociale.

1.3.1. Le Rôle social

C'est un facteur de sécurité car elle garantit la réparation et favorise la création.

1.3.1.1. La fonction réparatrice de l'assurance

L'assurance permet d'indemniser les préjudices résultant de la réalisation des risques. Grâce à elle l'immeuble incendié sera reconstruit, le véhicule endommagé sera réparé...

Elle joue généralement ce rôle dans l'intérêt de l'assuré lui-même car cela lui permet de conserver l'équilibre de son patrimoine et même de sauvegarder des intérêts extra patrimoniaux comme sa santé, sa capacité de travail.

L'assurance est de plus en plus souvent utilisée par le législateur pour garantir au tiers la réparation du préjudice dont ils sont victimes. C'est là le but essentiel des assurances de responsabilité obligatoire. L'assurance permet une certitude d'indemnisation pour les victimes.

1.3.1.2. Fonction créatrice de l'assurance

En apportant la sécurité aux gens, l'assurance favorise l'éclosion d'un grand nombre d'activités qu'il n'oserait entreprendre sans elle.

Nombreuses sont les activités qui ne seraient pas entreprises sans un tel soutien qu'il s'agisse de la pratique de sport dangereux, de métiers dangereux, de l'utilisation de nouveaux modes de transports, de l'exploitation de nouvelles formes d'énergie...

L'assurance est devenue une nécessité pour l'homme d'action et l'homme d'affaire. Elle encourage de ce fait l'innovation, c'est un facteur de progrès social et de développement économique.

1.3.2. Rôle économique d'assurance

L'assurance au plan économique est d'abord un moyen de crédit mais c'est aussi une méthode d'épargne et plus généralement un mode d'investissement.¹

1.3.2.1. L'assurance : un moyen de crédit

C'est un aspect moderne de l'assurance qui vient aujourd'hui relayer les formes classiques du crédit, d'abord elle permet à l'assuré d'obtenir du crédit en renforçant les garanties qu'il offre à ses créanciers.

Il va souscrire une assurance en cas de décès pour une somme égale à la valeur du prêt. Ensuite elle permet à l'assuré de consentir lui-même du crédit à ses clients, c'est l'assurance-crédit qui garantit au créancier le paiement en cas d'insolvabilité du débiteur et favorise la conclusion de nouveaux marchés.

L'assurance remplit même une fonction de crédit au profit de l'économie générale car les réserves que les compagnies sont obligées de constituer contribuent à soutenir le crédit général du pays.

1.3.2.2. L'assurance : une méthode d'épargne

L'accumulation des primes des assurés permet la constitution de capitaux importants surtout dans les assurances sur la vie car les prestations d'assureurs s'exécutent sur une échéance lointaine. L'assurance apparaît comme une méthode particulière de formation de l'épargne.

Lorsque le versement d'un capital par l'assureur est certain, l'incertitude portant seulement sur le moment où il interviendra (*décès prématuré, survie*).

La fonction d'épargne de l'assurance l'emporte sur celle de couverture du risque. En effet l'assureur en drainant une partie de l'épargne nationale facilitera le financement des investissements.

1.3.2.3. L'assurance : mode d'investissement

Les sommes considérables que les compagnies d'assurance prélèvent sous la forme de prime doivent être placées pour la sécurité des assurés et des victimes puisqu'elles garantissent l'exécution des obligations.

De ce fait, les placements de ces sommes sont soumis à des règles très strictes.

Ces règles sont justifiés par l'intérêt que peut présenter à l'économie ces masses de capitaux car ils vont apporter à l'Etat et aux collectivités locales des ressources considérables et vont permettre de couvrir une part importante des emprunts publics.

¹ <http://www.cours-de-droit.net/le-rôle-social-et-economique-de-l-assurance> (consulté 15/10/2018 à 10h00).

Section 02 : Le fondement et la typologie de l'assurance

Il est indispensable de bien comprendre le sens des termes de l'assurance et la classification juridique de cette dernière.

L'assurance obéit à la nature des obligations de l'assureur lors de l'exécution du contrat. En cas de survenance d'un sinistre, l'assureur doit indemniser l'assuré en fonction de l'évaluation du préjudice subi. On parle alors, d'assurance de dommage. Par contre l'assurance de personne est relative au versement d'une somme forfaitaire déterminée au moment de la conclusion du contrat.

2.1. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques

Un contrat d'assurance est un contrat par lequel une partie « le souscripteur » se fait promettre pour son compte ou celui d'un tiers par une autre partie « l'assureur » une prestation généralement pécuniaire en cas de réalisation d'un risque, moyennant le paiement d'une prime ou cotisation¹

Le contrat est en outre doté de plusieurs caractéristiques juridiques. Il s'agit en effet d'un contrat :

- Consensuel ;
- Synallagmatique ;
- Aléatoire ;
- A titre onéreux ;
- Successif ;
- D'adhésion ;
- Nommé ;
- De bonne foi.

2.1.1. Le caractère Consensuel

Le contrat d'assurance est un caractère consensuel car il est réputé conclu dès le moment où intervient l'accord des parties.

2.1.2. Nommé

Le contrat d'assurance est un contrat nommé dont sa spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière.

2.1.3. Aléatoire

Le contrat d'assurance est aléatoire, il existe pour les deux parties, chance de gain ou de perte. En cas d'absence de sinistre pendant la durée du contrat, c'est l'assuré qui gagne.

¹<http://www.assurance-et-mutuelle.com>(consulté 21/10/2018 à 13h).

En cas de réalisation du risque (*survenance d'un sinistre*) c'est l'assuré qui gagne.

2.1.4. Synallagmatique

Le contrat d'assurance est synallagmatique car il comporte des engagements réciproques des deux parties, l'engagement de l'assureur est lié à celui du souscripteur, et inversement.

2.1.5. De bonne foi

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

2.1.6. Successif

Le contrat d'assurance est un contrat à exécution successive du fait qu'il se renouvelle en principe chaque année lors du paiement de la prime.

2.1.7. Onéreux

Le souscripteur doit toujours payer le prix de la sécurité vendue par l'assureur qu'il s'agisse des primes ou des cotisations : le contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit.

2.1.8. Un contrat d'adhésion

L'assuré ne discute pas les termes du contrat qui le lie avec l'assureur, il ne fait qu'adhérer à un contrat préétabli.

2.2. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance est caractérisée par les éléments suivants

2.2.1. Le risque

Le risque est *«l'éventualité de la survenue d'un fait dommageable tel que le vol, la perte, l'incendie, l'accident.... Le risque a un caractère aléatoire puisqu'il dépend d'un événement hasardeux provoquant le sinistre. En matière d'assurance le mot –risque– s'emploie également pour désigner l'objet de la garantie. Il en est l'élément constitutif, c'est pourquoi il doit être défini avec la plus grande précision possible»*.¹

Selon la définition du risque ce n'est pas tous les risques qui sont assurables. L'assurabilité d'un risque obéit aux conditions suivantes :

- Le risque doit être futur (*l'événement ne doit pas être déjà réalisé*) ;
- Le risque doit être aléatoire, c'est-à-dire qu'il dépend du hasard, (le risque incertain mais toujours probable). L'incertitude est contenue en deux points : incertitude quant à la survenance de l'événement, incertitude quant à la date de la survenance de l'événement ;

¹ François EWALD et Jean-Hervé LERENZO, Encyclopédie de l'assurance, Ed. Economica, Paris 1997, P.23.

- Sa réalisation doit être indépendante de la volonté des parties contractantes (*si une partie peut influencer sa réalisation, il ne constitue plus un risque assurable*).

2.2.2. La prime d'assurance ou la cotisation

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.¹

La contribution du souscripteur est généralement déterminée à forfait ;

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

Les primes ou cotisations doivent être suffisantes pour :

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

2.2.3. Le sinistre

Le sinistre est la réalisation d'un risque entrant dans l'objet du contrat d'assurance. Le sinistre fait naître l'obligation pour une entreprise d'assurance d'exécuter la garantie prévue dans un contrat d'assurance.²

2.2.4. La prestation de l'assureur

En cas de réalisation du risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme d'argent, mais il ne fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire. En pratique, il convient de distinguer deux sortes de prestations³.

- Des indemnités qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance ;
- Des prestations forfaitaires qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre.

2.2.5. La compensation au sein de la mutualité

Chaque souscripteur de contrat d'assurance verse sa prime (cotisation) sans savoir le bénéficiaire final de l'indemnité d'assurance.

L'ensemble des assurés contre un même risque et qui cotisent mutuellement pour faire face à l'assurance est l'organisation de la solidarité entre les assurés contre le même événement.

¹ à partir des bases techniques de l'assurance 2012 .

² André ROCHELLE, Livre d'assurance : top pratique, Paris édition : top 1999,P.180.

³ Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, Ed.Economica, France, 1988, P.3.

L'assureur effectue une compensation entre les assurés sinistrés et ceux n'ayant pas subis de sinistres.

2.3. Les parties engagées dans une opération d'assurance

Une opération d'assurance fait intervenir plusieurs personnes qui sont :

2.3.1. L'assuré

« L'assuré se confond très souvent avec le souscripteur, redevable des primes, mais il peut être distinct. Il s'agit précisément, soit de celui qui est le propriétaire des biens assurés dans une assurance de bien, soit de celui dont la responsabilité est assurée dans une assurance de responsabilité, soit enfin de la personne dont le sort future engendre le risque »¹.

Il y a lieu de les distinguer du bénéficiaire qui recevra en cas de survenance d'un sinistre la prestation par l'assureur. Dans le domaine de l'assurance automobile, l'assuré est le propriétaire du véhicule en assurance habitation, l'assuré est le propriétaire ou le locataire du bien immobilier en assurance de personne, l'assuré est la personne sur laquelle repose le risque (*décès, maladie, invalidité*).

2.3.2. L'assureur

L'assureur *«est la société d'assurance ou la personne physique auprès de laquelle contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas réalisation du risque»*.

2.3.3. Le souscripteur

Le souscripteur est la personne (physique ou morale) qui prend l'initiative du contrat d'assurance, le signe et en règle les primes ou cotisation. Ce terme peut être remplacé par l'expression «preneur d'assurance» afin d'éviter toute confusion avec : souscripteur de société d'assurance, personne employée par une société d'assurance et qui chargée d'étudier les conditions de tarification et accepter ou refuser les contrats proposés par les intermédiaires d'assurance.²

2.3.4. Le bénéficiaire

Toute personne physique ou morale au profit de laquelle l'assurance a été contractée. Elle peut être désignée aux conditions particulières du contrat ou bien apparaître dans les conditions générales les appellations de : conjoint suivant d'ayant droit ou encore d'hésiter né ou à naître. Le bénéficiaire recevra l'indemnité due par l'assureur en cas de réalisation du risque assuré.

¹ François EDWALD et Jean-Hervé LORENZI, *Op.cit.*, P.432.

² <http://www.cna.dz> = le souscripteur. (Consulté 5/11/2018 à 18h00.)

2.3.5. Le tiers

«Un tiers, c'est un tout autre que moi » sont considérés être des tiers, toutes personnes autres que l'assuré responsable. Deux personnes signent le contrat : l'assureur et l'assuré. Le tiers, c'est autrui, c'est-à-dire toute personne non engagée par le contrat».¹

2.4. Mécanisme de l'assurance (mutualité)

Le principe universel de l'assurance est le regroupement d'un grand nombre de contrats d'assurance au sein d'une mutualité, pour que se réalisent des compensations entre les risques sinistrés et ceux pour lesquels l'assureur aura perçu des primes sans avoir dû régler des prestations. A cet effet, le rôle de ce dernier est de diviser la charge des dommages ou « *mutualiser les risques* » : les mettre en commun, les répartir et les compenser en s'appuyant sur des lois mathématiques appliquées sur des statistiques collectées.

2.4.1. Homogénéité des risques

La réunion d'un grand nombre de risques aux mêmes chances en ce qui est de réaliser, ce qui donne une gamme de meilleures conditions pour la compensation entre les risques qui puisse se faire d'où l'importance des risques homogènes.

2.4.2. La dispersion des risques

Pour la survie de la mutualité, l'assureur doit veiller à ce qu'un seul sinistre puisse toucher à la fois un très grand nombre d'assurés et qu'il ne se réalise pas en même temps, sinon la compensation ne pourrait avoir lieu.

2.4.3. La division des risques

Il convient d'éviter qu'un risque beaucoup plus important que la moyenne des risques assurés ne mette en péril l'équilibre de la mutualité, mais aussi les cumuls de risques individuellement proche de la moyenne des risques assurés sont susceptibles d'être sinistrés à l'occasion d'un même événement menaçant cette mutualité.²

Pour faire face à ces situations, les assureurs ont mis au point des « *techniques de division des risques* » qui sont :

2.4.3.1. La coassurance

Selon la législation algérienne « la coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture du même risque, dans le cadre du contrat d'assurance unique.

¹ Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, Ed Larcier, Bruxelles, 2004, P. 134.

² A partir des bases techniques de l'assurance 2012.

La gestion de l'exécution du contrat d'assurance sont confiées à l'un des assureurs appelé apériteur». ¹

2.4.3.2. La réassurance

Cette seconde méthode de division des risques, beaucoup plus répandue, consiste pour une société d'assurance, à s'assurer auprès d'une autre société d'assurance, pour partie des risques qu'elle a pris en charge. Le réassureur procèdera de même à l'égard d'un réassureur et on obtiendra ainsi une division des risques aussi parfaite que possible «l'assuré ne connaît que l'assureur : celui-ci demeure seul responsable vis-à-vis de l'assuré et ne peut s'abriter derrière une défaillance de son ou de ses réassurance pour éviter d'honorer ses engagement»

- L'assureur qu'on appelle fréquemment assureur direct, qui se fait délivrer une garantie par un réassureur, est dit cédant une partie du risque ;
- Le réassureur qui accepte le risque cédé par un assureur direct est dit cessionnaire ;
- Quand il se réassure lui-même, il est rétrocedant auprès d'un rétrocessionnaire.

2.5. Catégories d'Assurance

Plusieurs distinctions usuelles entre les opérations d'assurances existent : ²

- Les assurances gérées en répartition et les assurances gérées en capitalisation ;
- Les assurances de dommages et les assurances de personnes ;
- Les assurances de particuliers et les assurances des entreprises ;
- Les assurances obligatoires et les assurances non obligatoires (*facultatives*) ;
- Les assurances indispensables, nécessaires, utiles et superflues.

2.5.1. Les Assurances gérées en répartition

Assurances gérées selon une technique correspondant à la définition de l'assurance. L'assureur ne fait que répartir entre les assurés sinistrés les primes payées par l'ensemble de la mutualité et ce, par année d'assurance, le cas des assurances Automobile, Incendie et Risques Divers. Ces assurances sont caractérisées par une fréquence de risque constante (*cas des assurances Accidents*).

2.5.2. Les Assurances gérées en capitalisation

Ces opérations d'assurances sont souscrites et se nouent à moyen et long terme. une partie ou toute la prime est capitalisée par l'assureur. D'où, une ressemblance avec l'épargne bancaire.

¹ Article N°02 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

² A partir des bases techniques de l'assurance 2012.

La fréquence de risque est variable (*en assurances vie, le risque décès croît avec l'âge, alors que le risque de survie décroît avec l'âge*).

L'assureur provisionne (*met de côté*) tout/partie des primes pour faire face aux engagements futurs (*versement de capitaux ou de rente*).

2.5.3. Les Assurances de dommages

Elles ont pour but de réparer les conséquences d'un événement dommageable affectant le patrimoine de l'assuré. Elles visent la protection du patrimoine.

Elles se subdivisent en :

2.5.3.1. Assurances de choses

Garantissent les biens appartenant à l'assuré (garantie directe du patrimoine)

2.5.3.2. Assurances de responsabilités

Garantissent les dommages que l'assuré peut occasionner à des biens appartenant à des tiers (*garantie indirecte du patrimoine puisque l'assuré n'a pas à prélever les sommes nécessaires à la réparation*).Elles sont soumises au principe indemnitaire.

La prestation de l'assureur ne peut en aucun cas, excéder le préjudice réel subi par l'assuré.

2.5.4. Les Assurances de personnes

Elles ont pour objet le versement de prestations forfaitaires en cas d'événements affectant la personne même de l'assuré.

Elles se subdivisent en :

- Les Assurances Individuelle Accidents et Maladie ;
- Les Assurances sur la vie.

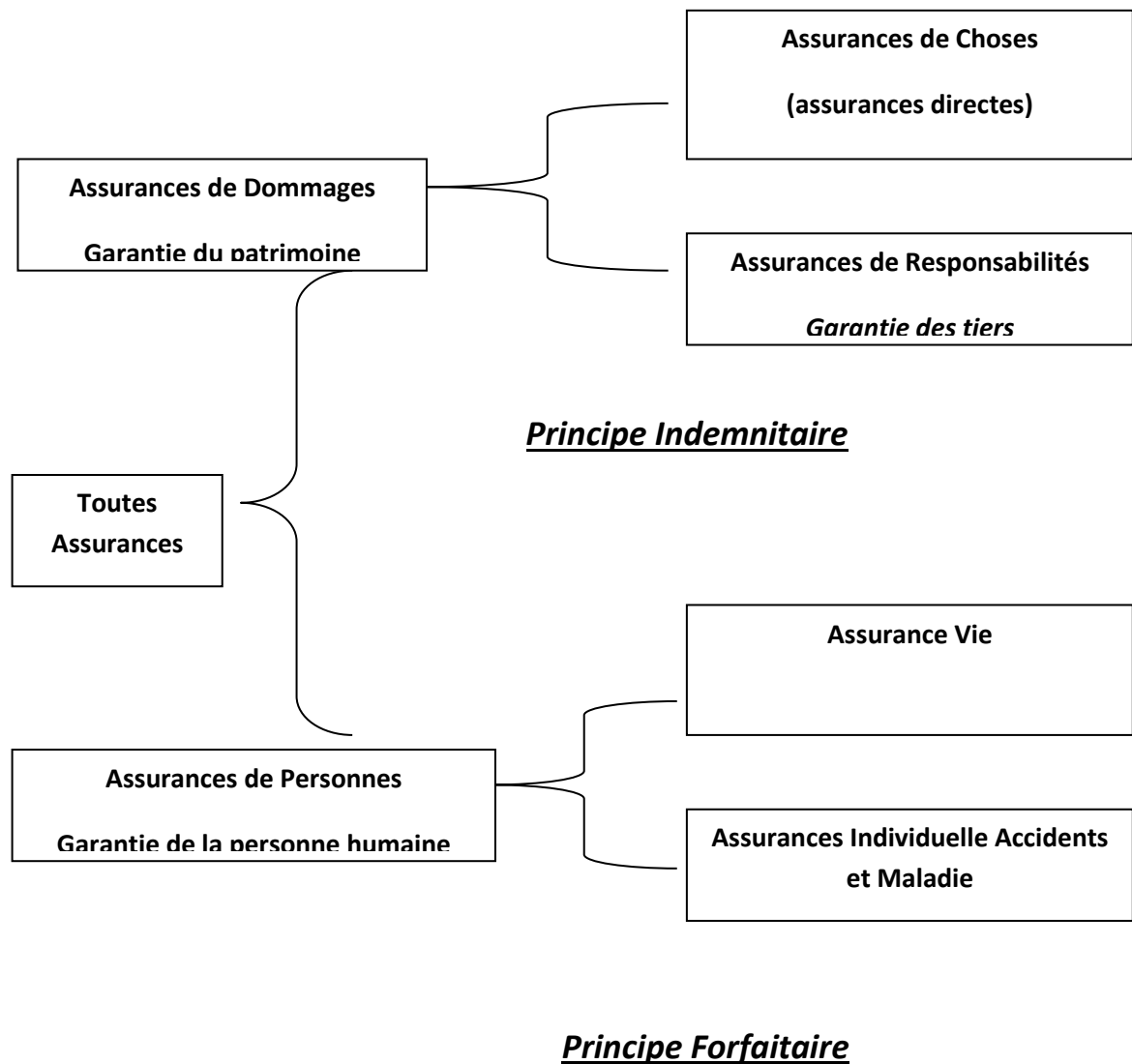
Elles ne sont pas soumises au principe indemnitaire car il est impossible d'évaluer la valeur pécuniaire de la personne humaine.

L'application du principe forfaitaire.

Remarque :

Les assurances individuelles accidents et maladie sont gérées en répartition.

Figure N°01 : Le principe indemnitaire et forfaitaire de l'assurance



2.5.5. Les Assurances de particuliers et les assurances des entreprises

C'est la distinction la plus importante pour les assureurs puisqu'elle implique une organisation des structures techniques en fonction de cette classification.

Certaines sociétés d'assurance se spécialisent dans ces assurances pour les risques de masse, il s'agit de produits couvrant les risques de la vie familiale ou privée de l'assuré.

D'autres assureurs se spécialisent dans les produits sur mesure pour couvrir les besoins propres et variés des entreprises.

La conséquence est que les assureurs sont organisés en départements séparés et disposent des réseaux de distribution propres.

Les risques intermédiaires tels que les professions libérales, associations, collectivités locales, ..., sont en général confiés aux départements des assurances des entreprises.

Certains risques tels que le Transport peuvent être assurés par les entreprises et par les particuliers (*cas de déménagement de l'assuré*).

Une police multirisque habitation est souscrite par les particuliers. Elle peut être souscrite par une entreprise pour couvrir les logements de ses cadres.

2.5.6. Les Assurances obligatoires et les assurances non obligatoires (*facultatives*)

La souscription de certaines assurances est obligatoire telle que l'assurance de la responsabilité civile automobile, la RC chasse, la RC des propriétaires des ouvrages et de salles recevant le public.

D'autres assurances sont facultatives, c'est à dire que l'assuré est libre de les souscrire ou pas. Il s'agit notamment des assurances de personnes.

La souscription d'une assurance décès peut être rendue obligatoire par une banque ou un organisme octroyant des crédits à des personnes.

Conclusion

L'assurance a connu une importance évolution au cours des siècles passés et elle en connaîtra d'autres dans l'avenir. En effet le besoin fondamental de l'homme de protéger sa personne, sa famille, et ses biens contre les risques auxquels ils sont exposés ne changera pas.

Ces risques ne font que croître dans les sociétés modernes. L'assurance reste donc une solution irremplaçable pour protéger les hommes et leurs patrimoines.

L'assurance maritime est sans doute la première forme connue et cela revient au niveau de risque auquel il est exposé ce mode de transport, elle occupe une place importante suite à la protection qu'elle fournit aux agents économiques participant dans l'opération d'assurance maritime et d'autres utilités qui se manifestent sur le plan économique et commercial.

En ayant fait le détour de l'assurance en générale il nous semble important de présenter d'une manière détaillée l'assurance maritime et la police d'assurance maritime sur faculté qui fera l'objet de notre prochain chapitre.

Introduction

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable "garde-fou" de toute opération de transport maritime, si bien qu'il est aujourd'hui inconcevable de l'imaginer sans prendre un minimum de garanties moyennant la souscription d'un contrat d'assurance.

Dans le commerce depuis des siècles, l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagées, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.¹

En effet l'assurance des transports maritime reste un pilier historique et vital pour la sécurité économique du commerce international.

Ce chapitre comporte deux sections, la première sera consacrée à l'étude de l'approche théorique relative à l'assurance maritime. La deuxième section sera consacrée à l'étude et développement des notions de la souscription et la gestion sinistre en assurance faculté maritime.

¹Www. l'antenne.com (consulté 10 novembre 2018 à 11h00).

Section 01 : Concepts relatifs à l'assurance maritime

Il est primordial ou bien nécessaire d'aborder quelques concepts relatifs à l'assurance maritime afin de bien assimiler ce produit d'assurance tant demandé par les opérateurs de commerce.

1.1. Historique de l'assurance maritime

L'assurance maritime est considérée comme première forme d'assurance.

L'idée de partager des risques précède l'invention de l'assurance, le prêt à la grosse aventure a permis la naissance de l'assurance maritime.

Les Romains et les Grecs connaissaient le mécanisme qui a donné lieu au "prêt à la grosse aventure", et selon lequel le prêteur de deniers touchait un intérêt de 15 à 40 % si la cargaison arrivait à bon port. Mais cette pratique fut frappée d'interdit par les autorités religieuses, comme usuraire.

C'est pourquoi, de riches commerçants s'engagèrent à "garantir" une cargaison moyennant le paiement préalable d'une somme d'argent.

C'est dans le domaine des risques maritimes qu'est apparue la notion d'assurance, comme l'attestent les lois Rhodiennes du VIII^e siècle, le statut de Marseille de 1256, ou les Statuts Maritimes de Venise de 1255.

Le plus anciens contrat a été retrouvé à Gènes en 1347 et est destiné à garantir un transport de marchandises contre les aléas d'un voyage.

Les premières entreprises d'assurance maritime apparaissent en 1424 à Gênes, puis en Angleterre avec des Clubs de particuliers.¹

1.2. Définition de l'assurance maritime

*«L'assurance maritime est un contrat pour lequel une personne, appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré de préjudice subi dans une expédition maritime à l'international par suite de certains risques dans la proposition d'une somme assurée et moyennant le paiement d'une prime».*²

Selon la législation algérienne *«L'assurance maritime est une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navire résultant d'événement fortuit, de force majeurs aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international ».*

¹ Wwwjuridique.com droit des assurances(consulté 10/11 à22h00).

² Jean-Patrick MARCQ, Risque et Assurancetransport maritimes, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, Ed. L'Argus de l'Assurance, France, 2003, P. 377.

1.3. Les types d'assurance maritime

L'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (*assurance maritime sur corps du navire*), ou sur ses marchandises (*assurance maritime sur faculté*).

1.3.1. Assurance maritime corps du navire

Assurance maritime sur corps du navire est le contrat d'assurance qui a pour objet de garantir un navire ou une unité flottante contre les risques maritimes dans une zone déterminées appelée zone de navigation et pour une période déterminée.

Le but principal de l'assurance corps (navire) de tous navires est d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels subis par les navires assurés¹.

Elle garantit aussi la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires (*voiliers, bateau à moteur, bateau de pêche ou autres navires*) et des transporteurs maritime et fluviaux.

*« Les navires peuvent être assurés pour un seul voyage, plusieurs voyages consécutifs et pour un temps bien déterminé ».*²

*« 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 du délai sont couverts par l'assurance ».*³

1.3.2. Assurance faculté maritime

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées depuis leur sorties des magasins de l'expéditeurs jusqu' à leur entrées dans les magasins de destinataire final : disparitions, vols, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation... etc.

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie.

1.4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime

Le marché d'assurance maritime fait appel aux intervenants suivant :

¹www.Ooreka.fr (consulté le 15/11/2018 à 15h00)

² articles 122 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

³ articles 124 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

1.4.1. Les compagnies d'assurance

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires dont l'activité consiste à vendre des produits d'assurance, et régler les indemnités suivant les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés.

La compagnie d'assurance est une personne morale son champ d'activité est régi par le code des assurances. Aucune compagnie n'assume seule les risques, de ce fait elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance *«en effet, les compagnies d'assurances et de réassurances font face à des accumulations de plus en plus importantes le principe de la diversification ne pouvant jouer pleinement, ces entreprises doivent détenir d'importants montants de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité»*

1.4.2. Le courtier d'assurance maritime

«Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »

Le courtier d'assurance maritime est le représentant (*mandataire*) de ses clients (assurés) auprès des compagnies d'assurance, son rôle est avant tout de défendre les intérêts de l'assuré et s'occupe de toutes les communications entre l'assuré et l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de ses clients les meilleurs prix et garanties auprès des différentes compagnies d'assurances et veille également aux règlements des primes, et déclarations des sinistres (*gestion des contrats d'assurance*).

1.4.3. Les agents maritimes d'assurance

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

services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée»¹.

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

1.4.4. L'expert maritime

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime et ou commissionnaire d'avarie. Il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire.

D'une part, des examens, des cotisations, des évaluations d'un navire, les équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autre part à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents Techniques commerciaux ou contractuel applicables. Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de service habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et prévention des dommages. A la demande de l'assuré (*propriétaire de la marchandise*), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante ²:

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétrolier engrais etc ;
- La recherche des causes de sinistre et établissement de sa matérialité ;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation ou/et évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimension ;
- L'exécution de toute sort d'expertise et notamment le calcul de draftsurvey, de bunker survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;

¹ Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

² Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, P.56.

- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et l'environnement lors d'un sinistre.

Section 02 : Souscription et la gestion de sinistre en assurance faculté maritime

Dans cette section il est question d'aborder les éléments importants dans une police d'assurance sur faculté et la gestion du sinistre en cas survenance d'un risque.

2.1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés

La police d'assurance maritime, s'inspire de code maritime algérien et de l'ordonnance 95/07, modifiée par la loi 06-04 du 25 février 2006 relative aux assurances et définit l'objet l'étendue de la garantie, les exclusions, les modes d'assurance, etc.

*« La police d'assurance maritime s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire et ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police ».*¹

Notons aussi, quelques éléments principaux concernant cette police d'assurance tels que :

- C'est une assurance à caractère facultatif ;
- C'est un contrat écrit ;
- C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tout moyen de transport préliminaire et /ou complémentaire à un transport maritime ;
- Elle compte deux parties : les conditions générales, qui sont des clauses de base communes à toutes les assurances du genre et les conditions particulières, qui sont spécifiques au risque assuré.

2.2. Types de Police d'Assurance

Il existe quatre types de police d'assurance maritime :

2.2.1. La police au voyage

C'est la formule la plus simple qui convient pour les expéditions occasionnelles. La «*police au voyage*» est destinée à couvrir des marchandises et un trajet déterminés ; ainsi, le risque est bien délimité dans la mesure où, la marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus à l'avance.

2.2.2. La police à alimenter (ou à éteindre)

*«La police à alimenter convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux, comportant les expéditions échelonnées sur une période indéterminée»*² plutôt que de

¹ August-Raynald WERNER, *Op-cit*, P.364.

² Jean-Patrick MARCQ, *Op-cite*, P. 162.

conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une «*police à éteindre*» dans laquelle il indique la valeur totale de la marchandise et le nombre d'expéditions prévues.

Chaque expédition ayant un capital propre, viendra en déduction du montant total de la marchandise, initialement fixé, et ce jusqu'à épuisement de ce dernier. Cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments et prend fin à la dernière expédition.

2.2.3. La police d'abonnement (ou flottante)

« *La police d'abonnement convient particulièrement aux commerçant pratiquant fréquemment les opérations d'import-export en provenance ou à destination de différents pays* ». ¹Cette police est établie pour une période convenue, généralement l'année, sans précision de la nature des marchandises, de leurs valeurs ni leur provenance ou destination.

Toutes les marchandises sont automatiquement couvertes dès le moment où elles sont exposées aux risques, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite dans les 8 jours à dater de la réception des avis nécessaires. L'assuré a l'obligation de déclarer toutes les expéditions faites pour son compte, cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliment. Des avenants de ressortie de primes sont établis périodiquement, généralement pour chaque mois, selon les convenances des parties.

2.2.4. La police «tiers chargeur»

Elle convient aux transporteurs maritimes et aux intermédiaires de transport qui peuvent faire garantir les marchandises qui leur sont confiées par leurs clients.

2.3. La nature des risques garantis par l'assurance maritime

Le transport maritime est exposé à plusieurs risques qui peuvent être classés selon leurs réalisations. ²

2.3.1. Les avaries particulières

Ce sont les dommages, pertes ou manquant subis par les marchandises au cours des différentes phases du transport ; ainsi les avaries peuvent se produire :

- Au cours du transport ;
- Au cours des manutentions ;
- Au cours des séjours à quai.

¹ Donald DAILLY, op-cit, P. 373.

² Jaque PUTZEYS, droit des transport et droit maritime, Ed. Bruylant, Bruxelles, 1993, P.116.

2.3.2. Les avaries frais

A côté des pertes et dommages matériels, les avaries peuvent entraîner des dépenses en vue de préserver la marchandise d'un dommage ou d'en limiter l'étendue ; ces dépenses appelées avaries frais consistent, par exemple, dans des frais des réexpéditions pour remises en état d'une machine avaries lors du transport et les frais de retour.

2.3.3. Les avaries communes

Les règles d'YORK et d'AVERS disposent qu'il y a acte d'avarie commune quand et seulement quand les éléments ci-après sont réunis

- Un péril imminent menaçant le navire et sa cargaison, comme le naufrage, l'échouement, etc. ;
- Un acte volontaire et raisonnable suite à une situation dangereuse mettant en péril le navire et la cargaison transportée ;
- Un sacrifice ou une dépense extraordinaire que le transporteur n'aurait pas engagée dans les conditions normales d'exploitation du navire ;
- Un salut commun, qui est un acte devant aboutir à une fin utile : celle de sauver les intérêts engagés une expédition maritime.

2.4. La nature de la couverture des risques

Il existe deux modes principaux d'assurance des marchandises : une assurance tous risques et une assurance Franc D'avaries particulièrement sauf. (FAP SAUF)¹.

2.4.1 La garantie «FAP sauf»

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le SAUF. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie FAP sauf s'entendant de magasin au magasin.

2.4.2. La garantie « tous risques»

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relèvent pas des risques exceptionnels de guerre, mines émeutes, grèves, cette garantie couvre tous risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et à la fin de parcours.

¹www.gmassurance.com (consulté 17/11/2018 à 13h00).

Elle couvre les dommages et pertes matériels causés aux produit assurés pendant le voyage (*vol, casse, avarie, manutention*) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.

2.5. Les risque exclus en assurance maritime

Les risques exclus sont repartis en deux catégories :

- Exclusions absolue ;
- Exclusions relative (rachetable).

2.5.1. Les exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, l'assurance est affranchie de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences.¹

- Les risques qui se rattachent aux évènements qui restent en dehors des risques de navigation, tels que : les amendes, mise sous séquestre les dommages intérêts, les confiscations, contrebande, etc. ;
- Les risques qui sont liés à la faute intentionnelle de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ;
- Les risques commerciaux tels que la différence de cours et le retard de livraison, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jour de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjours ou tout autre frais ;
- Les freintes de route pour les marchandises que par leur nature peuvent subir des pertes par exemple, l'évaporation des liquides, exemple : l'alcool, etc. ;
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radio activité, ainsi que des effets de radiation provoqué par l'accélération artificielle des particules.

2.5.2. Exclusion relatives (rachetables)

Il s'agit des risques exclus, sauf convention contraire, donc rachetable moyennant le paiement d'une surprime.²

Ces risques sont les suivants :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et généralement tous accident et fortune de guerre ;
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;

¹ Article 102 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

² L'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Emeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elles ne proviennent d'un risque couvert ;
- Violation de blocus ;
- Les dommages causés par les marchandises assurés a d'autre biens ou personnes ;
- Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température piquage des liquides en fûts et en citernes. Sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couvert par la police ;
- Les billets de banque, coupons, titres, valeur espèce monnayés, métaux précieux, les colis postaux même avec valeur déclarée.

2.6. La durée de risque

Au regard de la durée des risques dans la police facultés maritimes, trois formules d'assurance existent.

2.6.1. La couverture de magasin à magasin

Les risques commencent au moment où les facultés quittent les magasins de l'expéditeur et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire.

2.6.2. La couverture FOB-SITE

Il s'agit d'une couverture qui commence à partir de la mise à bord du navire des facultés assurées au port d'embarquement et cesse au moment où elle entrent dans les magasins de l'assuré ou du destinataire.

2.6.3. La couverture FOB- quai de débarquement

La couverture commence à partir de la mise à bord du navire des facultés au port d'embarquement et cesse au moment où elles sont déchargées au port de débarquement.

La police d'assurance maritime sur facultés sous ses nombreuses variétés prévoit deux modes principaux de couverture ; une assurance tout risque (TR) et une assurance Franc D'avaries Particulières Sauf (*FAP SAUF*). Les risques couverts se traduisent en avaries particulières et avaries communes. Il y'a lieu de préciser que certains risques sont exclus du mode de couverture de contrat d'assurance maritime sur facultés.

2.7. Souscription de la police d'assurance sur facultés

Lors de la souscription de la police d'assurance sur faculté est soumis à diverses obligations parmi lesquelles nous pouvons citer :

2.7.1. Renseignement relatif au risque

L'assureur a besoin d'un certain nombre de renseignement pour évaluer le risque et déterminer le taux de la prime *«l'assuré est tenu non, seulement, d'informer son assureur de tous les éléments en sa possession au moment de la souscription, mais encore de déclarer, au plus tard dans dix jours après en avoir eu connaissance de toute aggravation du risque garanti survenue au cours du contrat »*.¹

L'assuré doit fournir à l'assureur notamment les renseignements suivants :

2.7.1.1. La nature de la marchandise

Il est certain qu'un transport de barres de métal ne comportera autant de risques qu'un transport de verres ou de matériels électronique ou informatique

2.7.1.2. Le mode d'emballage

La sensibilité aux événements n'est pas la même pour tous les emballages exemple une marchandise chargée dans un conteneur ne court pas autant de risque qu'une marchandise contenue dans un carton, l'assureur doit donc être informé.

2.7.1.3. Le nombre et le poids des colis ou des quantités expédiées

Ces renseignements permettent d'identifier les marchandises, d'avoir une idée sur le montant limite de recours que l'assuré peut avoir contre le tiers responsable.

2.7.1.4. Le voyage à assurer

- Le risque transport n'est pas le même pour tous les voyages ;
- Les routes maritimes et les ports ne représentent pas les mêmes risques ;
- Les transports accessoires au transport maritime, les escales supplémentaires augmentent considérablement les risques des assureurs et peuvent éventuellement donner lieu à des surprimes.

2.7.1.5. Le navire transporteur

Parmi les critères d'appréciation du risque, le souscripteur maritime attache une grande importance aux caractéristiques du navire, il faut donc prendre plusieurs paramètres tels que :

- **Le tonnage du navire :** il s'agit de volume, de la taille du navire ; les navires de petite taille sont plus exposés aux tempêtes et moins bien équipé que le navire de grand tonnages ;
- **Le pavillon et l'âge du navire transporteur :** il faut souligner l'importance que joue la qualité du navire dans la sinistralité, notamment dans le cas d'affrètement au voyage. Les assureurs tiennent compte de l'âge et du pavillon du navire pour la détermination de la tarification.

¹ Article 108 aléni3 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

L'affrètement d'un navire âgé constitue un risque aggravé, confirmé par les statistiques mondiales. *«on considère qu'un navire âgé de plus de quinze(15) ans est usé et fait par conséquence supporter à l'assureur un risque aggravant sur le plan de la survenance des événements majeurs (incendie à bord du navire, naufrage, échouement)»*.¹

2.7.2. Le paiement de la prime

«La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Il est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droits de l'acte dans lequel elle est ressortie».²

2.7.3. Les taxes, droits et impôts

Les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

2.8. Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre

Pour tout sinistre, les parties au contrat d'assurance souscrit sur le transport des facultés, sont tenues de respecter les obligations qui y sont mises à leur charge.

2.8.1. Déclaration du sinistre par l'assuré

L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.³

2.8.2. Accomplir certaines mesures de conservatoires

L'assuré doit entreprendre des précautions élémentaires qui relèvent du simple bon sens pour préserver la marchandise et éviter l'aggravation des dommages. Ces mesures qui sent à protéger la marchandise peuvent être le fait de :

- Eviter de longs séjours au port, lieu haut risque (dommage vol) ;
- Protéger la marchandise en ;
 - Procédant au raccommodage des sacs déchirés ;
 - Mettant la marchandise sous bâche ou dans un magasin au niveau du port pour parer à sa mouille par l'eau de pluie et/ou pour les mettre à l'abri du vol et autres dommages ... ;
- Faire procéder à la surveillance de déchargement pour les marchandises fragiles ou qui demandent pour leur manipulation, un soin particulier ;

¹ Chapitre 01, article 32 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

² Chapitre 05, article 13 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

³ Article 108 alinéa 7 de l'ordonnance 95/07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

2.8.3. Conserver le recours au profit de l'assureur

L'assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tout autre tiers responsable, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.¹

En pratique, la conservation du recours se fait par :

2.8.3.1. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables

La lettre de réserves doit être rédigée de la manière la plus détaillée possible, de façon à faire apparaître, expressément, les dommages réellement subis par la marchandise assurée, puis adresser à l'attention de la personne civilement responsable (transporteur/armateur, ou autre), dans les délais réglementaires fixés par le code maritime algérien.

En effet, il est stipulé *«qu'en cas de pertes ou dommage survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant, au port de déchargement, avant ou au moment de livraison des marchandises, faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissance»*.²

Les délais fixés par l'article 790 du code maritime algérien pour la notification de ces réserves, sont :

- **Pour les pertes et /ou dommages apparents :** elles doivent être faites avant ou au moment de livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception ;
- **Pour les pertes et/ou dommages non apparents :** elles doivent être faites dans les trois(03) ours qui suivent la livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception.

Il est à noter que les réserves faites en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux, de plus l'article 802 du code maritime algérien stipule que le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire. D'ailleurs, lorsque la marchandise mise à la disposition du transporteur (*prise en charge*), et qu'elle comporte des dommages, le transporteur émet des réserves sur le connaissance, d'où l'intérêt de toujours vérifier si le connaissance est net de réserve.

¹ Chapitre 05, article15, Alenia04 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

² Article 790du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi 98-05 du 25juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

2.8.3.2. Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire

L'assuré peut éventuellement, procéder à une constatation dite contradictoire des dommages occasionnés aux marchandises, en présence du transporteur et de l'acconier ou de leurs représentants dûment mandatés ainsi, si les dommages sont constatés contradictoirement sur procès-verbal l'envoi de la lettre de réserves devient facultatif. Il est vrai qu'aucun texte légal n'oblige clairement le transporteur ou son représentant à signer un procès-verbal de constat contradictoire, d'où l'intérêt de formuler les réserves dans les formes requises pour qu'elles ne puissent être rejetées ni par le tiers responsable ni par les tribunaux.

2.8.4. Constatation des dommages et pertes

L'assuré faire appel à l'un des experts agréés par l'assureur figurant sur la liste annexée au contrat d'assurance. Le délai de constatation des dommages est de trente (30) jours lorsque le lieu de destination final est un port, de quinze (15) jours lorsque le lieu de destination final est un point de l'intérieur.¹

L'assuré est tenu de communiquer à l'experts toutes les informations ainsi que de lui transmettre tous les documents qui peuvent lui être utiles pour accomplir sa mission dans de bonnes conditions. Ces frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries lui remet le rapport d'expertise. Ils sont ensuite remboursés intégralement par l'assureur, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent, en tout ou partie, d'un risque couvert.

*«En cas de contestation du rapport d'expertise ainsi établi, les parties au contrat d'assurance ont le droit de demander, dans quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre-expertise amiable ou judiciaire».*²

2.8.5. Condition du dossier de réclamation

A l'appui de toute réclamation, il appartient à l'assuré de produire :³

- L'original de la police au voyage, ou une copie de la police d'abonnement ;
- L'original de l'avis d'aliment relatif à l'expédition ;
- L'original de la facture commerciale domiciliée ;
- L'original du connaissance
- Lettre de réserves adressées au transporteur, et/ou à ses représentants, établie à la fin du déchargement des marchandises en cas de dommages non apparents et dans les trois (03) jours qui suivent le déchargement dans le cas de dommages non apparents ;

¹ Chapitre 06, article 18 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

² Chapitre 06, article 17 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

³ Chapitre 06, article 24 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime

- Le procès-verbal de constat amiable contradictoire ;
- L'état différentiel émis par l'entreprise portuaire de déchargement, en cas de manquant au déchargement ;
- Le bordereau de réserves émis par l'entreprise portuaire de déchargement ;
- Le bon de sortie établi par l'entreprise portuaire ;
- Le bon d'enlèvement adressé par la douane ;
- L'attestation de non débarquement transmise par le transporteur en cas de colis manquant ;
- Le récépissé de dépôt de plainte (en cas de vol) ;
- Le rapport d'expertise
- L'éventuel procès-verbal de destruction de la marchandise en cas de non récupération possible de celle-ci ;
- La lettre de réserves adressée au transporteur routier ou aérien dans le cas d'avarie lors du trajet complémentaire terrestre ou aérien.

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

2.8.6. Le règlement d'indemnité d'assurance

L'assureur est tenu de régler l'indemnité due les trente (30) jours qui suivent la formalisation complète du dossier de réclamation et la remise de toutes les pièces justificatives du sinistre, au-delà des délais de règlement, l'assuré est en droit de réclamer, outre l'indemnité due, des dommages et intérêts.¹

2.8.6.1. Règlement en avaries

C'est le mode de règlement le plus couramment utilisé. Il consiste à évaluer le montant des dommages et pertes en procédant par différence entre la valeur réelle des objets assurés à l'état sain et leur valeur à l'état d'avarie. Le décompte de l'indemnité est établi en tenant compte des dépréciations, des récupérations et des franchises éventuelles.

2.8.6.2. Le règlement de délaissement

Sauf s'il s'agit de risque non couvert par le contrat, l'assuré a le droit d'opter pour le délaissement des marchandises dans le cas suivants.²

- Perte totale des marchandises ;
- Perte ou détérioration dépassant les trois quarts de la valeur des marchandises ;
- Vente des marchandises en cours de voyage pour cause d'avarie totales ou partielle ;

¹ Article 117 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

² Article 143 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

- Innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit n'a pu commencer dans le délai de trois(03) mois ;
- Défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois. Si le retard de nouvelles peut être attribué aux évènements de guerre, le délai est porté à six(06) mois.

L'assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire et son non arrivée. En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance. L'assureur auquel auront été délaissées les marchandises assurées aura la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

2.8.6.3. La franchise

C'est une partie de risque qui reste à la charge de l'assuré il s'agit généralement d'une somme exprimée en taux ou en montant des dommages fixé par la police d'assurance « sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent(5%) ».

Conclusion

La police d'assurance maritime sur faculté est un contrat conclu entre deux parties l'assureur et l'assuré, dans une expédition maritime, pendant le consentement à la signature de la police d'assurance, l'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses (*policies*) adaptées à son besoin, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient le mieux.

L'assurance faculté maritime joue un rôle important dans le développement du commerce extérieur en contribuant à la sécurité des marchandises depuis leur sortie de la chaîne jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts.

La gestion du sinistre et l'indemnisation sont deux éléments implorants dans le jargon assuranciel c'est pour cela que le chapitre suivant et le dernier traitera ce point de façon approfondie.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Introduction

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. L'assurance maritime est considérée comme une branche majeure de l'économie qui nécessite des fonds importants pour l'indemnisation des assurés.

A cet effet, nous avons effectué un stage pratique d'une durée de deux mois de 26 septembre au 26 novembre, au niveau de la société Algérienne d'assurance (SAA) leader dans le marché des assurances en Algérie, auprès de l'agence AZEFFOUN (TIZI-OUZOU) code 2026. Le stage a permis de recueillir et de collecter un ensemble d'information et ce en ayant recours au savoir-faire et à l'expérience des agents d'assurance se trouvant notamment au niveau de la direction régionale de TIZI-OUZOU. Les informations ainsi recueillies ont servi à l'établissement de notre travail qui consiste à l'étude des cas sur les sinistres maritime notamment leurs règlements par l'assurance.

Le présent chapitre se répartit en trois sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil, la deuxième est consacrée à l'étude de la production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur faculté au sein de la SAA, quant à la troisième section son objet est l'étude de l'indemnisation des sinistre en assurance transport sur faculté au sein de la SAA.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Section 1 : Présentation générale 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.

1.1. Historique de la SAA

La SAA a connu trois grandes phases depuis sa création :

1.1.1. 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.

1.1.2. De la spécialisation à l'autonomie des entreprises

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.

1.1.2. 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*) ;

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

- La mise en place des outils de contrôles du marché et la création de la commission Nationale du Supervision des Assurances ;
- La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances des dommages.

1.2. 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.

1.3. Les activités de la SAA

La SAA pratique les opérations d'assurance des branches suivantes :

- Assurance Responsabilité Civile et dommages aux véhicules ;
- Assurance des Commerçants, Particuliers et Professionnels ;
- Assurances des Risques Industriels ;
- Assurance Engineering et Construction ;
- Assurance des Risques Agricoles ;
- Assurance du Transport.

1.4. Présentation de l'agence d'accueil SAA azeffoun code «2026»

L'organisme d'accueil SAA code 20206 est situé à azeffoun centre, créée ? Cette agence est de type ? , son rôle est d'élaborer des contrats d'assurances dans les différentes branches et couvrir tous les frais nécessaires et raisonnables auxquels les assurés sont exposés.

1.5. Les différents services de l'agence d'accueil

Cette agence est composée des services suivants :

1.5.1. Service assurance automobile

Ce service a pour but de garantir le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers.

1.5.2. Service assurance IARD (*Incendie, Accidents et Risques Divers*)

Dans le monde de l'assurance, le terme IARD est une abréviation utilisée pour désigner Incendie, Accident et Risque Divers, et une branche qui traite la protection des biens en cas de sinistre.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

1.5.3. Service Assurance de Personnes

Cette branche est destinée à la protection des personnes en souscrivant des contrats d'assurance contre les accidents de la vie, assurance décès, invalidité ou mutuelle (maladie).

1.5.4. Service assurance de transport

La SAA garantie tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise elle-même, soit au cours de transport proprement dit, soit au cours des opérations de manutentions, cette garantie fait l'objet d'un transport terrestre, aérien et maritime. L'assurance transport est appliquée par divers polices sur faculté (*police au voyage, à alimenter, d'abonnement et police tiers chargeur*) qui prévoit deux principaux modes de garanties dont on trouve l'assurance tout risque et franc d'avarie particulière (*FAP Sauf*).

1.5.5. Service comptabilité et finance

Ce service est chargé de la confection des balances mensuelles et des tableaux de compte des résultats, il participe à l'élaboration du budget de l'agence et arrête le bilan de fin d'exercice.

L'organisation et la qualité de service offert par la SAA lui vaut qualité de leader sur marché des assurances en Algérie. En effet l'objectif de la SAA est d'améliorer la compétitivité et la rentabilité de l'entreprise notamment en termes d'assurance maritime.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de 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 des moindres. En effet la tarification de l'assurance transport maritime est une opération extrêmes 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.

2.1. Production relative 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'assurance 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 :

2.1.1. Étape de demande d'assurance

Tout demande de couverture doit se faire un questionnaire dument 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

2.1.2. Étape de la 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.

2.1.4. Etape de confection des documents

Une fois que le risque étudié et tarifié, les conditions particulières doivent être rédigée. la police ou l'avenant doit être confectionnée en trois exemplaire, lorsqu'il s'agit d'un contrat ne dépassant pas les limites de souscription.

2.1.4. Etape de paiement de la prime

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.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

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.

2.1.5. Le 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.

2.1.6. 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 ratures ni surcharges.

2.1.7. 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 côte de la chemise. Le questionnaire 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.

2.1.8. Transmission des polices à 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.

2.2. Etude de tarification des facultés maritime au sein de la SAA

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

2.2.1. La nature de la marchandise à assurer

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

2.2.2. 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 l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement. (*Voir annexe 01*).

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

2.2.3. Le mode d'assurance choisi

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie tous risque ou FAP sauf. (Voir annexe01).

2.2.4. La provenance de la marchandise

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

2.2.5. Les garanties annexes

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

2.2.5.1. Vol et disparition

Les taux de la prime applicable 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 N°2 : taux de la prime relative à 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.

2.2.5.2. Prolongation de séjour à 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 au tableau suivant :

Tableau N°3 : Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai

Quinzaine	1 ^{ère}	2 ^{ème}	3 ^{ème}	4 ^{ème}	5 ^{ème}	6 ^{ème}	7 ^{ème}
Taux de majoration	25%	40%	40%	60%	60%	100%	10%

Source ; à partir des données document interne.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

2.2.5.3. 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 Kilomètre (50Km). Au-delà de cette limite, la garantie est accordée moyennant une majoration du taux de base, augmentée le cas échéant de celui du vol et disparition, comme suit :

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

2.2.5.4. Risque de guerre

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

2.2.6. Surprime et majoration

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

2.2.6.1. Surprime pour transbordement

Le taux de surprime, applicable quel que soit le port où le transbordement est effectué, est de 0,077%.

2.2.6.2. Majoration pour chargement en pontée

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

2.2.6.3. Surprime pour âge et pavillon du navire

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

Tableau N°4 : Surprime pour âge et pavillon du navire

Age de 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 .

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

2.2.7. Réductions techniques et rabais

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

2.2.7.1. Transport en conteneurs

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

2.2.7.2. Surveillance de déchargement

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

2.2.7.3. Séjour en magasin

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

2.3. Calcul de la prime d'assurance

Pour la couverture des différents risques liés au transport maritime accordé par l'assureur, l'assuré doit verser une somme d'argent qui représente la prime d'assurance

2.3.1. Le calcul de la prime totale

La prime totale 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 risque assurés. L'assureur n'est pas tenu de délivrer la police d'assurance tant que la prime n'est 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 cout de la police :

La prime totale = prime nette + TVA + les droits de timbres + coût de la police
--

2.3.2. Calcul de la prime nette

La prime nette est le produit du taux global et la valeur assurée de la marchandise

La prime nette = taux global * la valeur de la marchandise assurée

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

2.3.3. 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 Tous Risque*).

2.3.4. Exemple de tarification en assurance maritime

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat "tous risque plus vol et disparition" concernant une expédition maritime de café en poudre, conteneurisée, d'une valeur de 100 000 000,00 (Dinars algérien) DA, en provenance de VIETNAM vers Alger, à bord d'un navire âgé de 25 ans et battant pavillon Panama. Ces facultés sont appelées à séjourner à quai pour une durée de 2 quinzaine de jours, au-delà du délai contractuel, dans des magasins fermés. Afin de procéder à la détermination du taux global et de la prime perçue par l'assureur il faut d'abord procéder à la détermination de ce qui suit :

2.3.4.1. Détermination du taux de base

- **Mode d'assurance** : Tous risque vol et disparition.
- **Catégorie de la marchandise** : "Tous risque catégorie 5
"Vol et disparition" catégorie 4
- **Provenance de navire** : VIETNAM.
- **Le taux** (*Tous risque*) est de 1,077%.
- **Le taux** (*vol et disparition*) est de 0.154% (*voir tableau N° 2*)

$$\begin{aligned}\text{le taux cumulé} &= \text{le taux (Tous risque)} + \text{le taux (vol et disparition)} \\ &= 1,077\% + 0.154\% \\ &= 1,231\%\end{aligned}$$

Source : réalisé par moi-même.

2.3.4.2. Déterminations des surprimes

- Surprime d'Age du navire est de 0.192% (*voir tableau N°04*) ;
- Surprime de pavillon est de 0.289% (*voir tableau N°04*).

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Totale des surprimes = surprime d'Age du navire + surprime de pavillon

$$= 0.192\% + 0.289\%$$

$$= \mathbf{0.481\%}$$

2.3.4.3. Détermination des taux de majoration (voir tableau N°03)

Prolongation de séjour à quai :

- Premiers Quinzaine : $25\% * 1,231 = 0,308\%$
- Deuxième Quinzaine : $40\% * 1,231 = 0,493\%$

Totale des majorations = $0,308\% + 0,492\%$

$$= \mathbf{0,8\%}$$

2.3.4.4. Détermination des taux des réductions et des rabais

- Séjour en magasin fermé $50\% * 0,8\% = 0,4\%$
- Transport en containers $25\% * 1,231\% = 0,308\%$

total des taux de réductions = $0,4\% + 0,308\%$

$$= \mathbf{0,708\%}$$

Taux global est égal à : $(1,231\% + 0.481\% + 0.8\%) - 0,708\% = 1,804\%$

La prime à payer : $(100\,000\,000,00 \text{ DA} * 1.8055\%) = \mathbf{1\,804\,000,00 \text{ DA}}$

Source : réalisé par moi-même.

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.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Section 03 : Indemnisation des sinistres en assurance transport maritime sur faculté maritime au sein de la SAA

Les pertes et 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.

3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres

Cette gestion implique trois phases :

3.1.1. La phase d'ouverture du dossier

Cette phase comporte

3.1.1.1. 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. (*voir annexe 02*).

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

- Le numéro de police ou l'avis d'aliment ;
- Effet et échéance de la police ;
- La date et le lieu de survenance du sinistre ;
- La nature de sinistre ;
- Les caractéristiques de l'engin de transport ;
- L'estimation approximative des dommages.

3.1.1.2. 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 augmentés des frais d'expertise tel qu'arrêté 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.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

3.1.1.3. Enregistrement du dossier sinistre

L'enregistrement des dossiers sinistre 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.

3.1.1.4. 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 déclaré dûment, signé par le gestionnaire du sinistre.

3.1.2. Phase de détermination de l'indemnisation

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

3.1.3. La phase règlement

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

3.1.3.1. 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.

3.1.3.2. Quittance de règlement

Ce document doit comporter les renseignements identifiant l'évènement 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 transmises à l'assuré qui doit les retourner dûment signé.

3.1.3.3. 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 de paiement, le montant de l'indemnité en lettre et en chiffre ainsi que le numéro d'enregistrement.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

3.1.3.4. 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.

3.1.3.5. 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.

3.2. Règlement avaries particulières

Dans ce qui suit nous allons voir des exemples de règlements relatifs aux avaries particulières.

Exemple

- **Présentation des éléments relatifs au sinistre**
- Expéditeur (*exportateur*) : STEELAMA TRADIGN LLC ;
- Importateur (*assuré*) : ENIEM UNITE CLIMATISATION ;
- Navire transporteur : CHODZIEZ ;
- Nature de la marchandise transportée : CNT RADIATEUR A GAZ ;
- Quantité de la marchandise importée : 2100 CKD ;
- Tonnage de la marchandise transportée : 68981,000 Kg ;
- Port de chargement : JEBELALI /EAU (*DUBAI*) ;
- Port de déchargement : Alger.

L'assuré en l'occurrence ENIEM UNITE CLIMATISATION a procédé à la souscription d'une police au voyage sur faculté auprès de la SAA. La police d'assurance est conclue aux conditions « *Tous risque* » la valeur de la marchandise assurée est 188454,00 EURO soit 25619002.12 Dinars algérien (voir annexe 01) dans la mesure où à la date de souscription 1 Euro=135,9430 DA.

▪ Déclaration du sinistre par l'assuré

Il nous a été présenté sur le site plusieurs panneaux endommagés après examen détaillé de ces panneaux, et en présence du techniciens et responsables de l'atelier, nous avons relevé et reconnu ce qui suit : 180 panneaux ayant présentant des torsions et enfoncements, inutilisable en cette état.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Renseignement sur l'expédition	Renseignement sur la pièce de réclamation
Navire ; CHODZIEZ arrivé 05/01/2018 Voyage de : JBELALI à Alger Cargaison déchargée le 04/01/2018 Cargaison enlevée le 09/01/2018 Nature de marchandise transportée : C D K R.G.N Quantité : 2100 CKD Valeur assurée : 188454.00 EUR police d'assurance n° : 2001-3431000033.	avis d'aliment n° :0002009 du : 20/11/2017 connaissance : DB717170. Facture commerciale n° : EXP 2270 Du : 28/11/2017

Source : à partir des données interne de la compagnie.

▪ Constatation des dommages

Le bureau d'expertise technique études et contrôle a été à l'amiable désigné avec mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivantes (voir annexe03).

- 9conteneurs CNT RADIATEURS à GAZ ;
- POIDS / Brut 68.981 T/M.

De ce fait il a été constaté puis reconnu ce qui suit :

- Cent quatre-vingt(180) panneaux avant présentant des torsions et enfoncement.

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

Selon le rapport d'expertise, les avaries constatées sur ces panneaux sont consécutives à un désarrimage des palettes à l'intérieur de container. Ce désarrimage est consécutif à des manipulations brutales et sans soins lors des divers opérations portuaires en sachant que ces containers ont subis une double manipulation. Ils ont été embarqués à Jbelali (Dubai) sur le M/V « JOLLY VANADIC » et transbordés à GENOVA (Italie) sur le R/R « CHODZIEZ » à destination d'Alger.

▪ Estimation des dommages

En fonction de la facture qu'elle a été adressée par l'assuré, que nous estimons juste et équitable, le montant des dommages est détaillé comme suit :

- Montant facture : 188 454,00 EUROS ;
- Montant Panneaux : 18 900,00 EUROS ;
- Quantité CKD : 2 100 ;
- 1 EURO = 135,9430.

Cout des 180 panneaux : $1\,223,49 \times 180 = 220\,228,20$ DA

Fret : 17,58 DA * 180..... =	3 164,40	DA
Magasinage : 9,69 DA * 180..... =	1 744,20	DA
Transport plein (TC) : 6,14 * 180..... =	1 105,20	DA
Transport vide : 4,86 DA * 180 =	847,80	DA
Restitution (TC) : 5,10 DA * 180..... =	918,00	DA
Assurance : 1,47 DA * 180..... =	264,60	DA
Doits douanes : 61,17 DA * 180 =	11 011,60	DA
TVA 19% : 244,09 DA * 180 =	43 936,20	DA
Total	283 246,20	DA

▪ Évaluation des dommages par l'assureur

Suivant le rapport d'expertise, l'expert a évalué les dommages comme suit : (voir annexe04)

- Nombre de panneaux endommagés : 180 panneaux ;
- Prix unitaire : 9,00 € ;
- Taux de parité 1€ = 135,9430 DA.

Montant des panneaux endommagés : $(9,00€ \times 135,9430) \times 180 = 220\,227,66$ DA

Le montant de préjudice est donc de : **220 227,66 DA.**

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

▪ **Règlement du dossier sinistre**

Les formalités d'usage, en cas de survenance de sinistre sont :

- Ouverture d'un dossier sinistre ;
- Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
 - Police d'assurance ;
 - Déclaration de sinistre (voir annexe 02) ;
 - Facture commerciale domiciliée (voir annexe 05) ;
 - Connaissance maritime ;
 - Rapport d'expertise numéro (voir annexe 03) ;
 - Note de débit. (Voir annexe 06) ;
 - Lettre de réserve. (voir annexe 07) ;
 - Bordereau de réserve ;
 - Note d'honoraire de l'expert (voir annexe 07).

▪ **Etude de dossier sinistre**

Après examen et étude du dossier sinistre, la SAA a accordé 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.

▪ **Détermination du montant de l'indemnité**

Le montant de l'indemnité alloué à l'assuré est, comme suit : montant de l'évaluation de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat.

▪ **Acte de subrogation**

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur d'avoir reçu le montant de l'indemnité d'un sinistre, l'assureur est alors subrogé dans les droits de l'assuré La compagnie d'assurance peut alors agir à la place de son client et mettre en œuvre toutes les procédures (*aimables judiciaires* ..) pour récupérer la créance commerciale. (voir annexe 09).

Chapitre 4 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA

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 SAA, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance sur faculté maritime, en outre on a constaté que toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur faculté auprès d'une compagnie d'assurance choisie par les clients en fonction de leurs besoins.

Le transport maritime est le moyen le plus économique et le plus utilisé pour les échanges des marchandises à l'international, il facilite la croissance des échanges dans le monde. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse et sur de longue distance. Malgré les avantages que dispose ce mode de transport, mais il est exposé à de nombreux risques qui peuvent survenir depuis le site de provenance de marchandises jusqu'à la destination finale, ce qui nécessite des réglementations de gestion efficace pour mieux gérer les effets négatifs des risques et avaries qui peuvent toucher les gens, l'environnement et les marchandises elles-mêmes.

Les acteurs de la filière ont pris des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série des conventions et termes de commerce international qui servent à définir les droits et les devoirs et prévoient des limitations des responsabilités pour donner une vision claire de ce qui doit être couvert par l'assurance maritime et ce qui est non remboursable. En effet l'assurance de transport maritime est un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

L'assurance transport maritime, donne lieu à un contrat, ce dernier est adapté à chaque situation, à chaque tarif, à chaque opération commerciale et les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tout risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime où celle-ci est calculée à 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 qui 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 nous avons entamé un stage pratique 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.

De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur faculté, le client cherche toujours une garantie aussi étendue que possible. On peut affirmer aussi que l'ensemble des marchandises sont assurées selon la formule tout risque plus vol et disparition. On peut expliquer ce besoin de sécurité par le mécanisme même de commerce international. Les ventes maritimes-CIF ou FOB- sont des ventes au départ qui mettent la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, le transfert de la propriété de la marchandise s'effectuant au moment où celle-ci est mise à bord du navire au port d'embarquement.

Malgré les obstacles rencontrés, le travail que nous avons accompli nous a donné une 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 faculté maritime, sachant qu'il n'a pas abordé le règlement en avaries commune et la gestion du recours en termes d'assurance maritime sur faculté.

Bibliographie

Ouvrages

1. ALBERT Jean-Luc, Douane et droit douanier, Ed Bronché, France, 2013.
2. BAUCHET Pierre, L'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998.
3. BELALMICH Sabine, Bien assuré les siens, Ed. Chiron, Paris, 2005.
4. BELOTTI Jean, Transport international de marchandises, Ed Broché, 5^{ème} édition, France 2015.
5. BESSON Jean-luc et PATRAT Christian, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed. Economica, France, 2005.
6. CHEVALIER Denis et DUPHIL François, Transporter à l'international, Ed. Foucher, 4^{ème} édition, France, 2009.
7. DAILLY Donald, logistique et transport international de marchandises, Ed Le Harmattan, 1^{ère} édition, Paris, 2014.
8. DAMIEN Marie-Madeleine, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} édition, Paris, 2005.
9. HENRIET Dominique et ROCHET Jean-Claude, Microéconomie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1991.
10. LORENZO Jean-Hervé et EWALD François, Encyclopédie de l'assurance, Ed Economica, Paris, 2007.
11. MARCQ Jean-Patrick, Risques et assurance transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, Ed. l'Argus de l'assurance, France, 2003.
12. PARIS Catherine, Le régime de l'assurance protection juridique, Ed. Larcier, Bruxelles, 2004
13. PASCO Corinne, Commerce international, Ed Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002.
14. PUTZEYS Jaque, Droit des transports et droit maritime, Ed. Bruylant, Bruxelles, 1993.
15. ROCHELLE André, livre d'assurance : top pratique, Paris édition : top1999.
16. WERNER August-Raynald, Traité de droit général, Ed. Doz, Genève, 1964.
17. YEATMAN Jérôme, Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, France, 1988.

Articles de revues

1. Statistique de la (CNUCED) conférence des Nations unies sur le commerce et le développement
2. WINEBRAKE James, et al « *Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international* », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Edition OCDE, Chapitre 3.

Thèses et mémoires

1. Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010.
2. Séminaire sur les assurances transport maritime, Société Algérienne d'Assurance, Direction du transport, 18 novembre 2012. Alger.
3. Séminaire sur les bases techniques de l'assurance 2012.

Textes juridiques

1. Code maritime Algérien.
2. La convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature « *Règle de la Haye* ».
3. L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
4. L'ordonnance N°95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

Sites internet

1. <http://www.douane.gouv.fr/article/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance>.
2. <http://www.logistiqueconseil.or/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm>
3. [http://www.cna.dz/content/SearchTexte="+souscripteur](http://www.cna.dz/content/SearchTexte=).
4. <http://www.cours-de-droit.net/le-role-social-et-economique-de-l-assurance>
5. http://www.caat.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=12.
6. <http://www.assurance-et-lmutuelle.com>
7. <http://www.l'antenne.com>
8. <http://www.juridique-droit-des-assurance.com>
9. <http://www.ooreka.fr>
10. <http://www.federation-francaise-des-assurances>

Table des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction général.....	1
Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises	5
Section 01 : la législation et conventions liées au transport maritime international	5
Introduction	5
1.1. Conventions liées au transport maritime international.....	5
1.1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924	5
1.1.1.1 Responsabilités et obligations	6
1.1.1.2 L'exonération	6
1.1.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968	6
1.1.2.1. Responsabilité	6
1.1.2.2. L'exonération	6
1.1.2.3. Champs d'application.....	6
1.1.3. La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par le protocole de 1968	6
1.1.3.1. Champs d'application.....	6
1.1.3.2. Responsabilité et exonération.....	7
1.1.4. Les règles de Rotterdam	8
1.2. Les termes du commerce international (INCOTERMS)	8
1.2.1. Incoterms et formalité douanière.....	8
1.2.2. La réforme des incoterms 2010	9
1.2.2.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime	9
1.2.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (multimodal).....	9
Section 02 : les intervenants dans le transport maritime international et les types des marchandises transportées	12
2.1. Les intervenants dans une expédition maritime	12
2.1.1. Le chargeur.....	12
2.1.2. Le transporteur	12
2.1.3. L'agent consignataire	12
2.1.3.1. Le consignataire du navire.....	12
2.1.3.2. Le consignataire de la cargaison.....	13
2.1.4. Le manutentionnaire	13
2.1.5. L'acconier.....	14
2.1.6. Le transitaire.....	14
2.1.7. Les autorités douanières	14
2.1.8. Le banquier.....	15
2.1.9. L'assureur.....	15
2.2. Les variétés de marchandises transportées	15
2.2.1. La nature des marchandises transportées	16
2.2.1.1. Les produits périssables.....	16
2.2.1.2. Les produits dangereux et fragiles.....	16
2.2.2. Typologies des marchandises transportées.....	16
2.3. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises	17
2.3.1. La lettre de transport maritime	17
2.3.2. Le connaissement « Bill of Lading » (B/L)	18
2.3.3. La facture commerciale	18
2.3.4. Liste de colisage	18
2.3.5. Le certificat d'origine	19
2.3.6. Le certificat d'assurance.....	19
Conclusion.....	20

Chapitre 02 : Généralité sur les assurances	22
Introduction	22
Section 01 : définitions et rôle d'assurance	22
Historique de l'assurance	22
1.1.1. Genèse de l'assurance	22
1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance	22
1.1.3. Les grands tournants de l'histoire.....	23
1.1.4. L'assurance moderne à partir de XIXème siècle.....	23
1.2. Définition de l'assurance.....	23
1.2.1. Définition juridique	23
1.2.2. Définition technique	23
1.3. Le rôle de l'assurance.....	23
1.3.1. Le Rôle social.....	24
1.3.1.1. La fonction réparatrice de l'assurance.....	24
1.3.1.2. Fonction créatrice de l'assurance	24
1.3.2. Rôle économique d'assurance	25
1.3.2.1. L'assurance : un moyen de crédit.....	25
1.3.2.2. L'assurance : une méthode d'épargne	25
1.3.2.3. L'assurance : mode d'investissement.....	25
Section 02 : le fondement et la typologie de l'assurance.....	26
2.1. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques	26
2.1.1. Le caractère Consensuel.....	26
2.1.2. Nommé.....	26
2.1.3. Aléatoire	26
2.1.4. Synallagmatique	27
2.1.5. De bonne foi	27
2.1.6. Successif.....	27
2.1.7. Onéreux	27
2.1.8. Un contrat d'adhésion	27
2.2. Les éléments d'une opération d'assurance	27
2.2.1. Le risque.....	27
2.2.2. La prime d'assurance ou la cotisation	28
2.2.3. Le sinistre	28
2.2.4. La prestation de l'assureur.....	28
2.2.5. La compensation au sein de la mutualité.....	28
2.3. Les parties engagées dans une opération d'assurance	29
2.3.1. L'assuré	29
2.3.2. L'assureur.....	29
2.3.3. Le souscripteur	29
2.3.4. Le bénéficiaire.....	29
2.3.5. Le tiers.....	30
2.4. Mécanisme de l'assurance (mutualité	30
2.4.1. Homogénéité des risques.....	30
2.4.2. La dispersion des risques.....	30
2.4.3. La division des risques	30
2.4.3.1. La coassurance	30
2.4.3.2. La réassurance	31
2.5. Catégories d'Assurance.....	31
2.5.1. Les Assurances gérées en répartition	31
2.5.2. Les Assurances gérées en capitalisation.....	31
2.5.3. Les Assurances de dommages	32
2.5.3.1. Assurances de choses	32
2.5.3.2. Assurances de responsabilités	32
2.5.4. Les Assurances de personnes	32

2.5.5. Les Assurances de particuliers et les assurances des entreprises	34
2.5.6. Les Assurances obligatoires et les assurances non obligatoires (facultatives)	34
Conclusion	35

Chapitre03 : Fonctionnement de l'assurance maritime.....37

Introduction	37
Section 01 : concepts relatifs à l'assurance maritime.....	38
1.1. Historique de l'assurance maritime	38
1.2. Définition de l'assurance maritime	38
1.3. Les types d'assurance maritime	39
1.3.1. Assurance maritime corps du navire	39
1.3.2. Assurance faculté maritime	39
1.4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime	39
1.4.1. Les compagnies d'assurance	40
1.4.2. Le courtier d'assurance maritime	40
1.4.3. Les agents maritimes d'assurance	40
1.4.4. L'expert maritime.....	41
Section 02 souscription et la gestion de sinistre en assurance faculté maritime	42
2.1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés.....	42
2.2. Types de Police d'Assurance.....	42
2.2.1. La police au voyage.....	42
2.2.2. La police à alimenter (ou à éteindre).....	43
2.2.3. La police d'abonnement (ou flottante)	43
2.2.4. La police «tiers chargeur»	43
2.3. La nature des risques garantis par l'assurance maritime	43
2.3.1. Les avaries particulières	43
2.3.2. Les avaries frais.....	44
2.3.3. Les avaries communes.....	44
2.4. La nature de la couverture des risques	44
2.4.1 La garantie «FAP sauf»	44
2.4.2. La garantie « tous risque»	45
2.5. Les risque exclus en assurance maritime.....	45
2.5.1. Les exclusions absolues.....	45
2.5.2. Exclusion relatives (rachetables).....	46
2.6. La durée de risque	46
2.6.1. La couverture de magasin à magasin.....	46
2.6.2. La couverture FOB-SITE	46
2.6.3. La couverture FOB- quai de débarquement	46
2.7. Souscription de la police d'assurance sur facultés	47
2.7.1. Renseignement relatif au risque	47
2.7.1.1. La nature de la marchandise	47
2.7.1.2. Le mode d'emballage	47
2.7.1.3. Le nombre et le poids des colis ou des quantités expédiées	47
2.7.1.4. Le voyage à assurer	47
2.7.1.5. Le navire transporteur.....	48
2.7.2. Le paiement de la prime	48
2.7.3. Les taxes, droits et impôts	48
2.8. Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre	48
2.8.1. Déclaration du sinistre par l'assuré	48
2.8.2. Accomplir certaines mesures de conservatoires.....	49
2.8.3. Conserver le recours au profit de l'assureur.....	49
2.8.3.1. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables.....	49
2.8.3.2. Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire	50
2.8.4. Constatation des dommages et pertes.....	50

2.8.5. Condition du dossier de réclamation	51
2.8.6. Le règlement d'indemnité d'assurance.....	51
2.8.6.1. Règlement en avaries.....	52
2.8.6.2. Le règlement de délaissement	52
2.8.6.3. La franchise	52
Conclusion.....	53

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur faculté au sein de la SAA.....55

Introduction 55

Section 1 : présentation générale de la société Algérienne d'assurance (SAA).....56

1.1. Historique de la SAA	56
1.1.1. De la création à la gestion du monopole	56
1.1.2. De la spécialisation à l'autonomie des entreprises	56
1.1.2. Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995	56
1.2. Réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance(SAA)	57
1.3. Les activités de la SAA	57
1.4. Présentation de l'agence d'accueil SAA Azeffoun code «2026»	57
1.5. Les différents services de l'agence d'accueil	57
1.5.1. Service assurance automobile.....	57
1.5.2. Service assurance IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers)	57
1.5.3. Service Assurance de Personnes	58
1.5.4. Service assurance de transport.....	58
1.5.5. Service comptabilité et finance	58

Section 02 : production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA 59

2.1. Production relative à la fonction production	59
2.1.1. Étape de demande d'assurance	59
2.1.2. Étape de la tarification.....	59
2.1.4. Etape de confection des documents.....	59
2.1.4. Etape de paiement de la prime.....	59
2.1.5. Le document à remettre à l'assuré.....	60
2.1.6. Enregistrement des polices d'assurances.....	60
2.1.7. Classement des polices et avenants	60
2.1.8. Transmission des polices à la direction régionale	60
2.2. Etude de tarification des facultés maritime au sein de la SAA.....	60
2.2.1. La nature de la marchandise	60
2.2.2. La valeur de la marchandise	60
2.2.3. Le mode d'assurance choisi.....	61
2.2.4. La provenance de la marchandise	61
2.2.5. Les garanties annexes	61
2.2.5.1. Vol et disparition	61
2.2.5.2. Prolongation de séjour à quai	61
2.2.5.3. Voyage complémentaire.....	62
2.2.5.4. Risque de guerre.....	62
2.2.6. Surprime et majoration.....	62
2.2.6.1. Surprime pour transbordement	62
2.2.6.2. Majoration pour chargement en pontée	62
2.2.6.3. Surprime pour âge et pavillon du navire	62
2.2.7. Réductions techniques et rabais.....	63
2.2.7.1. Transport en conteneurs	63
2.2.7.2. Surveillance de déchargement.....	63
2.2.7.3. Séjour en magasin	63
2.3. Calcul de la prime d'assurance.....	63

2.3.1. Le calcul de la prime totale	63
2.3.3. Calcul du taux global.....	64
2.3.4. Exemple de tarification en assurance maritime.....	64
2.3.4.1. Détermination du taux de base	64
2.3.4.2. Déterminations des surprimes	64
2.3.4.3. Détermination des taux de majoration.....	65
2.3.4.4. Détermination des taux des réductions et des rabais	65
Section 03 : Indemnisation des sinistres en assurance transport maritime sur faculté maritime	
au sein de la SAA	66
3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres.....	66
3.1.1. La phase d'ouverture du dossier.....	66
3.1.1.1. Déclaration de sinistre	66
3.1.1.2. Constitution de la provision (réserve)	66
3.1.1.3. Enregistrement de dossier sinistre	67
3.1.1.4. Avis de sinistre	67
3.1.2. Phase de détermination de l'indemnisation	67
3.1.3. La phase règlement	67
3.1.3.1. Dispatch de règlement	67
3.1.3.2. Quittance de règlement.....	67
3.1.3.3. Pièce de dépense (ordre de paiement.....	67
3.1.3.4. Etablissement du chèque	68
3.1.3.5. Classement du dossier après règlement	68
3.2. Règlement avaries particulières.....	68
Conclusion.....	72
Conclusion générale	74
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Annexes	

Résumé

Le transport maritime joue un rôle très important dans l'économie nationale, grâce à la position géographique de l'Algérie, sa place sur la route d'accès aux océans lui donne un privilège à ce mode de transport. Malgré les avantages de ce dernier, il convient de préciser qu'il est exposé aux différents risques qui peuvent toucher le navire ou la marchandise transportée. De ce fait, il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sortes de risques, et cela se fait par une souscription d'assurance maritime, l'assurance maritime est l'une des révolutions les plus marquantes du transport maritime.

Abstract

Maritime transport plays a very important role in the national economy. Thanks to the geographic location of Algeria which is situated in the access road to oceans which gives it privilege for this type of transport. Despite the many advantages of this latter, it should be specified that there are different risks exposures that may affect the ship or the transported goods. That's why it is important to prevent any kind of risks and this is done through a marine insurance underwriting. Marine insurance is one of the most important maritime transport revolutions.

Agzul s thmaziyt

Amensi amsilel yur-s tamtilt d tagedant deg tadasa tayelnwt; ilmend n wadeg arakan n lezzayer, imi teffel yer yillel agrakal, d tagnit akken ad tili tanča I umensay. Xass akken adeg-a yefka-as thagnit iwatan, tewwi-d ad d-nebder ttilin wuguren, lada ayen yerzan iyarruba ney ayen yerzan alzas n tssukta.yef waya d awzeyi ad tegged i lmendad n umsente akken and tessugned immal d wayen yezmer ad d-yeglu, aya d tigemmi deg usenkid n tegriwa; asenkid n tegriwa d tagrawla d-yufraren s tbut deg unnar n umensi nn tegriwa.