

UNIVERSITE MOULOUD MAMMERI TIZI-OUZOU
FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET
DES SCIENCES DE GESTION
DEPARTEMENT GESTION ET COMPTABILITE



Mémoire de fin d'études

**En vue de l'obtention du diplôme de Master En sciences
financières et comptabilité
Option : Finance et Assurance**

THEME :

**Assurance des facultés maritimes,
Cas : La CAAT Tizi -Ouzou**

Réalisé par :

M^{lle} AMROUCHE Sylia
M^{lle} DAHMANI Mélissa

Encadré par :

M^r ARABI MAHFOUDH

Devant le jury composé de :

Présidente : HADJI Soumia (MCB)

Examinatrice : HAROUN Amira (MAA)

Promoteur : ARABI Mahfoudh (MCB)

Promotion : 2020-2021

Remerciements

Avant de commencer la présentation de ce projet de fin d'étude, on profite l'occasion pour remercier du fond du cœur toute personne qui a contribué à la réalisation de ce travail.

On remercie ALLAH qui nous aides et nous a donné la patience et le courage durant ces longues années d'étude loin de nos parents surtout, ce n'était pas facile.

Nous adressons nos sincères remerciements à notre encadrant Monsieur M.ARABI, à qui nous exprimons toute nos reconnaissances, de nous avoir encadrées et encouragées tout au long de notre projet. Merci pour sa bonne volonté, sa patience et ses précieux conseils ainsi que pour la pertinence de ses remarques.

On tient à remercier Madame F.AYOUB, elle nous a guidées, conseillées tout au cours de notre stage, elle a toujours relue et critiquée notre manuscrit, malgré les conditions sanitaires qu'on avons vue durant la période COVID.

On exprime aussi nos vifs remerciements aux membres du jury, à la faculté des sciences économiques, pour l'intérêt qu'ils ont portés à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs remarques.

On ne saura jamais comment remercier nos lumières de vie, nos parents, qui par leurs prières et leurs encouragements, on a pu surmonter tous les obstacles.

Pour conclure, on souhaite adresser nos remerciements à tout l'ensemble du personnel du département de gestion de la faculté des sciences économiques.

Dédicaces

C'est avec grand plaisir que je dédie ce modeste travail :

- A l'être le plus cher de ma vie, ma mère.
- A celui qui a fait de moi une femme aujourd'hui, mon père.
- A mes trois chères sœurs, Daddy, Yasmine et Lina, qui sont ma raison de vivre.
 - A mon seul et unique frère Meziane.
- A ma tata Warda qui ma soutenue durant tout ce parcours universitaire.
- A tous mes amis de promotion de deuxième année Master en Finance et Assurance.
- A toute personne qui occupe une place dans mon cœur.

A tous les membres de ma famille et toute personne qui porte le nom DAHMANI, je dédie ce travail à tous ceux qui ont participé à ma réussite.

Mlle Melissa DAHMANI

Dédicaces

Je tiens c'est avec grande plaisir que dédie ce modeste travail :

À ma très chère mère quoi que je fasse ou que je dise, je ne saurai point te remercier comme il se doit. Ton affection me couvre, ta bienveillance me guide et ta présence à mes cotes a toujours été ma source de force pour affronter les différents obstacles.

Je dédie cet évènement marquant de ma vie à la mémoire de mon père disparu trop tôt. J'espère que, du monde qui est sien maintenant, il apprécie cet humble geste comme preuve de reconnaissance de la part d'une fille qui a toujours priée pour le salut de son âme. Puisse dieu, le tout puissant, l'avoir en sa sainte miséricorde!

À mon supporte dans ma vie, qui m'a appris m'a supporté et ma dirigé, encourager et soutenir tout au long de mes études « MY HASBEND ».
À vous : mon frère "Idir, Merzak" et sœurs « Thiziri, Céline » et à mes belle sœurs et beaux-frères ,que dieu les protèges et leurs offre le bonheur.
A mon adorable petite « Miral » qui sait toujours comment procurer la joie pour toute la famille. et le plus bon bébé mon « Ilyan ».

Et à vous mon « grand-père, grande mère » et ma « belle-mère, beau-père » ceci est ma profonde gratitude pour votre amour éternel, que ce rapporte soit le meilleur cadeau que je puisse d'offrir.

A mes chères tantes, oncles et cousins.

A mes copines « Yasmine, Kamilia, Asma, Lamia, Ilham, Siham » et a toute mes amis

A tout la famille AMROUCHE, BENOIR et OULBANI.

Melle AMROUCHE Sylia

Liste des abréviations

Abréviations	Significations
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement
OMI	Organisation Maritime Internationale
CESAM	Comité d'Etude et de Service des Assurances Maritimes
IARD	Incendie, Accident et Risque Diverse
SAA	Société Algérienne d'Assurance
CAAR	Caisse Assurance Algérienne et de Réassurance
MAATEC	Mutuelle Assurance Algérienne de Travailleurs de l'Education et de la Culture
CRMA	Caisse Régionale de Mutualité Agricole
CNA	Conseil National d'Assurance
CMA	Code Maritime Algérien
PIB	Produit Intérieur Brut
LTM	Lettre de Transport Maritime
FOB	Free On Bord
C&F	Coût et Fret
CIF(CAF)	Coût, Assurance, Fret
CCI	Chambre de Commerce Internationale
DAP	Delivred At Place
DAT	Delivred At Terminal
DPU	Delivred at Place
DDP	Delivered Duty Paid
NVOCC	Non-Vessel-Operating Common Carrier
P&I	Protecting and Indemnity
RC	Responsabilité Civile
FAP	Franc d'Avarie Particulière
DA	Dinars Algérien
INCOTERMS	International Commercial Terms

Liste des illustrations

Numérotation	Titre	Pages
Liste des tableaux		
Tableau N°01	Les avantages et les inconvénients du transport maritime de facultés	30
Tableau N°02	Typologie des facultés transportées	35
Tableau N°03	Les différents types de polices	47
Tableau N°04	Nomenclature « tous risque, FAP sauf »	82
Tableau N°05	La CAAT en quelques chiffres (en milliers de dinars)	93
Tableau N°06	Taux de la prime relative à la garantie vol et disparition	102
Tableau N°07	Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai	102
Tableau N°08	Surprime pour âge et pavillon du navire	103
Liste des graphiques		
Graphique N°01	Evolution du chiffre d'affaire réel, en millions de DA, du secteur des assurances en Algérie, de 1974 à 1994	14
Graphique N°02	Evolution du taux de pénétration de l'assurance : total des primes en % du PIB de 1974 à 1994	15
Graphique N°03	Evolution de la production réelle des assurances, en millions de DA, de 1995 à 2011	17
Graphique N°04	Evolution du taux de pénétration du secteur des assurances de 1995 à 2011	17
Graphique N°05	Evolution de la densité d'assurance durant la période de libération	18
Graphique N°06	Evolution des parts de marché des compagnies d'assurances	18
Liste des figures		
Schéma N°01	Organigramme de l'agence CAAT	92
Schéma N°02	Organigramme de l'agence	98

Résumé

Résumé :

Le transport maritime a toujours été et reste encore le moyen de transport massif de marchandises le plus économique sur les grandes distances, malgré le handicap d'être le mode de transport le plus lent que l'on ait, la course au gigantisme ne s'arrête pas car c'est le transport des grandes quantités de marchandises en un seul voyage, qui fait de lui un mode de transport international, mais malheureusement il convient de préciser qu'il est exposé aux différents aléas qui peuvent toucher le navire ou la marchandise transportée. De ce fait il est important de faire recours à une protection pour se faire prévenir de toutes sorte de périls, et cela se fait par une souscription d'un contrat d'assurance maritime afin d'indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. Et une intervention d'un responsable sur cette marchandise dès sa sortie du magasin jusqu'à son arrivée au point d'arrivée, l'assurance et sans doute la première forme connue et elle a pour objet de garantir les risques auxquelles sont exposées les marchandises au cours de leurs transport maritime.

Mots clé : Assurance maritime- marchandises transportées- facultés-transporteur- périls- avaries- sinistres-garanties couverts.

Abstract :

Maritime transport has always been and still remains the most economical means of mass transport of goods over long distances, despite the handicap of being the slowest mode of transport that we have, the race for gigantism does not happen. Not stop because it is the transport of large quantities of marchandises in a single trip, which makes it an international mode of transport, but unfortunately it should be specified that can affect the ship of the commodities transported. Therefore it is important to resort to protection to be warned of all kinds of perils, and this is done by taking out a marine insurance contract in order to compensate the insurance contract in order to compensate the insured for claims resulting from maritime adventures, in the manner and within the limits agreed in the contract. And a responsible intervention on this marchandise from the moment it leaves the store until it arrives at the point of arrival. Marine insurance is undoubtedly the first known form and its purpose is to cover the risks to which goods are exposed during their maritime transport.

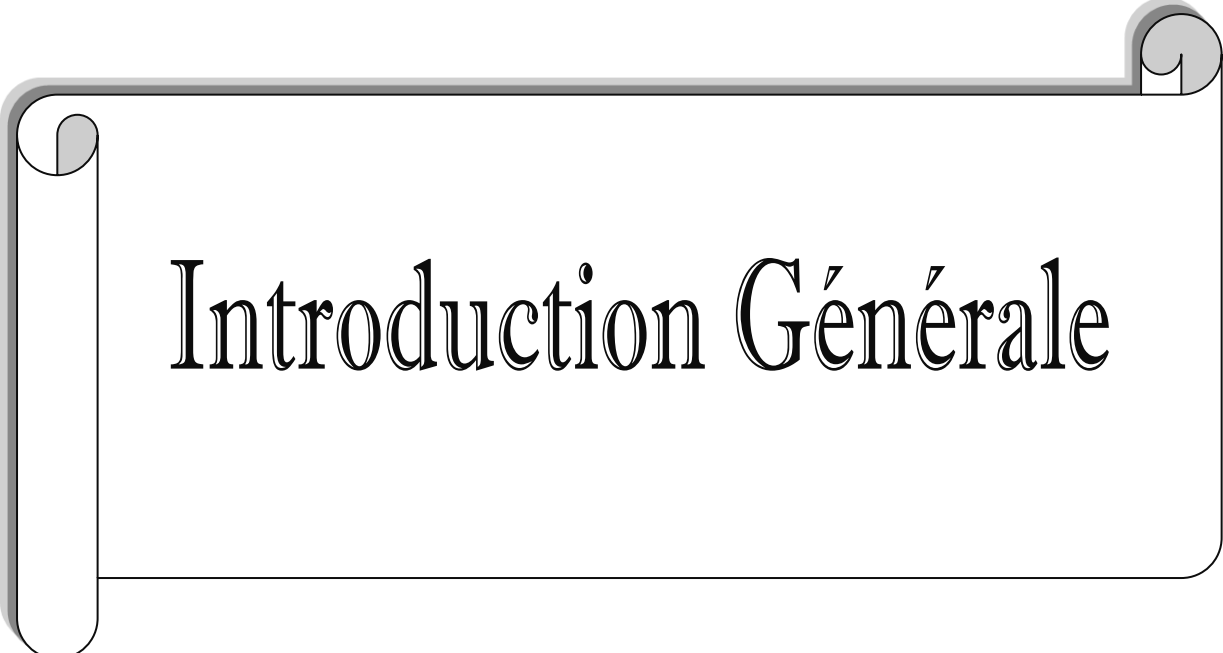
Key words: Marine insurance- transported marchandises- faculties- transporter- perils- damage- claims- guarantees covered.



Sommaire

Sommaire

Introduction général.....	01
<u>Chapitre I</u> : Globalité sur la faculté maritime dans le cadre assuranciel	04
Introduction :.....	04
Section 1 : Les fondements théoriques et l'évolution de l'assurance maritime	05
Section 2 : Les concepts relatifs à l'assurance de faculté maritime.....	12
Section 3 : Les intervenants dans la chaîne du transport maritime et l'objet assuré	19
Conclusion.....	27
<u>Chapitre II</u> : Evaluation de la performance assuranciel de la faculté maritime.....	28
Introduction.....	28
Section 1 : Généralité sur le contrat maritime.....	29
Section 2 : Responsabilité du transporteur comme source principale du trajet maritime de faculté	38
Section 3 : Les modalités de couvertures des assurances maritimes.....	43
Conclusion.....	54
<u>Chapitre III</u> : Disposition de recherche et la gestion de sinistre sur faculté maritime au sein de la « CAAT »TIZI-OUZOU	55
Introduction.....	55
Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil de l'agence CAAT.....	54
Section 2 : L'analyse de tarification d'un contrat d'assurance transport maritime de faculté, cas la CAAT	63
Section 3 : Etude d'un cas d'indemnisation de sinistre sur faculté maritime au sein de la CAAT	64
Conclusion.....	94
Conclusion générale.....	95

A decorative scroll frame with a light gray background and a dark gray border. The frame has a vertical strip on the left side and a horizontal strip on the top right, both with rounded ends. The text "Introduction Générale" is centered within the frame.

Introduction Générale

Le besoin de sécurité est universel chez l'être humain. De tout temps, l'homme a cherché les moyens qui lui permettent de se prémunir contre les aléas de la vie, de lutter contre les préjudices et dommages auxquels il est exposé.

En effet, quel que soit l'action qu'il entreprend, l'homme a toujours à l'esprit la crainte d'une éventuelle catastrophe. Pour se libérer de ses inquiétudes, il cherche à se protéger à l'avance en se remettant à l'assurance qui le sécurise et le réconforte. Le risque est un événement aléatoire qui peut entraîner des dommages aux particuliers et aux entreprises : c'est un concept employé pour exprimer la crainte à l'égard des effets probables d'un environnement incertain. Puisque l'avenir ne peut être prédit, les particuliers et les entreprises doivent tenir compte, dans chacune de leurs actions, d'un ensemble d'événements possibles. Chacun de ces événements est susceptible d'avoir un impact concret, voir des conséquences majeures sur leurs activités et la réalisation de ces objectifs. C'est pourquoi ils ont recours à l'assurance.¹

L'assurance, en général, est l'un des piliers les plus importants de notre civilisation actuelle, car elle a contribué à la prospérité de la vie économique et à la stabilité des conditions sociales, et est à l'heure actuelle la manifestation la plus importante de la création internationale. Sa vie et ses diverses activités, qui peuvent entraîner de lourdes pertes, il a essayé d'éviter grâce à ses propres économies. Cependant, sa grande taille l'a souvent rendu incapable de le couvrir, et en raison de son désir de sûreté et de sécurité. Il a eu une idée basée principalement sur la coopération et c'est ce qu'on appelle l'assurance.

Tous les pays participent aux échanges internationaux, quelque soient leurs développement économique ou leurs régimes. Le recours au commerce extérieur est nécessaire car aucun pays ne peut disposer de toutes les ressources essentielles à sa consommation intermédiaire comme final de tous les besoins désirés par les consommateurs.

L'Algérie, au lendemain de son indépendance, a dû effectuer un effort financier important en matière d'importation de marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique, que ce soit durant toute la période de l'économie administrée et celle de la période de la transition à l'économie de marché.

L'assurance des risques du transport maritime est à la pointe des branches d'assurance

¹ Insurance of maritime transport of goods in Algeria (p 129).

qui ont réalisé une assurance adéquate pour le département des moyens ,le commerce international, où l'assurance maritime est apparue dans son acception moderne au début de ce siècle avec la promulgation d'un ensemble de lois en Plusieurs pays européens, et cela s'est tellement répandu, qu'il est juste de dire que les marchandises transportées par mer doivent être couvert par une assurance dans la mesure où l'assurance est proche d'être obligatoire dans l'activité économique.

L'assurance maritime est l'un des piliers les plus importants sur lesquels repose le commerce maritime, et donc le commerce extérieur Maritime, ainsi que couvrant l'étendue des dommages liés aux accidents maritimes qui surviennent aux navires ou à la cargaison, ou aux deux. Son importance pour influencer le commerce maritime par les garanties qu'il offre contre les dangers particuliers auxquels sont confrontés les nomades.

Afin de permettre à l'assureur de couvrir le risque et de conseiller l'assuré sur la formule d'assurance la mieux adaptée à son commerce, il est nécessaire qu'il soit en possession d'un certain nombre de renseignement, comme la nature des risques assurés, le temps et lieu de ces derniers ainsi que les modalités de couverture.²

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

Le transport par voie d'eau suppose sur tout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre. Ce qui implique par sa nature la participation de nombreux auxiliaires qui développent un grand nombre d'activités de diverse nature dites activités auxiliaires.

Les intervenants ont fait leur apparition dans le commerce maritime de manière progressive ils opèrent en fonction des besoins du navire ou de la cargaison. Ils n'interviennent pas toujours au même moment, encore moins sur les mêmes questions et leurs différentes prestations ont une influence significative sur l'ensemble de l'activité. Cela les oblige à s'inscrire dans une logique systémique, donnant ainsi au transport maritime une structure de chaîne, chaîne au sein de laquelle chacun doit jouer pleinement et méticuleusement son rôle.

² Manuel des Statistiques de la CNUCED, 8-14, de la paix, 1211 Geneva, Suisse, 6 Décembre 2017.

Le choix du sujet intitulés «L'assurance facultés par voie maritime cas CAAT en Algérie » se rapporte,

Notre objectif dans le cadre de ce thème est d'étudier et présenter toutes les opérations et la responsabilité effectuées par le transporteur sur tout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre.

La problématique que nous souhaitons aborder concerne :

« Comment la faculté maritime est-elle prise en charge sur le plan assurantiel ?»

De cette question centrale découlent les questions secondaires suivantes :

- *Qu'est-ce que l'assurance facultés maritime ? Et quelles sont les garanties et les intervenants dans ce type d'assurance ?*
- *-Qu'est-ce que le contrat d'assurance maritime ? Et quelles sont les responsabilités de transporteur dans le navire ?*
- *-Quelles sont les sinistre abordé et comment les calculer ?*

Le traitement de cette problématique revient à vérifier la validité des hypothèses principales suivantes :

H1 : L'assurance maritime est une assurance dont il existe une personne responsable qui prend en charge la faculté maritime.

H2 : Cette assurance maritime, couvert des garanties étendus.

H2 : La perception des assurés de l'agence CAAT et la gestion des sinistres peut survenir sur les marchandises transportées durant le trajet maritime.

Méthodologie d'étude :

Pour tenter de répondre à cette problématique nous avons adopté en premier lieu une démarche méthodologique reposant sur des recherches bibliographiques et une recherche documentaire à travers la lecture d'ouvrages, articles, thèses et mémoires, revues, site internet, ... Traitants du domaine de l'assurance transport et l'assurance maritime, en vue de définir les concepts de base et cerner le champ de notre sujet, au plan théorique (définition de concepts) que pratique (actualité nationale et mondiale de l'assurance transport maritime)

Dans un second lieu, on a opté pour une étude de cas, où nous avons été amenées à effectuer un stage pratique au sein de l'agence CAAT de Tizi Ouzou sous la supervision de la dame chef de service.

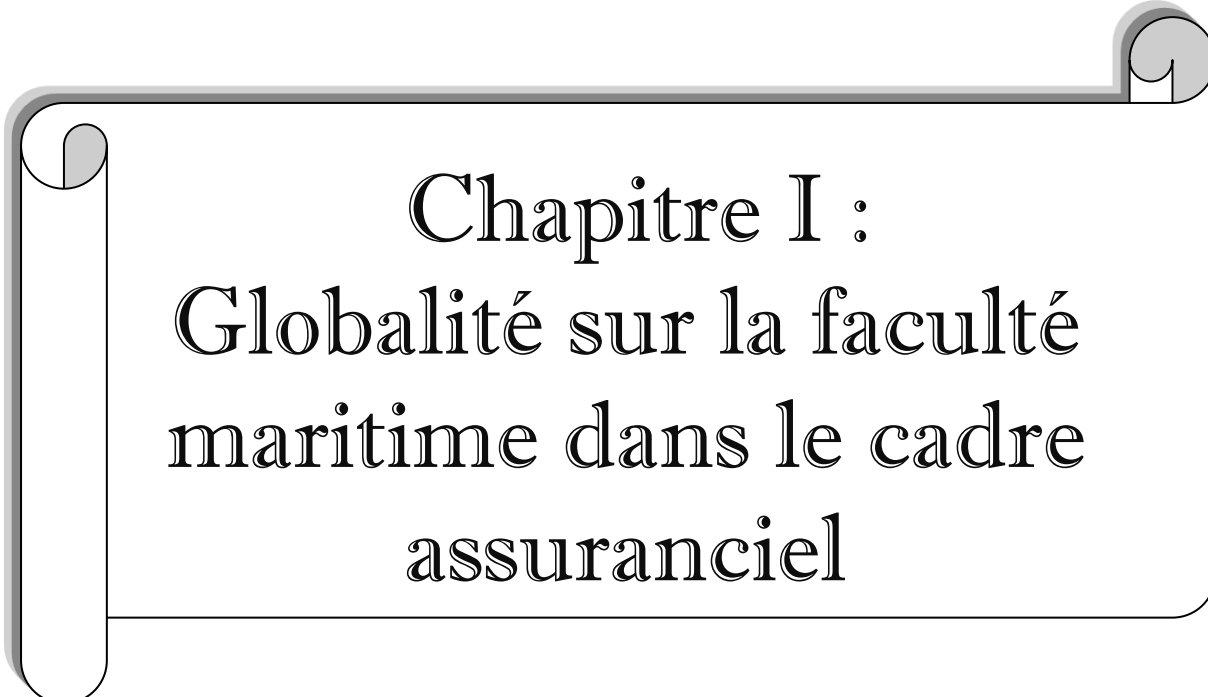
Le plan :

Notre mémoire est structuré par trois chapitres pour répondre à la problématique posée.

Le premier chapitre va sur les généralités sur la faculté maritime dans le cadre assuranciel.

Tandis que le deuxième est consacré pour l'évaluation de la performance assuranciel de la faculté maritime.

Et enfin nous avons terminé avec le troisième chapitre qui concerne la partie pratique dans laquelle on analyse un cas pratique de la CAAT TIZI OUZOU et comment on indemnise le sinistre maritime.

A decorative frame resembling a scroll, with a light gray background and a dark gray border. The frame has rounded corners and a small scroll-like detail at the top right.

Chapitre I : Globalité sur la faculté maritime dans le cadre assuranciel

Introduction

L'espace maritime est défini comme un système géographique dont la finalité consiste à relier les espèces continentales, ainsi L'homme qui se retrouve sur cette espèce a toujours cherché à se prémunir contre les dangers de l'existence, surtout Face aux périls de la mer car, ses activités préliminaires trouvent leurs racines dans la mondialisation des échanges par voie maritime pour l'acheminement de grandes quantités sur de longues distances, et donc le plus pratiqué.

Le transport maritime remonte de très loin ainsi dès que l'être humain a su creuser dans les troncs d'arbres, assembler les morceaux de bois ; il a compris que la voie d'eau pourrait servir pour transporter les personnes et les marchandises. En effet, d'après les statistiques du commerce international la CNUCED près de $\frac{3}{4}$ des échanges et transports des biens se font par traversée maritime. D'ailleurs, les navires transportent 75% du volume des marchandises qui circulent sur notre planète.³ Ce qui signifie qu'une grande partie de ce qu'on consomme a transité par la mer.

Si cette méthode de transport est aujourd'hui privilégié c'est parce qu'elle est facile de circuler sur la mer, tandis qu'il ne s'agit pas du mode de transport de facultés le plus rapide, mais son fonctionnement économique assurantiel consiste essentiellement à couvrir cette gigantisme de facultés. C'est pour cela une nécessité d'intervenants spécifiques est importante dans le but de mener une meilleure sécurité.

A cet effet, ce premier chapitre structuré en trois section, retracera d'abord dans une première section : le cadre théorique et l'évolution de l'assurance des facultés maritime, la deuxième section avance les concepts relatifs à ce mode d'assurance maritime, à la fin terminé avec la troisième section qui traitera les principaux intervenants dans ce trajet maritime, et les variétés de l'objet assuré.

³CNUCED - Palais des Nations, 8-14, Av. de la Paix, 1211 Genève 10, Suisse

Section 1 : Les fondements théoriques et l'évolution de l'assurance maritime de facultés.

Depuis l'antiquité, les échanges commerciaux internationaux se développent dans le monde avec l'essor du transport, en particulier, par voie maritime. C'est pour cela, que la mer constitue une voie de passage, de navigation et de communication entre les pays.⁴

Dans cette section nous allons présenter l'histoire et l'évolution de l'assurance facultés maritime à travers le temps, et surtout un résumé des quatre étapes importantes qui ont marquées l'histoire de l'assurance en Algérie.

Aperçu général :

A travers la mondialisation de l'économie et les échanges mondiaux qui se développent grâce aux différents modes de transport, que ce soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien, les marchandises sont exposées à de nombreux risques tels que : détériorations ; manquants, casses, vols, guerres, émeutes, échouement, naufrages, etc...

Les assurances ont répondu à la nécessité de protection et ont pris une place importante dans la vie économique contemporaine.

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

Pour se protéger contre les multiples avaries et dommage pouvant toucher les marchandises transportées, le recours aux assurances maritimes est une protection efficace, et garantie des risques et une sécurité indispensable aux entreprises.

La sécurité des marchandises et des navires sont fondées sur une série de conventions adoptées par l'OMI « Organisation Maritime Internationale ».

1. Aperçu historique et émergence :

1.1. Les PHENICIENS :

L'histoire de la marine marchande ne se confond pas avec celle de la navigation maritime, car, pendant des siècles, les seules cargaisons transportées provenaient du butin de guerre ou de pillages il semble donc que les origines du transport maritime se situent aux premières aventures commerciales par voie maritime méditerranée à

⁴ LE BLEME, « acteur du commerce maritime », édition Belize, 2011, fiche n°28.

l'époque des **Phéniciens**⁵. Le transport ne constituait pas un déplacement d'un point à un autre mais plutôt « un voyage aller-retour ». Face aux dangers de la mer et d'autres risques, les propriétaires des navires et de la facultés(marchandise), pour se protéger de ces risques, ils créèrent le principe de la mutualisation en mettant « en gage » une quantité de marchandises et de biens (bois nécessaire pour la reconstruction des navires par exemple) pour indemniser les armateurs et les marchands des pertes qu'ils pouvaient subir en cas de naufrage⁶.

1.1. Les BABYLONIENS :

La civilisation « **Babylonienne** » avait aussi ce principe qui existait vers la fin du (5e _ V e) siècle avant J.C relatif à la navigation dans le golfe persique.

« Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre, pareil si l'un d'eux va à une distance où les navires ne devront pas aller, on n'est pas obligé de lui en construire un autre ».⁷

1.2. Les ROMAINS :

Une fois la Méditerranée pacifiée et tous ses rivages soumis à l'autorité de Rome, les **Romains** eux-mêmes l'appellent avec fierté Mare Nostrum (« Notre Mer » en français). Sillonée par des milliers de bateaux marchands, elle fait la force et l'unité de l'empire romain, au moins que les légions, sinon plus⁸... Et c'est à partir de là qu'ils ont formalisés le système du « prêt à la grosse aventure » ce système primaire d'assurance est pratiqué dans tout le monde antique jusqu'en Inde. Ce principe de solidarité avait été formulé par le droit Romain sous le nom de « nauticumfoenus » (digest de justinien) qui avait institué une sorte d'opération d'assurance inversée puisque l'armateur percevait avant le départ du navire, le plus répondeur qui s'appelait « l'oneraria ». L'indemnité qu'il aurait reçue de l'assureur après la réalisation d'un événement. L'investisseur prêteur jouait le rôle d'assureur et récupérait les capitaux avancés avec un intérêt "extraordinaire" en cas de bonne arrivée. Cette forme de prêt est considérée comme l'ancêtre du prêt à la grosse par de nombreux armateurs.

⁵ François ODIER, Yves POULIZAC, Martine REMOND-GOUILLOUD, « MARINE MARCHANDE Histoire de la », Cf. F. Briquel Chatonnel & E.Gubel, Les Phéniciens aux origines du Liban, Gallimard, 1998

⁷ Gérard NAHON, « TALMUD DE BABYLONE », *Encyclopædia Universalis*, Ve section, sciences religieuses.

⁸ Arthur De Graauw (**Mare Nostrum, Le cœur de l'empire romain**) p 193 publié le 07-01-2020 à 09 :18

1.3. Le MOYEN-AGE :

On trouve cette idée de mutualité au Moyen-âge, notamment, avec la constitution de la ligue Hanséatique (Brème, Lubeck, Hambourg) unissant de grandes citées de la mer du nord et de la Baltique contre la piraterie.

2. Les grandes dates relatives à l'assurance facultés maritimes :

Le développement de l'assurance facultés maritime dans le temps a été marqué par des grandes dates qui sont :

-**En 1237**, la décrétale « navigantiveleunti ad nundinas » du pape Grégoire IX fait évoluer l'institution du prêt à la grosse vers l'idée de prime et de transfert de risque. En effet cette décrétale interdit l'usage du prêt à la grosse considéré comme usuraire (les taux d'intérêt étaient très élevés 30% à 50%). Pour continuer de fournir une sécurité financière aux professionnels du commerce maritime, les juristes imaginent des « conventions de ventes », procédé de transfert de risque respectant les interdictions de l'Eglise. Dans ces conventions, un financier qui se charge des risques de transport, s'engage à payer la valeur des marchandises transportées dans le cas où le navire n'arrive pas à bon port. En cas de bonne arrivée, le preneur verse au financier donneur une somme d'argent, il s'agit des primes du contrat assurance. Au XIV^{ème} siècle, des conventions sont passées entre marchands génois, florentins, vénitiens qui rappellent l'idée de paiement de prime et d'indemnisation en cas de perte en mer. C'est à cette époque que l'on fait remonter les premiers contrats d'assurance.

- **En 1329**, la plus ancienne police d'assurance maritime.
- **En 1336**, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret.
- **En 1347**, Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire CLARA de Gênes à Majorque.

L'essor et le développement de l'assurance maritime se situe entre le XVe et XVII^{ème} siècle. En effet l'assurance maritime est apparue au XIV^{ème} siècle et ne supplantera le système du prêt à la grosse qu'au XVIII^{ème} siècle. Cette période est marquée par le besoin des premiers assureurs de se réunir pour mettre en commun leurs sources de renseignements et partager entre eux les risques qu'ils estiment importants. Les premières polices sont placées sous la protection de Dieu et de la Sainte Vierge. On disait à l'époque "que celui qui assure recommande son âme à Dieu".

- **En 1435**, Jacques Ier d'Aragon promulgue l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance. Ce texte fut suivi d'autres ordonnances dont les dernières furent incorporées au Consulat de la mer, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime.
- **En 1552**, le jurisconsulte Portugais Pedro de Santarem publie un important traité sur l'assurance maritime.
- **En 1562**, la première police anglaise a fait son apparition.
- **En 1668**, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris « la chambre d'assurance et de grosses aventures de France » qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes « CESAM » (Comité d'études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France).
- **En 1681**, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles.
- **Le 31 mars 1686** fut créée en France la première compagnie d'assurance dite : « La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France ».
- **En 1720**, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime.
- **En 1807**, une grande influence sur le développement ultérieur du droit en inspirant très largement le Code de Commerce et en exerçant une profonde influence sur de nombreux textes et règlements maritimes.

Au XIX^e siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

3. Histoire et évolution du transport maritime en Algérie :

La construction des ports en Algérie remonte au IX^{ème} siècle avant l'arrivée des phéniciens, hardis navigateurs qui ont créé une série de petits ports (des Comptoirs) le long de la côte, pratiquement tous les 40 à 50 Km, distance équivalente à une journée de navigation.

Exceptionnellement, ils installèrent sur le site algérois deux comptoirs pour leur permettre de faire escale avant Tipaza (en plus du comptoir de la région déjà existant: celui de Tamentfoust)⁹. D'après certains historiens, ce nouveau comptoir a existé grâce à l'abri naturel qui le protégeait

⁹ <http://www.portalger.com.dz/historique> consulté le 13-12-2021 à 19 :09

des vents du nord-ouest par le massif de la Bouzaréah et des vents du nord-ouest par une succession d'îlots.

Depuis, il y a eu le passage des Puniques, des Romains, des Vandales et des Byzantins ...

Tous ont laissé une trace de leur passage en faisant évoluer les ports algériens de sorte que l'Algérie est réellement un pays à vocation maritime et portuaire. Mais, le véritable port d'El Djazair ne sera construit qu'en 1529 quand les habitants de la cité lieront alliance avec les Ottomans afin d'empêcher l'occupation de la ville par les espagnols qui avaient jusqu'à la réussi à garder "le Penon" situé sur un îlot rocheux¹⁰ en face de la ville.

Le Grand Amiral Khair-Eddine relia ainsi le "Penon" à la ville au moyen d'une jetée en construisant un môle, en prolongement de l'îlot de façon à constituer un abri pour les navires par gros temps; ce premier élément du port d'El Djazaïr (ouvrages en blocs naturels qui composent une partie de la jetée actuelle connue sous le nom de son auteur et abritée efficacement du Nord par la darse de l'Amirauté) a été réalisé par 30.000 hommes et édifié en seulement trois ans. A partir de 1830, avec la colonisation française, débutera la construction du bassin du Vieux Port qui comprendra: la jetée Nord, l'actuelle grande jetée « Kheir-Eddine », la jetée Sud (dite du large).

Quant aux rampes reliant les quais à la ville, deux formes de radoub, gare et voies ferrées, elles seront achevées en 1865 tandis que la construction du bassin de l'Agha sera achevée en 1914 alors que celle de la gare maritime au môle El Djazaïr le sera entre 1950 à 1953.

Indépendante le 3 juillet 1962, l'Algérie entamera une nouvelle ère pour s'ouvrir au monde international sans toutefois réaliser de nouvelle construction ni même d'agrandissement significatif durant les deux premières décennies car il a fallu gérer la période transitoire et déterminer le statut légal de l'exploitation portuaire.

4. Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie :

L'activité des assurances fut introduite en Algérie par l'administration coloniale. Avant 1830 les Algériens vivaient en communauté et c'était le principe de solidarités et d'entraide qui prédominait. Depuis 1962 de nombreuses réformes ont concerné, le secteur des assurances en Algérie.

4.1. *Le secteur des assurances en Algérie, de 1962 à nos jours :*

Le secteur des assurances est passé par trois étapes bien distinctes. La première Très courte mais assez importante. Allant de 1962 à 1965, qui se caractérisent par une absence de

¹⁰ Le port d'Alger [article] sem-linkR. Lespès, Annales de Géographie Année 1921 Volume 30 Numéro 165 pp. 195-222.

réglementation propre à l'Algérie et par un désordre politique et économique. La deuxième, s'étale de 1966 à 1994, marquée par le monopole de l'Etat sur toutes les opérations d'assurance, et sur le reste des autres secteurs de l'activité économique d'ailleurs. Et enfin, la troisième étape, de 1995 à nos jours, est celle de la libéralisation du secteur. Afin d'étudier l'évolution et l'importance du secteur des assurances dans l'économie algérienne, nous avons pris en considération un certain nombre d'agrégats tels que le chiffre d'affaires en assurances (ou autrement dit le total des primes d'assurance), le taux de pénétration du secteur, ainsi que la proportion des assurances de personnes dans le chiffres d'affaires global et enfin la densité d'assurance. L'indisponibilité des données en matière d'assurance durant la période allant de 1962 à 1973 nous a poussés à démarrer notre analyse à partir de seulement l'année 1974. Mais avant de faire cette analyse nous devons d'abord savoir dans quel contexte se secteur a évolué.

4.2. *L'étape de transition (1962 à 1965) :*

Bien que, les opérations d'assurances aient commencé bien avant 1947 et sont régies par les lois appliquées en France, on date la naissance des assurances en Algérie à 1947[Tafiani(1987)]. C'est en effet à partir de cette date que l'on voit apparaître une réglementation spécifique pour l'Algérie. Les besoins en assurance des Algériens, durant la période coloniale, sont considérés comme négligeables compte tenu de leurs revenus et de leur situation socioculturelle. Néanmoins, l'activité assurantielle qui existait était limitée quasiment aux IARD comme cela se poursuivra d'ailleurs au lendemain de l'indépendance.

A la suite de l'accession à l'indépendance, les pouvoirs publics dans une première phase ont maintenu les règles héritées de la colonisation dans cette activité d'assurance dominée par la branche dommages. Durant cette phase, les opérations d'assurances étaient régies par des textes d'inspiration française et la plupart des compagnies qui exerçaient à l'époque étaient des compagnies étrangères (principalement françaises). Pendant toute cette période, une grande partie des flux financiers des compagnies d'assurance, correspondant aux primes reçues, a été transférée à l'étranger par le biais de la réassurance.

A l'indépendance, les autorités ont voulu réguler le marché et ce en élaborant en Juin 1963 deux textes réglementaires : La loi n° 63/197 et la loi n°63/201. A partir de cette date aucune compagnie ne pouvait effectuer des opérations d'assurance sans avoir eu au préalable l'agrément du ministère des finances. Selon Tafiani (1987), l'application de ces lois a engendré une baisse du nombre des compagnies exerçant sur le territoire national, qui a atteint le nombre de 17, alors qu'il était de 300 à l'indépendance [Messaoudi (2001)].

4.3. *L'étape du monopole de l'État (1966 à 1994) :*

Les autorités algériennes ont opté, très tôt, pour un système socialiste basé sur la planification de l'économie où le monopole de l'État est prédominant dans le plus grand nombre de secteurs d'activité à la suite surtout de la nationalisation d'entreprises étrangères. Ce fut le cas du secteur bancaire et des assurances. Les responsables politiques après Juin 1965, confrontés à l'état de quasi faillite du Trésor et à l'impératif du financement si n'est du développement, au moins du fonctionnement normal des administrations ont pris conscience de l'importance stratégique de ce secteur et des énormes capitaux qu'il draine. C'est dans ce contexte de besoins impérieux en financement interne qu'a été institué, le 27 Mai 1966, le monopole de l'État sur toutes les opérations d'assurances en se réservant l'exclusivité de ces opérations par le biais des entreprises nationales d'assurances. Toutefois, Hassid (1984) écrit qu'en 1966, sur les 17 sociétés exerçant à l'époque seule la Société Algérienne d'Assurance (SAA) a été nationalisée, tandis que les autres, exceptions faites pour les sociétés sous forme mutuelle, ont été soumises à la procédure de liquidation. Une fois le monopole de l'État institué, l'Algérie s'est retrouvée en 1966 avec, d'une part, deux sociétés d'assurance publiques (la SAA et la CAAR¹¹) et, d'autre part, deux sociétés privées, seulement, exerçant sous forme de mutuelle. Ces deux sociétés sont la MAATEC¹² et la CRMA¹³. Cela signifie donc que toutes les autres entreprises sont ou bien liquidées ou bien ont procédé au transfert du portefeuille de leurs contrats vers les compagnies algériennes.

Après sa nationalisation, le secteur des assurances se compose, comme le décrit Tafari (1987), de la manière suivante :

- La CAAR chargée de la cession légale et de toutes les opérations d'assurances ;
- La SAA prend en charge les opérations d'assurances directes ;
- MAATEC prend en charge la couverture des risques des adhérents de cette mutuelle ;
- La CRMA s'occupe des opérations d'assurances liées aux risques se rattachant à l'exploitation agricole.

Cette situation restera telle quelle jusqu'en 1976, date à laquelle, les compagnies d'assurances se spécialisent chacune dans la couverture d'un certain nombre de risques.

La CAAR est chargée principalement de couvrir les gros risques nécessitant des techniques approfondies [Hassid (1984)]. La SAA doit s'occuper exclusivement des risques simples.

Vu l'importance que prend la branche transport dans la CAAR, l'État décide, par le décret N°

¹¹ Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance, créée en 1963, pour permettre aux compagnies exerçant en Algérie de se réassurer auprès d'elle uniquement.

¹² Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture.

¹³ Caisse Centrale de Réassurance des Mutuelles Agricoles.

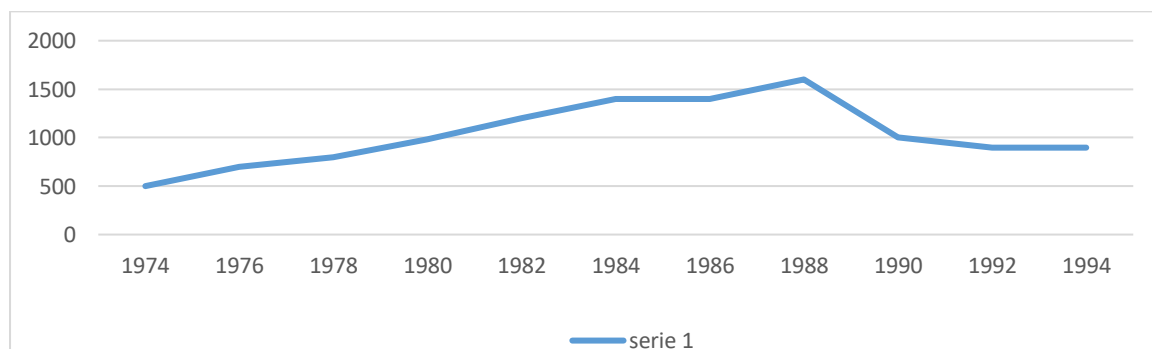
85-82, de créer une nouvelle compagnie appelée la Compagnie Algérienne des Assurances de Transport (CAAT), qui est chargée exclusivement de la couverture des risques liés aux transports maritime, aérien et terrestre.

A la fin des années 80 tous les secteurs économiques affichaient des résultats extrêmement décevant, ce qui a contraint l'État à procéder à une série de réformes. Pour le secteur des assurances, ces réformes ont donné lieu à la déspecialisation des sociétés d'assurances, en 1989. A partir de 1990, les entreprises nationales sont désormais libres de commercialiser tous les produits d'assurance et donc de proposer différents produits de multiples branches, il instaure ainsi la concurrence dans ce secteur.

4.4. *Le marché assurantiel de 1974 à 1994 :*

Comme nous ne disposons pas de données concernant la période de transition, nous allons analyser principalement la période du monopole de l'Etat et la période de libéralisation. La figure suivante nous montre l'évolution du volume des primes d'assurance en Algérie durant la période allant de 1974 à 1994, en termes réels (base 100 : 1974)

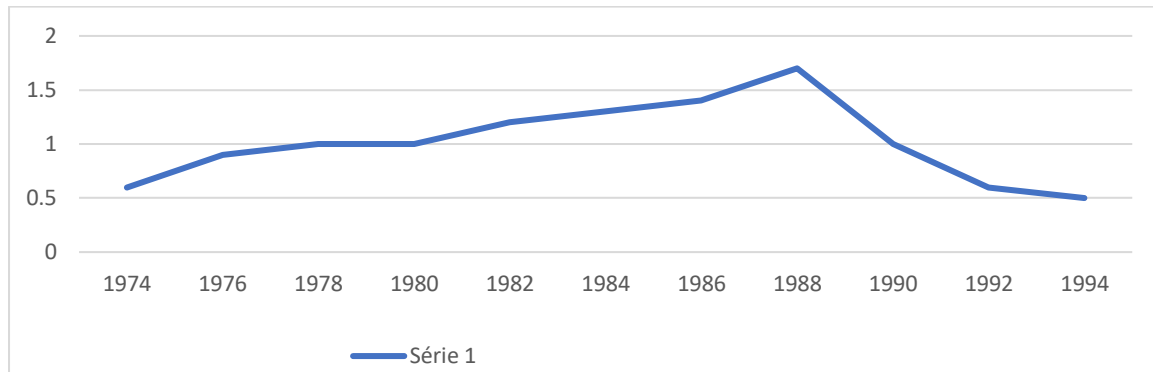
Graphique N°01 : *Évolution du chiffre d'affaires réel, en millions de DA, du secteur des assurances en Algérie, de 1974 à 1994.*



Source : à partir des données de l'ONS.

Le graphique 1 montre que le chiffre d'affaires n'a pas cessé d'augmenter de 1974 à 1988. Il a été multiplié par 3.4 entre 1980 et 1989. Cette importante hausse est imputée, principalement, à l'augmentation des assurances obligatoires survenues à la suite de la loi 80/07, qui a introduit un nombre assez élevé de polices d'assurance obligatoires. A partir de la fin des années 80, le secteur des assurances connaît une période de crise lié principalement à la déspecialisation des compagnies d'assurance. Ces dernières ont eu énormément de difficultés pour s'adapter à la nouvelle conjoncture.

Graphique N°02 : Évolution du taux de pénétration de l'assurance : total des primes en % du PIB de 1974 à 1994.



Source : à partir des données de l'ONS.

Si la hausse de la production est très marquée durant cette période, le taux de pénétration quant à lui n'a pas connu la même progression. Celui-ci atteint difficilement 1%, en moyenne, durant toute cette période. Cependant, il faut noter qu'il a tout de même doublé entre 1975 et 1988. Cela peut s'expliquer comme pour le chiffre d'affaires par l'augmentation des assurances obligatoires durant la décennie 80. La fin des années 80 affiche une baisse sensible du taux de pénétration suite à divers éléments : d'abord à la situation de crise dont se trouvait le pays en 1988 (Bouyacoub 1997), ensuite aux réformes qu'a connues le secteur entraînant la déspecialisation des compagnies d'assurance.

Effectivement, la spécialisation des compagnies d'assurances pendant près de 13 ans a engendré plusieurs inconvénients, tels que :

- ♣ L'absence de concurrence entre les différentes compagnies ;
- ♣ L'essentiel du chiffre d'affaires de chaque compagnie est composé principalement des assurances obligatoires ;
- ♣ Les assurances de personnes sont négligeables durant cette période ;
- ♣ La politique de masquage du chômage qui consiste à l'embauche non productif des jeunes gens dans les entreprises publiques a conduit à une situation désastreuse pour ces compagnies, car celles-ci se retrouvent avec des effectifs pléthoriques sans aucune relation avec le volume de leurs productions. En outre, ce personnel en surnombre à un niveau d'instruction très bas et donc peu qualifié ;
- ♣ Enfin, la spécialisation a permis la formation d'un personnel qualifié seulement dans les risques que leur compagnie prend en charge et donc pas tout à fait prêt à assumer les nouvelles fonctions attribuées à chaque compagnie après la libéralisation du secteur.

4.5. *L'étape de la libéralisation (1994 à nos jours) :*

L'Algérie connaît vers la fin des années 80, une série de réformes très importantes visant à introduire la transition ; d'une économie administrée à une économie de marché. Le secteur des assurances entame à partir de 1995 une nouvelle étape. C'est effectivement l'ordonnance n° 95- 07 du 25 janvier 1995, qui a instauré un nouveau cadre juridique pour le secteur. Celle-ci est promulguée afin que ce secteur s'adapte à la nouvelle situation sociopolitique de l'Algérie qui abandonne le système de planification et donc le monopole de l'Etat pour entrer dans une économie de marché.

D'après Monsieur Kerkar (1998), S/D de la réglementation au ministère des finances, la loi 95-07 vise, principalement, à atteindre les trois objectifs :

- La promotion et le développement du marché des assurances,
- L'augmentation de l'épargne et son orientation et enfin,
- L'amélioration de la prestation de services rendus en matière d'assurance.

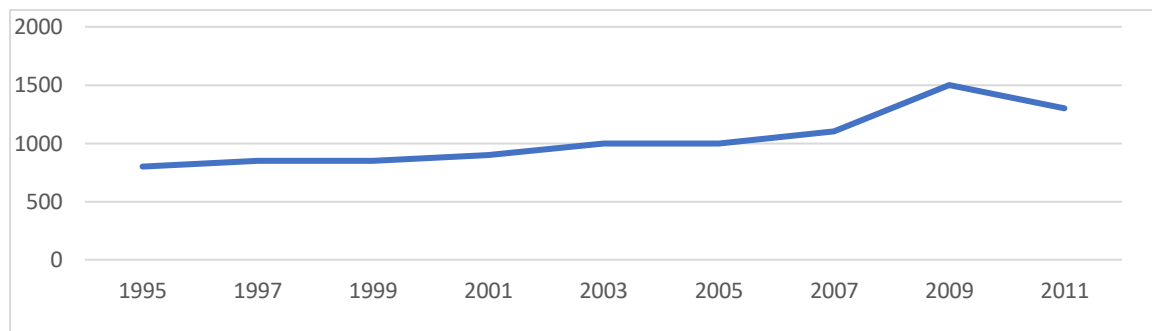
Cette loi apporte de grands changements, le premier étant sans nul doute la disparition du monopole de l'État et le libre exercice du métier d'assureur. Les autres nouveautés apportées par cette loi peuvent être résumées dans les points suivants :

- La réduction des obligations d'assurances pour certains risques dans le but d'instaurer une liberté contractuelle qui caractérise l'économie de marché ;
- La liberté pour les entreprises d'assurances de pratiquer les opérations d'assurance et/ou de réassurance. (Les opérations de réassurances peuvent même être effectuées à l'étranger) ;
- La création du Conseil National d'Assurance(CNA).

Suite à ces grands changements, cette loi est considérée, par les spécialistes, comme un déverrouillage réglementaire suscitant beaucoup d'espoirs pour développer le secteur et l'économie toute entière.

Ayant constaté que cette loi (95/07) n'a pas eu les résultats escomptés pour le secteur, les autorités ont adopté une nouvelle loi en 2006 (la loi 06/04) pour la compléter et modifier. Les figures 3, 4 et 5 montrent la vanité des modifications réglementaires dans le pays. En effet, les changements institutionnels ne produisent pas immédiatement et très nettement l'évolution escomptée pour ne pas dire qu'ils ont été sans effet sur le taux de pénétration.

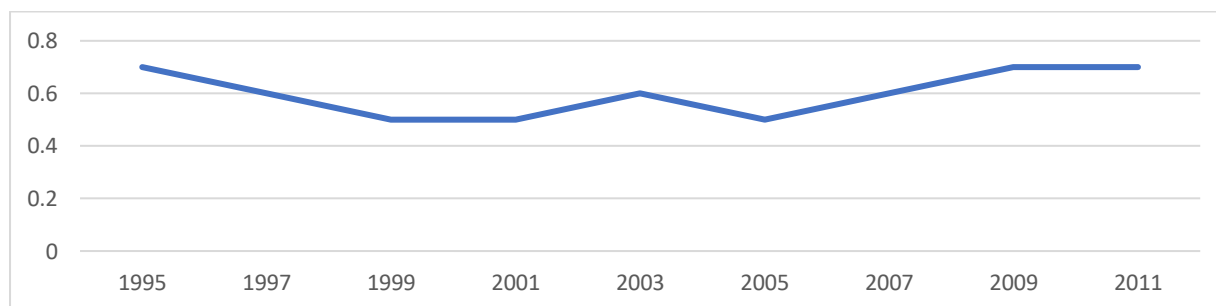
Graphique N°03 : *Évolution de la production réelle des assurances, en millions de dinars, de 1995 à 2011.*



Source : graphique réalisé d'après les données de l'ONS.

Ce graphique nous indique que l'évolution du chiffre d'affaires réel (année de base 1974) des assurances est faible durant la période allant de 1995 à 2000. En revanche elle est modérément importante à partir du début des années 2000. Celle-ci coïncide avec le début d'activité de nombreuses compagnies, créées après l'adoption de la loi 95/07, et de plusieurs agents généraux ainsi qu'à la commercialisation des banques algériennes du crédit à la consommation induisant directement l'augmentation du parc automobile et indirectement le volume des primes. Mais, cette progression n'est pas observée pour les taux de pénétration comme le montre la figure 4.

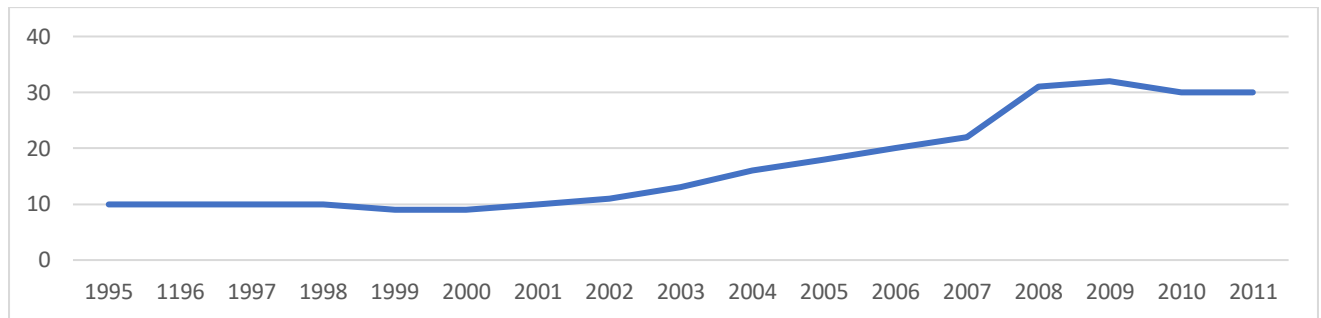
Graphique N°04 : *Évolution du taux de pénétration du secteur des assurances de 1995 à 2011.*



Source : graphique réalisé d'après les données du CNA et du ministère des finances.

Contrairement à ce qui a été constaté précédemment, le taux de pénétration du secteur des assurances est resté stable et n'a pas connu la même progression que le chiffre d'affaires.

Graphique N°05 : *Évolution de la densité d'assurance durant la période de libéralisation.*



Source : graphique réalisé en exploitant les rapports du ministère des finances.

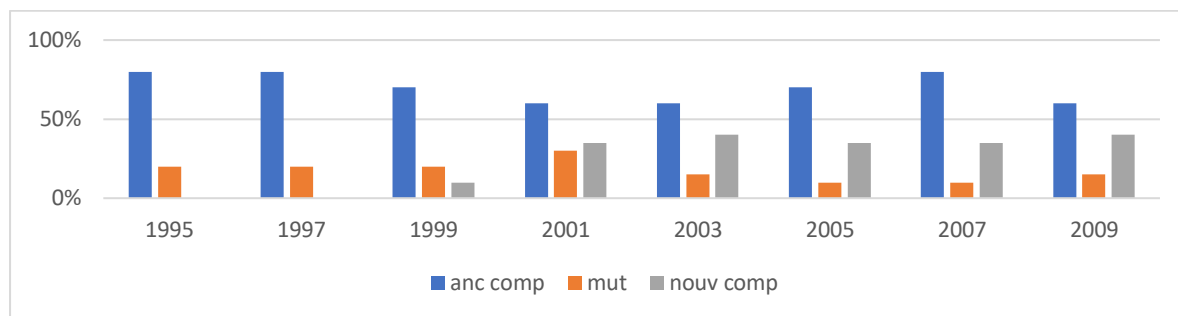
Le deuxième agrégat que l'on prend en considération pour apprécier l'évolution et l'importance du secteur des assurances est la densité d'assurance. Celle-ci connaît une accélération à partir des années 2000 qui s'explique par l'accroissement des primes d'assurance lié simultanément à la hausse des tarifs d'assurance et à la multiplication des crédits de tous genres et précisément des crédits à la consommation, sans oublier les hausses de salaires.

Évolution des parts de marché entre les anciennes compagnies et les nouvelles

Sachant que les travaux d'Outre ville (1990, 1996) ont montré que le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurance influence négativement le secteur, nous proposons d'examiner si l'ouverture du marché des assurances au secteur privé a eu un effet sur sa dynamique. Dans cette perspective, nous avons analysé les parts de marché des anciennes, qui sont des entreprises étatiques, et des nouvelles compagnies, qui sont pour la majorité des compagnies privées, exerçant en Algérie, de 1995 à nos jours. Par l'adoption de la loi 95/07, le nombre de compagnie passe de 4 à 16 en 2010. Pour ce qui est du nombre d'intermédiaires en assurances, celui-ci connaît, également, une progression très importante en passant à 64¹⁴ agents généraux et à 23 courtiers d'assurance en 2010, alors qu'il était au nombre de 0 en 1995.

Graphique N°06 : *Évolution des parts de marchés des compagnies d'assurance*

¹⁴ Ministère des finances, activité des assurances en Algérie, année 2010.



Source : graphique réalisé à partir des rapports du ministère des finances.

Bien que le marché des assurances, en Algérie, soit dominé par les anciennes compagnies ; c'est-à-dire les compagnies publiques, néanmoins à partir des années 2000 le secteur privé s'accapare de plus en plus des parts du marché national. En 2010, soit après quelques années d'activité, les compagnies privées détiennent plus de 25% des parts du marché. Les intermédiaires en assurances réalisent 27 % du total des primes, ce qui n'est pas négligeable, sachant qu'ils n'ont commencé leur activité que depuis une dizaine d'années, pour les plus anciens.

Le rôle économique de l'assurance transport de faculté maritime en Algérie :

L'économie, d'aujourd'hui et de demain, est celle fondée sur la connaissance. Mais, aussi, sur l'effort coordonné et commun à tous les secteurs. Le développement économique est à fonder, également, sur l'assurance. A l'échelle macroéconomique, il n'est un secret pour personne que l'assurance et la réassurance sont au centre de la dynamique économique mondiale. Par le truchement de divers mécanismes, les sociétés d'assurance peuvent offrir à l'économie des possibilités de croissance offrant ainsi une voie de financement aux besoins publics et concourant au développement des entreprises.

En Algérie, par dizaines, voire centaines, de milliards de dinars DZ, le secteur des assurances contribue au financement de l'économie nationale, en divers placements (Trésor, banques, prises de participations, acquisitions immobilières...).

Entre autres forces motrices, la protection du patrimoine, l'épargne et le crédit. Néanmoins, beaucoup diront que, comme pour le potentiel du chiffre d'affaires, le poids du secteur des assurances dans le Produit intérieur brut (PIB) est sous la barre de 1% pendant que ce poids et cette participation sont, à l'échelle de la moyenne mondiale, sextuplés ou septuplés, voire plus encore.

Mais, l'importance du secteur des assurances ne se limite pas seulement à la mesure de son portefeuille de clients, du nombre de ses employés ou de sa contribution au PIB. Pour comprendre le rôle de l'assurance dans le financement de l'économie, il faut apprécier la

position difficile de l'assureur qui est assez complexe : l'assureur est dépositaire ou trésorier d'un fonds existant et il en est, d'autre part, le propriétaire.

De ce fait, l'assureur détient un intérêt dans la performance du fonds. En troisième lieu, l'assureur se doit d'être expert et gestionnaire de risques. Enfin, l'obligation d'indemniser, en cas de sinistres, pèse profondément sur lui. Ceci oblige l'assureur à protéger les intérêts des parties et ses propres intérêts d'où la nécessaire gestion exemplaire.

Dès lors, il apparaît, au travers de cette sphère complexe, que l'assureur est un entrepreneur à la recherche de nouveaux marchés, de modèles et de stratégies. Il a besoin de nouvelles relations, de compétences humaines, d'une infrastructure opérante efficacement...

Evidemment, tout ce parcours a des répercussions sur d'autres secteurs.

Cette spécificité du secteur des assurances fait de lui un organe important du processus de capitalisation de l'économie.

Les fonds collectés par ce secteur sont investis, donc à disposition des marchés financiers pour une longue période (moyen et long terme). De plus, les actifs sont alloués en fonction des forces du marché, le processus de maximisation de leurs rendements en est facilité, sachant que ces derniers sont liés directement aux structures des risques existants.

L'impact de l'assurance sur le niveau d'épargne d'une économie est diversifié, notamment :

- Augmentation du taux d'épargne global (soutenue surtout par les produits assurance vie) ;
- Diminution du niveau d'épargne " inutile " (rarement investie sur les marchés de capitaux);
- Stimulation des investissements et de la consommation en réduisant le capital lié (improductif ou peu productif).

En somme, le secteur des assurances se place en tant que fournisseur de fonds de roulement à l'économie.

L'apport de l'assurance à l'économie algérienne reste, évidemment, insuffisant. Le développement du secteur des assurances reste intimement lié à celui d'autres domaines d'activités (industrie, agriculture, habitat, commerce, travaux publics, transport...).

Le quatuor épargne-investissement-bourse-développement a de grandes marges devant lui. Et de beaux jours aussi. A condition, bien sûr, que les éléments déclencheurs

puissent être réunis, à commencer par la confiance indispensable dans ce genre de choix économiques, que cela soit à l'échelle des personnes que des entreprises.¹⁵

Le transport maritime à l'échelle mondiale :

Dans le secteur des transports maritimes, tout tient aux conditions Macroéconomiques mondiales dans la mesure où l'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie toute entière. De fait, après le recul enregistré les années passées, le trafic maritime international a été marqué par une reprise de la demande, couplée à une augmentation du volume des échanges par voie maritime, en particulier dans les secteurs du vrac sec et des marchandises conteneurisées. Les perspectives restent toutefois fragiles aujourd'hui, le commerce maritime étant soumis aux mêmes incertitudes et aux mêmes chocs que connaît l'économie mondiale.

¹⁵Abdelhakim Benbouabdellah « Economie fondée sur l'assurance », le 15-02-2021

Section 2 : Les concepts relatifs à l'assurance de facultés maritimes.

1. Qu'est-ce que le transport maritime ?

Le transport maritime désigne un mode de transport se résumant au déplacement de marchandises (ou de personnes) par la voie maritime. Dans certains cas, le transport maritime peut englober les activités de pré et post-acheminement des facultés.

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Le transport maritime ne doit son évolution qu'au développement du commerce international et aux échanges de facultés toujours plus nombreux entre les pays. Par définition, le transport maritime est d'ailleurs international (sauf à longer les côtes d'un seul et même pays). Aujourd'hui, le transport maritime est le principal mode de transport utilisé pour acheminer des matières premières (pétrole, charbon, céréales, etc.) sur de longues distances.

L'apparition des conteneurs maritimes au milieu des années 1960 a largement favorisé le développement du transport maritime. Ces boîtes standardisées qui s'empilent les unes sur les autres peuvent transporter toutes sortes de marchandises avec une manutention assez facile. Les conteneurs maritimes ont comme autres avantages de limiter les risques d'avaries, de casse et de vols (la marchandise n'est pas visible de l'extérieur) et de faire baisser les coûts du transport.

À noter que la course au gigantisme de ces dernières années (avec des navires pouvant transporter toujours plus de marchandises) s'est quelque peu ralenti. Les armateurs peinent simultanément à remplir leurs navires et à accéder aux différents ports de commerce dans le monde.

2. Cadre juridique des transports :

Le droit des transports n'est pas un droit uniforme : il est spécialisé e fonction du mode de transport.

Ce dernier est déterminé par le type de voie de communication et le moyen de transport utilisé.

Ces deux éléments permettent de distinguer :

- Les transports terrestres.
- Les transports maritimes.
- Les transports fluviaux.
- Les transports aériens.
- Les transports terrestres sont ceux qui empruntent les voies terrestres (routiers et ferroviaires).
- Les transports maritimes sont ceux réalisés en mer et au moyen de navires.

Les transports pluviaux sont ceux qui empruntent les cours d'eau navigables et les canaux les reliant ' n'existent pas en Algérie).

Enfin, les transports aériens sont assurés pas des aéronefs

L'assurance transport se développe dans un contexte juridique régi par un ensemble de textes tels que :

Ainsi, 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 juin 1998 et par les conventions internationales relatives au transport maritime, telles que la convention de Bruxelles de 1924 et celle d'Hambourg de 1978.

3. Les spécificités du transport maritime :

Le transport maritime est un mode de transport qui séduit pour :

- a- Sa capacité de transport, plusieurs centaines de tonnes de marchandises peuvent être transportées sur un seul et même navire ;
- b- La continuité de son activité, sur l'eau, rien ou presque ne gêne le trafic des navires.
- c- Le transport maritime souffre en revanche d'une vitesse de déplacement assez lente (entre 30 km/h et 50 km/h pour la plupart des navires). Il induit des délais de livraison beaucoup plus longs que par la route ou par la voie aérienne.

Il existe deux principales offres de transport maritime : **le transport à la demande (aussi appelé tramping) et le transport maritime avec lignes régulières**. Dans le premier cas, c'est la demande qui déclenche la recherche d'un navire pour le transport d'une marchandise. Dans le second cas, l'exportateur sélectionne une ligne régulière avec itinéraire fixe et escales fréquentes et partage le navire avec d'autres exportateurs.

4. Les types du transport maritime :

4.1. Le transport à la demande (tramping) :

Dans ce cas, le navire va de port en port selon les variations du marché du transport. Ce type de service est différent de la ligne régulière, puisqu'il est caractérisé par la disparition de la notion de régularité des escales et la stabilité des tarifs appliqués. Ainsi les navires de tramps vont d'un port à l'autre aux grés des affrètements, des cours de frets, de la cargaison à transporter, des coûts de transport mais aussi aux types de navires qui sont généralement des transporteurs de vrac ou de cargaison homogène et qui sont destinés pour un seul ou aux plusieurs destinataires (clients).

Ce type de transport est faible par rapport au service régulier, il s'appuie sur la rentabilité qui conduit à faire tourner au maximum ses navires et joue entre la liberté et la souplesse d'une part et la sécurité de l'autre portant sur le choix du navire que sur la forme du contrat. Le tramping dépend du marché de l'offre et de la demande, de ce fait le fret est calculé d'après les négociations entre armateurs et chargeurs concernant la disponibilité des navires et la nature de la marchandise à transporter. Donc le seul facteur qui caractérise le marché du tramping c'est l'offre et la demande.¹⁶

4.2. Le transport de ligne régulière :

La ligne est un mode d'utilisation du transport maritime au même titre que le tramping. Cependant, elle se caractérise par la fiabilité de ses services, la régularité et la continuité dans le temps des voyages et des itinéraires, la fixité des escales et la publication des tarifs et des horaires. Soit les départs et les arrivées s'effectuent à jours et heures fixes et sont publiés, soit seules les escales sont fixes mais le navire, à chaque escale, attend d'être complètement chargé avant de repartir. Sur la ligne régulière sont utilisés des navires spécifiques, ici notre étude se limitera aux ports conteneurs, dont la conception est liée au type de marchandises transportées et à leur emballage. La clientèle est constituée de chargeurs qui n'ont pas un usage régulier de

¹⁶ Du Jenny Yvan, « Les grands transports mondiaux »; édition Manuel ; 1983 ; p 45.

navire complet. On peut d'ailleurs qualifier la ligne régulière au vu de la place du chargeur dans le contrat de transport. En effet, celui-ci adhère aux conditions de transport et surtout de responsabilité définie par l'armateur dans le connaissance. Le chargeur n'a ici aucune liberté de négociation commerciale sauf à entretenir une relation de partenariat très étroite avec l'armateur avec lequel il a une relation d'affaire continue.¹⁷

Exemples et mise en pratique :

Dans la pratique, les routes du transport maritime épousent la géographie des échanges internationaux. On retrouve ainsi de longues routes maritimes entre le Moyen-Orient et l'Afrique et l'Amérique, l'Europe et l'Extrême-Orient. Tout est, en réalité, une question de trajet entre le pays exportateur et le pays importateur.¹⁸

5. Qu'est-ce que l'assurance maritime ?

5.1. La notion de l'assurance maritime :

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».¹⁹

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeure, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ».²⁰

5.2. Objet de l'assurance maritime :

L'assurance maritime sur faculté est régie tant par l'ordonnance n° 95/07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, modifiée par la loi 06/04, que par le code maritime. La police d'assurance maritime sur faculté est une assurance de chose fondée sur le principe

¹⁷ <http://www.lomag-man.org/animation/conteneurs/superstructures-legeantdesmers/conteneursmaritimes.pdf> consulté le 10-08-2021 à 17 :12.

¹⁸ <https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-maritime/> consulté le 10-08-2021 à 18 :19

¹⁹ Saint Malo Ecole nationale de la marine marchande, commerce maritime et contentieux, France, 2003, page 147

²⁰ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

indemnitaire, selon lequel l'assuré souscripteur ou bénéficiaire acquiert, en cas de sinistre, le droit à une indemnité jusqu'à concurrence du préjudice subi.

Cette assurance a donc pour objet de procurer aux exportateurs et importateurs une protection efficace contre les risques d'avaries et/ou de pertes que courent leurs expéditions pendant le transport maritime ; cette protection est d'autant plus nécessaire que les capitaux engagés dans « l'aventure » maritime sont très importants.

L'expression faculté est synonyme d'objets transportés. Cette police a pour objet de couvrir les risques auxquels sont exposés les marchandises ou cours de leur transport maritime, fluvial, terrestre ou aérien.

Les parties au contrat peuvent convenir de couvrir les marchandises :

- De bout en bout (magasin a magasin)
- De magasin a port de débarquement
- De port de d'embarquement a magasin
- De port d'embarquement a port de débarquement.

La police d'assurance maritime sur faculté permet l'unité et la continuité de la garantie. Même si le trajet maritime ne représente qu'une fraction du voyage, la marchandise est couverte par la police tout au long du voyage. La seule condition est qu'il ait un voyage maritime.

6. Qu'est-ce que l'assurance faculté maritime ?

« L'assurance sur facultés est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées depuis leur sorties des magasins de l'expéditeur 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.

6.1. Notion de facultés :

Facultés ou marchandises transportées, Le mot facultés, propre à l'assurance maritime désigne toute marchandise susceptible d'être expédiée, transportée et assurée. Son correspondant en anglais est le mot cargo. Traditionnellement, on entend par facultés tous les biens marchands transportés par voie maritime, c'est-à-dire les marchandises proprement dites, matières premières ou produits manufacturés, mais également les valeurs telles que métaux et objets précieux, objets d'art et titres de toute nature ainsi que les bagages. A l'origine, cette

expression recouvrait tout ce que le capitaine d'un navire avait la « faculté » de charger à bord de son navire. Par extension ce mot s'applique aux marchandises non seulement transportées par voie maritime mais aussi au cours des transports accessoires par voie terrestre, fluviale ou aérienne. Aujourd'hui, dans le langage courant, sont utilisées indifféremment les mots facultés et marchandises transportées.

6.2. Règles communes aux assurances facultés :

L'assurance des marchandises, ou assurance facultés, concerne les marchandises transportées par voie maritime, terrestre, aérienne et fluviale. Ces marchandises peuvent être de toutes natures :

- Matières premières (minerais et charbon, hydrocarbures, bois, produits chimiques pulvérulents ou liquides, gaz liquéfié...) ;
- Denrées agro-alimentaires (céréales, viandes, fruits, riz, sucre...) ;
- Produits manufacturés et matériels ;
- Fournitures d'ensembles industriels (du micro-ordinateur à la cuve de réacteur de 520 tonnes...) toutes ces marchandises, quelles que soient leur nature, leur emballage, leur destination, sont exposées à des risques multiples lors de leur voyage.

D'après leur cause, les risques sont classés :

- En risques ordinaires transports ;
- En risques exceptionnels (guerre, guerre civile, émeute, grève, sabotage, terrorisme.) très fréquents à notre époque, souvent troublée, dans toutes les parties du monde, par des conflits politiques ou sociaux.

7. Les différentes avaries du transport maritime :

7.1. Avaries particulières :

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise assurée en cours de transport. Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir :

- Au cours du transport proprement dit et résulter :
- Soit d'événement dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufnage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou d'avion, etc.)
- Soit d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol, etc.

- Au cours des manutentions (chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc.), principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.)

7.2. Avaries-frais et dépenses diverses :

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner divers frais (avaries-frais) exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle, ou d'en limiter l'importance, ou encore de permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou terminé ailleurs qu'au point prévu de destination. Par exemple, les dommages subis par une machine peuvent avoir pour conséquence d'obliger l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine, à la réparer ou reconditionner et à la renvoyer à son acheteur, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition souvent élevés.

7.3. Avaries communes :

Elles constituent un risque spécial aux transports maritimes et, dans certaines conditions, aux transports fluviaux (en France, sur le Rhin et la Moselle). Bien des importateurs et des exportateurs ignorent qu'ils y sont exposés ou n'en mesurent pas l'importance. Or, ce risque est susceptible d'entraîner pour eux des pertes et des frais élevés.

L'avarie commune résulte d'une pratique forte ancienne. Elle est régie par les Règles d'York et d'Anvers dont la dernière révision date de juin 2004. Sommairement, lorsque pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un sacrifice raisonnablement consenti ou à engager une dépense extraordinaire, et que ce sacrifice ou cette dépense a un résultat utile, la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une avarie commune. Le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés.

Le rôle économique de l'assurance transport :

Le rôle de l'Assurance transports est de procurer aux professionnels du transport, armateurs, transporteurs aériens, aux chantiers de constructions, aux industriels et commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent navires, aéronefs et marchandises et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises que les capitaux engagés sont considérables. De nos jours, les aléas du transport sont encore tels qu'il n'est pratiquement pas d'armateurs, de compagnies aériennes ou de chargeurs qui ne prennent la précaution d'assurer leurs biens. Il n'est d'ailleurs pas de banquiers qui acceptent d'ouverture

de crédits sans cette garantie.

C'est le rôle fondamental et irremplaçable des assureurs transports, partenaires économiques des transporteurs et opérateurs du commerce international, de les garantir contre les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport ;

- Destruction partielle ou totale des biens de l'assuré ;
- Dommages causés à des tiers dont l'assuré est juridiquement responsable ;
- Pertes et avaries causées aux marchandises transportées vis-à-vis des quelles la responsabilité du transporteur peut être légalement ou contractuellement engagée.

En assurance aviation, les garanties les plus couramment souscrites couvrent les risques corps des aéronefs,

Le risque responsabilité civile à l'égard des tiers non passagers et le risque responsabilité civile du transporteur aérien à l'égard des passagers, du fret et du courrier.

Le rôle de l'assurance transport de facultés maritime :

Outre l'assurance des corps de navires de mer et de pêche, des unités fluviales, des engins de servitude, des structures de recherche et d'exploitation de pétrole ou de gaz en mer et des bateaux de plaisance, l'assurance maritime couvre les pertes et avaries matérielles subies par les marchandises transportées. De ce fait, elle joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce, car les risques de pertes et d'avaries sont si nombreux que pratiquement toutes les marchandises exportées ou importées sont assurées et que l'attestation d'assurance transports est l'une des pièces exigées pour l'ouverture des crédits bancaires.

L'assurance maritime occupe toujours une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées et cela pour double raison :

- Les marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de notre commerce extérieur ;
- Dans un but de simplification, les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble du transport assuré, dès lors qu'il y a trajet maritime, même si une partie du voyage assuré est effectuée par un autre mode de transport, aérien, terrestre ou fluvial.

8. Les avantages et contraintes du transport maritime de facultés :

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport.

8.1. Le transport maritime présente les avantages suivants :

- Gros volumes,
- Prix compétitifs,
- Peu polluant,
- Alternative à la route bénéficiant de mesures politiques et légales incitatives,
- Convient aux longues distances.

8.2. Ce mode de transport présente aussi des inconvénients :

- Besoins de manutention et ruptures de charge,
- Dépendance vis-à-vis de la route pour la partie finale du transport,
- Pas très flexible (pas de « porte à porte »),
- Infrastructures limitées et hétérogènes,
- Temps de transit plus longs.

Nous allons les présenter dans le tableau n°01 :²¹

Tableau N°01 : Les avantages et les inconvénients du transport maritime

Caractéristiques et Techniques	Avantages	Inconvénients
♣ Diversité et adaptation des différents types de navires (porte-conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). ♣ Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de la manutention et des assurances.	♣ Taux de fret avantageux sur certaines destinations. ♣ Possibilités de stockage dans les zones portuaires. ♣ Tous les points du globe peuvent être desservis.	♣ Délais importants. ♣ Encombrement portuaire de certaines zones. ♣ Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. ♣ Rupture de charge et manutention (source d'avaries). ♣ Assurance plus élevée et emballage plus onéreux.

Source : Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, Paris, 2008, p16.

9. Pourquoi choisir le fret maritime ?

- 1- Économique : Le coût d'expédition par bateau est généralement le plus compétitif
- 2- Pratique : il permet de transporter de gros volumes sur de moyennes et longues distances.

²¹ Ghislaine Legrand, Hubert Martini, « Commerce international Gestion des opérations import-export cours applications », DUNOD, Paris, 2008, p16.

- 3- Sécurisé : emportés dans des containers, les produits sont transportés hermétiquement et même sous température dirigée.
- 4- Fiable : le transport par voie maritime offre de garantie de sureté et de régularité.
- 5- Écologique : il émet 5 fois moins de CO₂ que le transport routier et 13 fois moins que le transport aérien, ainsi nous avons la convention MARPOL qui vise à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires tant accidentelle que découlant d'opération de routine.²²

Section 3 : Les intervenants dans la chaine du transport maritime et l'objet assuré.

Les opérations de transport de facultés nécessitent l'intervention de plusieurs acteurs, pour assurer le bon déroulement de la procédure de transport. Ainsi il est primordial de connaître même les intervenants sur le marché d'assurance maritime et la variété des facultés a transporté par la voie maritime.

1. Les principaux auxiliaires du transport de la chaine maritime :

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre un port A et un port B. Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées.²³

1.1. Les ports-commerciaux

Les ports commerciaux nationaux sont des entreprises publiques à caractère industriel et commercial. Il leur est confié le monopole de fait sur l'ensemble des fonctions portuaires, à savoir le pilotage, le remorquage, le lavage, l'avitaillement des navires en eau douce, les opérations de manutention à bord et à terre.

1.2. Les armateurs

Ils équipent et exploitent des navires pour la navigation commerciale. Ils peuvent être les propriétaires (fréteurs), les exploitants ou les affréteurs (loueurs de navires). Leur principale activité est le transport maritime de marchandises ou de passagers. Leur rôle est donc de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bonne état.

1.3. Les chargeurs

²² www.imo.org.fr consulté le 13-11-2021 à 18h : 51

²³ Moise Donald Dailly, « Logistique et transport international de marchandises », Guide pratique, Le HARMATTAN, 1er édition, 2013, p 92 et 93.

Le chargeur est considéré comme une personne ou une société qui effectue les opérations de chargement. En pratique, le chargeur (souvent l'exportateur) ne procède pas au chargement, la plupart du travail est du ressort de l'entreprise de manutention au niveau du port, mais l'entreprise portuaire n'est pas considérée comme un chargeur.

Le chargeur (propriétaire ou non de la marchandise) est celui qui conclut le contrat de transport maritime de marchandises avec le transporteur. En cas de faute de ce dernier, le chargeur peut demander l'annulation du contrat.²⁴

1.4. Le Fournisseur

Il est le propriétaire de la marchandise transportée, matérialisée par un document écrit appelé connaissance. Son rôle consiste à préparer la marchandise, prospector un navire, déplacer la marchandise jusqu'au port d'embarquement.

1.5. Le transporteur maritime

C'est le propriétaire de la compagnie de transport maritime, il est engagé de la part de l'expéditeur pour transporter et livrer une marchandise en un lieu spécifié (EX : le port), de plus, il est chargé de mettre le navire en état de navigabilité, en outre, l'armer, l'équiper et l'approvisionner.

Il est tenu de surveiller la marchandise durant son transport, et d'apporter les soins et l'attention nécessaires aux chargements et aux déchargements et la manutention de cette dernière. Il est responsable de la marchandise du moment de l'embarquement jusqu'au moment où elle sera remise à son destinataire, des pertes et des dommages qu'elle peut subir durant son transport.²⁵

1.6. Le courtier maritime

Est considéré comme courtier maritime toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat, s'engage moyennant une rémunération, à agir comme intermédiaire pour conclure des contrats d'achats et de ventes du navire, des contrats d'affrètements et de transport maritime et d'autres contrats relatifs au commerce maritime.²⁶

1.7. Le courtier d'affrètement

Les courtiers d'affrètement sont définis comme des courtiers libres s'entremettent entre le frèteur et l'affrèteur d'un navire. Ils sont également courtiers en achat et vente et

²⁴ Belotti Jean, « transport international de marchandises », 4e édition, Vuibert, 2015, p 60.

²⁵ Article 27 de la loi 1966 du CMA.

²⁶ Article 631 du CMA, 2008.

parfois jouent un rôle d'intermédiaire entre armateur et chantiers lors de la commande d'un navire neuf.²⁷

1.8. Le transitaire

Il est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il est chargé d'effectuer pour le compte de la marchandise un certain nombre d'opérations : les formalités douanières, la réservation de fret auprès du transporteur, la rédaction de connaissements, le groupage, le dégroupage, la reconnaissance et le passage de la marchandise, etc. suivant les cas il peut être simple mandataire (soumis exclusivement à une obligation de moyens) ou, plus largement, commissionnaire.

Dans ce cas, il a entière liberté de concevoir la solution de transport la plus appropriée, le choix des modes de transport et de transporteur et de négocier les contrats avec ces derniers. Il est, en contrepartie, astreint à une obligation de résultat.

A noter que les professionnels portuaires intègrent fréquemment plusieurs fonctions : un transitaire aura une activité de stockage et de manutention. Il n'est non plus rare de rencontrer qu'il possède une division qui s'occupe du transport de poste-acheminement terrestre.

1.9. Le consignataire ou agent maritime

Spécialiste portuaire auquel l'armateur confie l'organisation de l'escale des navires, la gestion opérationnelle de ces derniers (liaison entre le port, le navire et l'équipage) durant l'escale maritime ainsi que le suivi administratif des marchandises transportées. Il doit en particulier remettre à bord du navire les documents qui accompagnent la marchandise et la déclarer sur le quai auprès de la douane. Au service du commandant de bord, le consignataire travaille aussi et surtout pour le compte de l'armateur (le propriétaire du navire).

1.10. L'aconier (manutentionnaire)

Il s'agit d'un auxiliaire maritime qui assume des fonctions juridiques de réception, de reconnaissance, de garde et de délivrance suivantes :²⁸

- ♣ Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises à embarquer et les garder jusqu'à leur embarquement.
- ♣ Réceptionner et reconnaître à terre les marchandises débarquées et les garder jusqu'à leur remise au destinataire.

²⁷ BAUCHET Pierre, « les transports mondiaux, instrument de domination », éd Economica, Paris, 1998, P.291.

²⁸ Jean Belotti ; op.cit. ; p 278, p 279

Sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui qui a requis ses services et qui, seul, peut engager une action contre lui et tout ce qui concerne la limitation de la responsabilité et la réception ressort du droit commun.

1.11. La douane

La douane est un service administratif chargé de contrôler les importations et les exportations des marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur. Elle est habilitée à lever des droits et à appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.²⁹

1.12. Le Destinataire Final (Importateur)

C'est la personne physique ou morale qui possède le droit de se faire délivrer la marchandise lorsqu'elle présente le connaissement. Ses tâches sont :

- ♣ Procède ou fait procéder par l'intermédiaire de son représentant qui n'est autre que le transitaire aux formalités d'enlèvement de la marchandise et autres formalités touchant la marchandise (expertise, contrôle, magasinage...) ;
- ♣ C'est le propriétaire de la marchandise et dans la plupart des cas celui qui est mentionné au connaissement et dont il est le titulaire.³⁰

2. Les variétés de facultés 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.

2.1. La nature de la faculté transportée :

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 afin de savoir les mesures de sécurité à prendre en considération pour assurer l'état normal de marchandise durant le transport et toute sa chaîne de distribution, stockage et d'entreposage. Les marchandises transportées peuvent être des produits périssables, des produits dangereux ou des produits fragiles.

²⁹ MARIE-MADLEINE Damien, « Dictionnaire de transport et de la logistique » 2^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2005, p194.

³⁰ Habrache(M), Sakher(m), Ghirbi(M), « la consignation des navires », INSIM, 2010, p 23

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.

2.1.2. 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 produits qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transportent 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.³¹

2.2. Typologies des facultés transportées :

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

Tableau N°02 : Typologie des facultés 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

³¹ Jean BELLOTI, « transport international de marchandises », Ed Broché, 5ème édition, France, 2015, p. 34.

	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.com>

3. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime :

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

3.1. 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 suivantes. Les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés.

La compagnie d'assurance est une personne morale son champs d'activité est régit 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 montant de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité»

3.2. 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).

3.3. Les agents maritime d'assurance

« Ils sont des personnes physiques ou morale traitent au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leur qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son 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». ³²

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.

3.4. 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

³² Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 de la loi relative aux assurances.

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 suivante³³:

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

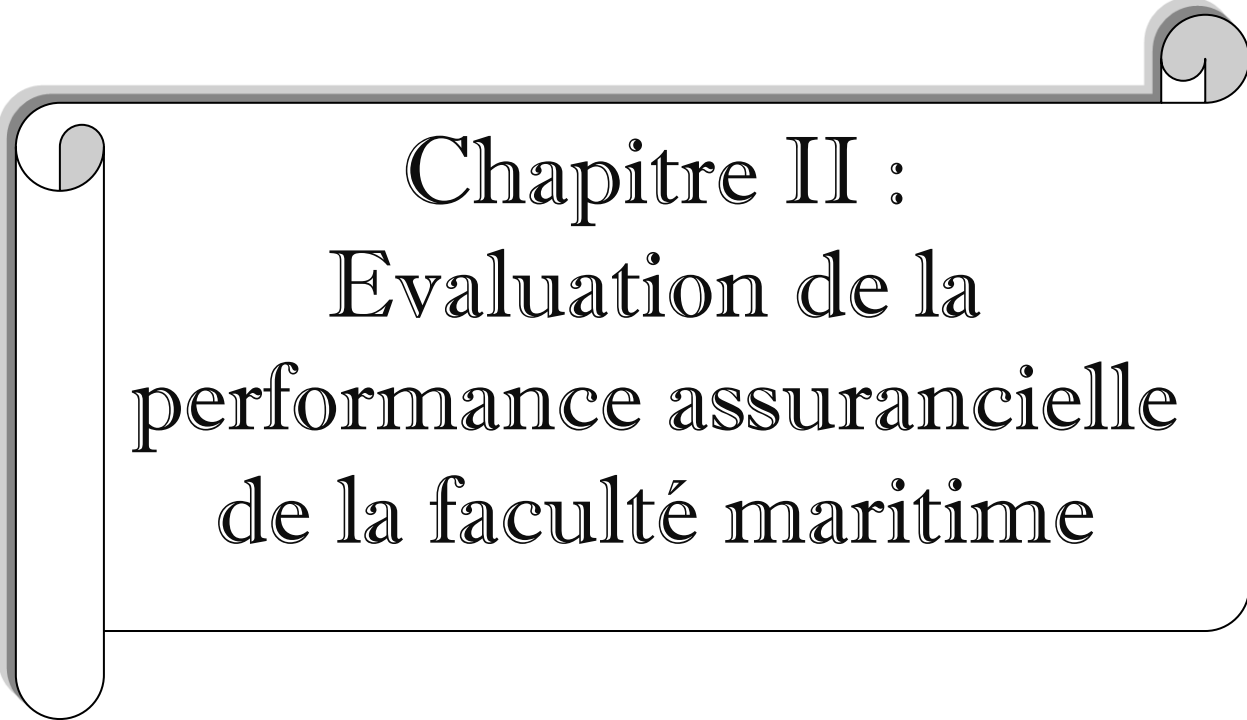
³³ Mélanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, P.56.

Conclusion :

Nous avons présenté dans ce chapitre le cadre général de notre travail, afin de connaître mieux le pilier historique et vital pour la sécurité économique du commerce international qui a été longtemps la seule forme d'assurance connue, vue que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par mer même si elle représente l'environnement le plus hostile que l'homme a été contraint d'exploiter.

En effet le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels, il fait appel à des intervenants dans le rôle est important, ainsi la variété de la marchandise transportée.

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 et dans notre thème et plus précisément l'assurance maritime de facultés.

A decorative scroll frame with a light gray background and a dark gray border. The frame has rounded corners and a vertical scroll on the left side. The text is centered within the frame.

Chapitre II : Evaluation de la performance assurancielle de la faculté maritime

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.

Le transport maritime a réussi à se faire une place très importante dans le commerce international. Ceci témoignait par presque la quasi-totalité des flux échangés dans le monde livré par cette voie. La navigation maritime est entourée de nombreux risques, comme le naufrage, l'échouement, la collision, la perte totale de délaissement, la capture ainsi que beaucoup d'autres.

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

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

Nous verrons cependant par la suite que le transport de marchandise par mer est plus fréquemment effectué sous connaissement, le code maritime algérien ainsi que le code des transports lui ont même dédié une partie importante. C'est pourquoi la deuxième partie de ce chapitre sera dédiée, à la responsabilité du transporteur qui est le noyau du transport maritime (SECTION II) ainsi nous allons voir les modalités de couverture appliquées et l'étendue de la garantie acquise, (SECTION III).

Section 01 : Généralité sur le contrat d'assurance maritime.

Il est nécessaire de définir le contrat d'assurance, de connaître les caractéristiques de ce dernier, et quelles sont les obligations des parties assurées, ainsi que la tarification et la résiliation du contrat, et comment ce fait le contrat sous connaissance et quelles sont les autres documents de transport maritime et quelle forme d'incoterms adaptés, mais avant tout nous allons procéder à un rappel historique.

1. Définition du contrat d'assurance maritime :

1.1. La notion du contrat maritime :

- « Le contrat d'assurance peut être définie comme la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, à couvrir un risque, en fournissant au souscripteur ou à un tiers une prestation en cas de réalisation de ce risque ».³⁴
- « Un contrat ou une police d'assurance maritime est un arrangement selon lequel une personne dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subie par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers, engagés dans une aventure maritime. En d'autres termes, l'assureur garantit ou souscrit le risque de l'assuré, le mot « risque » désigne le risque de perte afférent aux biens assurés. »³⁵
- « Le contrat d'assurance maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture ».³⁶

➤ Les éléments du contrat d'assurance :

- 1) La date et lieu de souscription ;
- 2) Les noms et les domiciles des parties contractantes, le cas échéant, avec l'indication que le souscripteur agit pour le compte d'un bénéficiaire déterminé ou pour le compte de qui appartiendra ;
- 3) Le bien ou l'intérêt assuré;

³⁴ BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome, contrat d'assurance, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, PARIS, 2002, P29.

³⁵ Rapport de secrétariat de la CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime ; NATIONS UNIES, New York 1982 page 08

³⁶ Code maritime «ORDONNANCE N° 95-07 DU 23 CHAABANE 1415 CORRESPONDANT AU 25 JANVIER 1995 RELATIVE AUX ASSURANCES ET SES TEXTES D'APPLICATION » Art 97.

- 4) Les risques assurés et les risques exclus ;
 - 5) le lieu des risques;
 - 6) La durée des risques garantis;
 - 7) La valeur assurée;
 - 8) Le montant de la prime d'assurance;
 - 9) La clause à ordre ou au porteur, si elle a été convenue;
 - 10) Les signatures des parties contractantes.³⁷
- La doctrine algérienne définit le contrat de transport maritime de marchandise comme étant un contrat par lequel le transporteur s'oblige à transporter une marchandise d'un port donné à un autre, en contrepartie, le chargeur ou bien le destinataire s'oblige à lui régler le prix du fret. Les effets du contrat commencent donc au moment où le transporteur maritime prend en charge la marchandise qui lui est remise soit par le vendeur lui-même, au lieu de sa production ou bien, par la voie d'un chargeur qui se trouve généralement un quai d'où sera embarquée la marchandise pour s'achever au lieu de livraison convenu.³⁸

1.2. L'objet du contrat :

Le présent contrat a pour objet de garantir les marchandises remises à des professionnels, transporteurs ou auxiliaires de transport, ou à La Poste pour être transportées conformément à la réglementation en vigueur et aux usages reconnus du commerce, lorsque l'assuré est propriétaire de ces marchandises ou est dans l'obligation de les assurer en application d'un contrat d'achat, de vente ou de services.³⁹

2. Les caractéristiques du contrat d'assurance maritime :

Le contrat est en outre doté de plusieurs caractéristiques juridiques, pour bien comprendre toutes les règles qui régissent la conclusion du contrat et sa validité, il s'agit en effet d'un contrat :

³⁷ Code maritime : «ORDONNANCE N° 95-07 DU 23 CHAABANE 1415 CORRESPONDANT AU 25 JANVIER 1995 RELATIVE AUX ASSURANCES ET SES TEXTES D'APPLICATION » Art 98.

³⁸ Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, 86Revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, année 1999, « contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien, auteur », p53, p 54.

³⁹ Solutions AXA pour les entreprises « Marchandises Transportées » p02.

2.1. Un contrat nommé :

« Le contrat d'assurance est « un contrat nommé » dans la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière. C'est une convention passée entre une entreprise l'assurance et une personne physique ou morale pour déterminé l'objet et les conditions d'une assurance, elle présente un certain nombre de caractère permettant de la situer dans les classifications usuelles du droit des contrats ».⁴⁰

2.2. Un contrat consensuel :

Le contrat d'assurance est à caractère consensuel car il réputé conclu dès le moment ou intervient l'accord des parties. Le consentement des deux parties, assureur et souscripteur, est nécessaire et suffisant pour la formation et la validité du contrat d'assurance.

2.3. Un contrat synallagmatique :

Le contrat d'assurance est synallagmatique car il comporte des engagements réciproques des deux parties. La réciprocité des obligations dans le cadre d'un contrat synallagmatique explique que l'assureur ne doit plus sa garantie si l'assuré a mal rempli ses obligations, soit dans la déclaration des risques, soit dans la déclaration des sinistres, soit en cas de non-paiement des primes. L'engagement de l'assureur est lié à celui du souscripteur, et inversement.

2.4. Un contrat aléatoire :

Le caractère aléatoire s'applique à l'objet même du contrat d'assurance : le risque garanti ; seul un risque aléatoire peut faire l'objet d'une assurance. Le caractère aléatoire du risque assuré fonde la validité du contrat d'assurance : il en résulte que si le risque est déjà réalisé au moment de la formation du contrat, celui-ci est nul.

L'aléa excite dès lors qu'au moment de la formation du contrat les parties ne peuvent apprécier l'avantage qu'elles en retireront parce que celui-ci dépend d'un événement ou d'un dommage incertain.

2.5. Un contrat à titre onéreux :

Il ne sert y avoir d'intention libéral entre les parties au contrat d'assurance, et le caractère aléatoire contre que chacune escompte réalise un profit dans l'opération.

Le souscripteur doit toujours payer le prix de la sécurité vendue par l'assureur, qu'il s'agisse de « prime » dans les entreprises commerciales, ou de « cotisation » dans les entreprises d'assurance à caractère mutuel ; le contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit de la part de

⁴⁰ Y.LAMBERT-FAIVRE, « précis de droit des assurances », 11eme éd Dalloz, 2001.p180.

l'assureur.

En revanche, il peut exister une intention libérale dans les relations assuré-tiers bénéficié, et notamment dans les assurances sur l'avis souscrites au profit d'un proche, ou encore dans les assurances souscrites pour le compte d'autrui.

2.6. Un contrat successif :

Le contrat d'assurance est un contrat s'échelonne toujours dans le temps et plus précisément dans un futur inconnu qui conforte le caractère aléatoire. La garantie est prévue pour une durée qui peut être soit très longue, la prime étant généralement payée chaque année, soit brève par exemple pour le temps d'un voyage aérien ; mais cette garantie qui fait l'objet du contrat se prolonge toujours après l'instant de sa conclusion ou de sa prise d'effet.

2.7. Un contrat d'adhésion :

« Le contrat d'assurance est un contrat d'adhésion dans la mesure où l'assuré ne peut discuter le contenant des clauses du contrat et n'a que la liberté de l'accepter ou de le refuser. En effet, il est vrai que le contrat d'assurance est élaboré, rédigé, imprimé par l'assureur, et l'assuré qui « adhère » à un contrat préétabli dont il n'a pas discuté les conditions générales, se contente souvent de remplir les blancs de l'imprimé ». ⁴¹

2.8. Contrat de bonne foi :

La bonne foi est fondamentale une 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.

Concrètement, la bonne foi du souscripteur est toujours présumée. Il appartient à l'assureur de prouver le contraire (ce qui est difficile). Dans le doute, l'assuré sera réputé de bonne foi.

3. Spécificité du contrat de transport maritime de marchandise :

Alors que le contrat de transport est conclu entre transporteur maritime et le chargeur il est néanmoins signé au profit du destinataire. Même si ce dernier n'apparaît pas en personne lors de la conclusion du contrat, c'est lui qui se présentera au port d'arrivée pour prendre livraison de la marchandise, comme c'est lui qui bénéficiera d'une action en responsabilité – action contractuelle contre le transporteur maritime au cas où la marchandise est endommagée ou perdue. ⁴²

La doctrine s'est néanmoins longtemps interrogée pour expliquer cette intégration au

⁴¹ J.LANDEL, « lexique des termes d'assurance », 5^{ème} éd L'argus de l'assurance, 2005, p29.

⁴² Droit maritime, conclusion du contrat de transport, chap. 2, p 634.

contrat d'une personne qui, à l'origine, n'a pas participé à sa conclusion. Après près d'un siècle de débats, la majorité de la doctrine considère aujourd'hui que c'est la nature des choses qui fonde les droits du destinataire. Le contrat de transport est, dès sa conclusion, dès l'origine, un contrat à trois personnes ; « il implique, par sa nature, le droit pour le destinataire de se prévaloir de la convention intervenue entre transporteur maritime et chargeur aux fins de déplacement de la marchandise. »⁴³

4. 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.

4.1. 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 ». ⁴⁴

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.

4.2. Types de Police d'Assurance

Il existe quatre types de police d'assurance maritime, l'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses adaptés à ses besoins, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient :

4.2.1. La police au voyage

C'est la formule la plus simple qui convient pour les expéditions occasionnelles. La

⁴³ Droit maritime, conclusion du contrat de transport, chap. 2, p. 634.

⁴⁴ August-Raynald WERNER, Op-cit, P.364

«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. **(Voir l'annexe N°01).**

4.2.2. 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», ⁴⁵plutôt que de 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.

4.2.3. 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». ⁴⁶

Cette 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. **(Voir l'annexe N°02).**

4.2.4. 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.

⁴⁵Jean-Patrick MARCQ, Op-cite, P. 162.

⁴⁶ Donald DAILLY, op- cite, P. 373.

Tableau N°03 : les différents types de police

Types de polices	Explications
AU VOYAGE	Elle permet à l'assuré de se couvrir au coup par coup et s'impose pour expédition isolée.
A ALIMENTER	Elle est adaptée aux contrats qui incluent des livraisons et donc des expéditions échelonnées. L'assuré définit précisément les risques couverts et connaît le montant à assurer et l'échelonnement des livraisons.
D'ABONNEMENT (ou POLICE FLOTTANTE)	Elle couvre l'intégralité des expéditions d'un assuré pour une année donnée. Cette police peut prévoir de couvrir sans déclaration l'ensemble des flux de l'entreprise sans exception afin d'apporter une sécurité maximale. La cotisation est alors calculée sur le CA.
TIERS CHARGEUR	Elle est souscrite pour le compte de leurs clients par les transporteurs.

Source : fais par moi-même.

5. Les obligations des parties :

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

5.1. Obligation de l'assuré

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

5.1.1. Le paiement de la prime

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

5.1.2. Obligation de mise en risque

Déclaration concernant le risque, à la souscription du contrat, l'assuré est tenue de répondre, sous peine des sanctions prévue si après exactement à toutes les questions tant écrites qu'orales de l'assureur concernant l'appréciation du risque. L'article 108 de Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré stipule que : L'assuré est tenu « de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur »⁴⁷

5.1.3. Renseignement relatifs en cours de contrat

L'obligation de l'assuré est de renseigner complètement et exactement l'assureur, ne

⁴⁷ Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 de la loi relatives aux assurances.

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

5.1.4. Les obligations en cas de sinistre

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

a) Déclaration de sinistre

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

— L'assuré doit dans le plu bref délai ;

- Indiquer dans la déclaration du sinistre :

- Toutes les explications exactes concernant le sinistre et son étendue, la date, la nature, les circonstances et le lieu du sinistre.

- Les causes connues ou présumées.

- Le montant approximatif des dommages.

- Fournir à l'assureur un état estimatif, certifié sincère et signé par lui des objets assurés détruits et sauvés.

- Fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur, notamment tous les livres de comptes et de commerce, factures, pièces de caisse, etc.

b) Constatation des dommages et pertes

Elles doivent être effectuées dans le délai de 30 jours à compter du débarquement des facultés assurées, ce délai est réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur, si le séjour à destination est prorogée, le délai de constatation l'est aussi. Les assurés sont tenus à s'adresser aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, pour la constatation des dommages. L'assureur est en droit de rejeter la réclamation, si cette obligation n'est pas respectée. Art 144 stipule que : « l'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à l'état aux même temps et lieu. Le taux de dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée ».⁴⁸

En cas de désaccord, il est possible de demander dans les 15 jours qui suivent l'expertise, une

⁴⁸ L'ordonnance 95-07 1995 de la loi relatives aux assurances, Art 144

contre-expertise amiable ou judiciaire.

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

c) Mesures conservatoires

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

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

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

d) Sauvegarde du recours

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

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

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

5.2. Obligation de l'assureur

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

5.2.1. Le règlement en avarie

Il s'agit de prendre sommairement le mode de règlement, et de déterminer le montant de l'indemnité à payer en tenant compte des franchises applicable. Le règlement est établi sur chaque colis pour toutes les facultés autres que celle chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et pour compte.

Cette manière de procéder est indispensable pour permettre à l'assureur l'exercice du recours. En effet, la responsabilité du transporteur est limitée à une valeur déterminée par colis,

ce mode favorise l'assuré et la franchise est calculée sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur l'ensemble de la valeur assurée.

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance... »⁴⁹.

L'indemnité due doit être réglée dans les trente jours qui suivent le dépôt du rapport définitif de l'expert.

a) Le règlement par quotité de dépréciation

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

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

b) L'application des franchises

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

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

5.2.2. Le règlement par voie de délaissement

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise »⁵⁰.

La formule adoptée par l'ordonnance du 25 janvier 1995 consiste à étendre les champs d'application de la formule de délaissement. Le délaissement est une possibilité offerte à l'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, quel que soit son choix, restera renouvelable de la valeur assurée.

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

⁴⁹L'ordonnance 95-07 1995 des lois relatives aux assurances, Art 117

⁵⁰Patrick Marc, « risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance ». Ed l'argus de l'assurance. P182

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

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

Après l'offre et engagement, le délaissement s'effectuera par un acte extra judiciaire et portera sur l'ensemble des droits de l'assuré sur la chose transférée à l'assureur. Cependant, si le règlement par voie de délaissement est susceptible d'opérer un transfert de propriété, l'assureur peut se désister. « ..., Dans le cas d'acceptation de délaissement, l'assureur acquiert les droits de l'assuré sur les biens assurés, à partir du moment où la notification de délaissement lui en a été faite par l'assuré »⁵¹

6. Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime :

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

6.1. Tarifications de l'assurance maritime

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

6.1.1. La valeur assurée

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

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

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement pour les facultés, des frais accessoires et du profit espéré :⁵²

- Lorsque la somme assurée s'avère inférieure à la valeur réelle de l'objet au sens du présent article, l'assureur n'est tenu de payer qu'un montant : égal à la valeur assurée, en cas de sinistre

⁵¹L'ordonnance 95-07 1995 des lois relatives aux assurances, Art 115.

⁵²L'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 de la loi relatif aux assurances, Art 105.

total ou déterminé proportionnellement à la valeur assurée par rapport à la valeur réelle, en cas de sinistre partiel.

- Lorsque la somme assurée s'avère supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est tenu de payer qu'à concurrence de cette dernière valeur.

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20%. La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou à défaut par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée⁵³.

6.1.2. La déclaration de valeur

« Lorsque la déclaration définitive de la valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base de règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature »⁵⁴

Lors de l'évaluation de la valeur de marchandise, un certain nombre d'erreurs peut être occasionné donnant lieu à la sur-assurance et l'assurance cumulative ou à la sous-assurance.

Le caractère indemnitaire de l'assurance, avance que le souscripteur doit s'assurer pour une valeur supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

L'article 172-6 du code des assurances avance que si l'assureur établit l'existence d'une fraude causée par l'assuré, l'assurance contractée est nulle pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée, et la prime lui reste acquise. Le même cas si la valeur assurée est une valeur agréée.

L'article 172-7 du code des assurances a précisé que, lorsque la volonté de fraude n'est pas éclairée, La sur-assurance est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées.

L'article 172-8 du code des assurances énonce la nullité des assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée s'il y ait une intention de fraude.

En revanche, l'article 172-9 du code des assurances stipule que les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale supérieure à la valeur réelle, leur conformité est imposée par la déclaration de leur existence et la demande de règlement par

⁵³Conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances, L'art. N°12-1 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005.

⁵⁴Conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurance, L'art. N°12-4 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005.

l'assuré permettant une réduction proportionnelle de l'indemnité.

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

6.1.3. La fixation de la prime

C'est un élément commercial de la police d'assurance, le montant de la prime étant fixé par ailleurs entre l'assureur, l'assuré et le courtier. **(Voir l'annexe N°03).**

a- La tarification du risque ordinaire

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

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

b- Aperçu sur les risques exceptionnels

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

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

La prime est payable au comptant, au lieu de la souscription de l'assurance, en instant de la remise de l'acte dont elle est résulter à l'Assuré.⁵⁵

6.1.4. L'application des surprimes

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

a. L'article 3 prévoit le cas des pertes de quantités provenant de jet à la mer ou d'enlèvement

⁵⁵ Conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances, L'art. N°13 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005.

par la mer pour les marchandises chargées en pont.

b. L'article 11 prévoit le cas d'escale autre que celle prévue, le cas de déviation ou de transbordement, aussi le cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré, s'ils sont le résultat d'un risque couvert.

c. L'article 33 autorise l'application de surprime, en raison de l'âge et du pavillon du navire.

6.1.5. Les droits, taxes et impôts

Les taxes, droits et impôts de toute nature nécessaires à la souscription de contrat d'assurance, aussi le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et payables dans les mêmes conditions que la prime.⁵⁶

6.2. La résiliation du contrat d'assurance maritime

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

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

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause précis figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.⁵⁷

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

En cas de retrait d'agrément, ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.⁵⁸

Aussi l'Art. 111. de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances annonce que dans le cas de non-paiement de la prime, l'assureur doit mettre en demeure l'assuré, par lettre recommandée avec accusé de réception, d'avoir à payer la prime dans les huit (8) jours suivants. Passé ce délai et à défaut de paiement, l'assureur arrête la garantie. Dix (10) jours après la suspension de la garantie, l'assureur peut résilier le contrat et dans ce cas, en informer l'assuré par lettre recommandée avec accusé de réception.

⁵⁶ Conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances, L'art. N°14 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005,

⁵⁷ Code des assurances, Art L.172.21.

⁵⁸ Code des assurances, Art L.172.22.

7-Les documents du transport maritime :

Le principale document en transport maritime est le connaissance ;

7-1 -Exécution du contrat de transport sous connaissance :

Le document le plus utilisé dans le transport de la marchandise par mer est le connaissance, il est nominatif, lorsqu'il indique le nom et l'adresse du destinataire, à l'ordre du chargeur ou du réceptionnaire, dans ce cas il est transmissible par simple endossement, et au porteur, sans aucune indication, ce dernier se transmet par la simple remise du document.⁵⁹

7-1-1-La forme du connaissance

Le connaissance est établi en au moins deux exemplaires, datés et signés par le transporteur⁶⁰ ; chaque exemplaire comporte des indications relatives à la marchandise⁶¹ et à son destinataire⁶². D'abord, l'indication des parties, puis le nom du transporteur ainsi que l'identification du chargeur et du destinataire et enfin, l'identification de la marchandise conforme à la déclaration du chargeur et éventuellement des indications du transporteur concernant l'état de la marchandise⁶³. **(Voir annexe N°04).**

7-1-2-Emission du connaissance :

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissance.

2. Le connaissance peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissance signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis.

7-1-3- Contenu du connaissance :

1. Le connaissance doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

a) La nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur

⁵⁹ González Lapeyre, p 21.

⁶⁰ D. no 66-1078, 31 déc. 1966, art. 37, JO 11 janv. 1967

⁶¹ Convention. De Bruxelles, 25 août 1924, art. 3-3 ; D. no 66-1078 pré. Art. 35

⁶² Lamy Logistique « Transports – Distribution physique- Transports aériens, maritimes et commission de transport- Etude 420- Transports maritimes- Section1, - Partie 4-

⁶³ Madame MSITRI Fatima, Conseillère auprès de la Cour Suprême, revue de la Cour Suprême Algérienne, édition spéciale sur les arrêts de la chambre commerciale, « Contrat de transport maritime des marchandises dans le droit maritime algérien », p53, p54 année 1999.

identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;

- b) L'état apparent des marchandises;
 - c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;
 - d) Le nom du chargeur;
 - e) Le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
 - j) Le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
 - g) Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
 - h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
 - i) Le lieu d'émission du connaissement;
 - j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
 - k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
 - l) La mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire ;
 - m) L'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
 - n) La date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
 - o) La ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord.
2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement "embarqué" qui, en sus des indications, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissement "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement "embarqué".
3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au début.

7-1-4- Connaissance: réserves et force probante

1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissance "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.

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

7-2- La lettre de transport maritime :

(En anglais seaway bill) est un document servant de preuve du contrat de transport et comporte les informations suivantes : le port d'embarquement, le port de destination, le nom du navire, le nom de l'expéditeur ou encore le nom et l'adresse du destinataire. C'est donc un document

non négociable et même s'il sert de preuve de la réception de la marchandise à bord du navire, elle n'est pas pour autant un titre de propriété de cette même marchandise. Mais, le lettre de transport est un document facile à établir et donc est idéal dans les transports de courtes distances qui ne nécessitent pas de transaction commerciales durant le trajet. Ce document est d'ailleurs souvent utilisé dans les transports entre Marseille et Alger.

En tout état de cause, le caractère non négociable de la lettre de transport présente aussi des avantages en ce qu'il permet au réceptionnaire de prendre livraison de la marchandise en justifiant seulement de son identité et en prouvant qu'il est bien le destinataire figurant sur le document émis au départ. Il n'aura pas besoin de présenter l'original de la LTM alors, que lors du transport sous connaissance, la présentation d'un original est la condition sine qua non pour enlever la marchandise. Cette facilité d'enlèvement permet donc d'éviter la lettre de garantie bancaire à la livraison que réclament les transporteurs en cas de non-présentation des connaissements par le destinataire.⁶⁴

7-3- Billet de bord : qui est un document de réception des marchandises délivré par les armateurs ou leurs représentants, pour constater la réception en bon état des marchandises et si les marchandises ne sont pas conformes, on porte des réserves au billet de bord⁶⁵. **(À voir annexe n°05).**

7-4- 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.

7-5- 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.

7-6- Le certificat d'origine : Document attestant l'origine de la marchandise, il doit être certifié par une autorité reconnue dans le pays d'exportation.

7-7- Le certificat d'assurance : C'est un document attestant qu'une assurance cargo a été placée sur marchandise.

*** Garanties données par le chargeur :**

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du

⁶⁴www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html consulté le 01-11-2021 à 15h :19

⁶⁵www.lomag-man.org/glossaire%20dico/glossaires-dico-transport_maritime/ consulté le 02-11-2021 à 11h : 02

préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

*** La clause de compétence au regard des règles de droit algérien**

L'article 747 du code maritime algérien permet aux parties d'inclure des stipulations contractuelles tendant à choisir le tribunal compétent pour trancher un litige éventuel découlant du contrat de transport de marchandises par mer.⁶⁶

De la même manière, l'article 106 du code civil ⁶⁷fait de l'accord des parties une règle de loi et le juge algérien est, en principe, tenu de faire application des stipulations contractuelles conclues entre les parties.

On constatera ainsi, que cette règle se voit souvent appliquer par les juges du fond comme ainsi que nous l'illustre l'arrêt de la Cour d'appel d'Alger de 2014 qui a retenu la validité de la clause de compétence insérée dans le contrat conclu entre les parties et ainsi écarté la compétence du

⁶⁶« Sous réserves des stipulations prévues ci-après, les dispositions du présent titre ne sont applicables que dans la mesure où d'autres stipulations n'ont pas été expressément convenues. Aux transports maritimes effectués entre les ports algériens et les ports étrangers, les dispositions particulières de la convention internationale en la matière, dont l'Algérie est partie, sont applicables au besoin », Article 747 CMA.

⁶⁷« Le contrat fait la loi entre les parties, il ne peut être révoqué, ni modifié que de leur consentement mutuel ou pour les causes prévues par la loi ». Art. 106 codes du commerce algérien.

tribunal algérien au profit d'une juridiction étrangère⁶⁸.

Ainsi, le juge algérien estime que la clause de compétence est opposable à l'égard du chargeur de sorte qu'il écartera sa compétence si tel est l'accord des parties.

Même solution concernant le transport de marchandises par mer où le destinataire est en même temps chargeur. Le juge algérien assimilera la position du destinataire à celle du chargeur qui a signé le contrat de transport et donc il a forcément acquiescé à la clause de compétence.

Le problème réside dans les contrats où le destinataire reçoit le connaissance postérieurement à sa signature par le chargeur de sorte que la question de l'opposabilité des clauses insérées dans celui-ci posera problème étant donné que le destinataire n'est pas partie au contrat de transport maritime de marchandises dès sa conclusion.

Ici, la loi algérienne considère le destinataire comme étant tiers au contrat signé entre le chargeur et le transporteur maritime et donc le destinataire ne succèdera pas aux obligations du chargeur;

La solution adoptée par les juridictions algériennes sera donc assez proche de l'ancienne position des juridictions françaises dès lors, le juge algérien fera application du droit commun et regardera l'apposition de la signature du chargeur sur les stipulations du connaissance comme lui étant opposables à lui seul et non pas opposables au destinataire de la marchandise, sauf si le chargeur a accueilli l'accord préalable du destinataire.

Nous pouvons illustrer nos propos par les jurisprudences suivantes :

- Arrêt de la Cour Suprême Algérienne rendu en date du 27 septembre 2000 qui a censuré un arrêt de la cour d'appel au motif que celle-ci, se basant sur des clauses insérées au connaissance, s'est déclarée incompétente au profit d'un tribunal étranger
- estimant qu'elles primaient sur les stipulations contractuelles⁶⁹.

Ici, la Cour suprême a fait application des dispositions du droit commun⁷⁰

- Arrêt de la Cour suprême algérienne rendu en 2010 par lequel la Cour a rejeté un moyen de la société Sloman Neptune qui avait soulevé l'incompétence du juge algérien au profit d'un tribunal étranger en invoquant la clause de compétence insérée au connaissance ; La Cour Suprême a indiqué que « le connaissance concerne la relation entre le chargeur et le transporteur et cette relation ne peut avoir des conséquences pour le destinataire qui au demeurant n'est pas partie au contrat de transport, la clause de compétence ne lui est dès lors

⁶⁸Arrêt de la Cour d'appel d'Alger, n° 2014/04113 du 14/12/2014.

⁶⁹Arrêt Cour Suprême d'Alger n° 120612 du 27/09/2000.

⁷⁰Les articles 41 et 41 du code de procédure civile et administrative en Algérie.

pas opposable »⁷¹.

- Arrêt de la Cour suprême algérienne de 1999, dans lequel elle indique que le fait que le destinataire réclame sa marchandise et la retire en contrepartie de la remise de son exemplaire du connaissement au transporteur après l'avoir signé au préalable, n'est pas un élément retenu par les juges algériens pour apprécier l'opposabilité de la clause de compétence à l'égard du destinataire.⁷²

NB : La Convention de Bruxelles de 1924 ne contient aucune disposition relative à la compétence des juridictions appelées à statuer sur la responsabilité du transporteur maritimes, le juge algérien va donc faire application de ses règles de droit commun. En conséquence, il peut admettre l'opposabilité de la clause de compétence si la partie intéressée rapporte la preuve que le destinataire était partie au contrat de transport, chose qui serait impossible à faire à moins que le chargeur soit en même temps destinataire de la marchandise. La solution serait donc de recueillir l'accord préalable du destinataire au plus tard au moment de la livraison de la marchandise étant donné que la Convention de Bruxelles de 1924 ne prohibe pas en matière de compétence juridictionnelle de clauses dérogeant au droit commun.

L'accroissement du commerce international allié aux progrès technologiques et logistiques ont permis la révolution du conteneur et engendré une accélération des cadences des opérations portuaires. Sur les porte-conteneurs il est devenu quasiment impossible d'établir un connaissement, comportant les mentions obligatoires définies par la convention de 1924 et signé par le transporteur, avant le départ du navire. Aussi, ces dernières années, pour ce type de transport, sont apparues d'autres documents, tels que la lettre de transport maritime. Mais ces documents ne sont ni des titres négociables ni des actes de propriétés comme l'est le connaissement⁷³.

Le terme INCOTERM est tiré de l'anglais International Commercial Terms, il s'agit d'une série de termes en trois lettres. Ces termes traduisent la répartition des coûts (coût du transport par exemple) et des risques entre les parties. L'usage des règles Incoterms est purement volontaire et les vendeurs (exportateurs) sont libres de les utiliser ou pas et surtout d'utiliser n'importe quelles règles Incoterms.

8-Les incoterms :

Le commerce international est régi par un ensemble de règles, qu'on appelle les « **incoterms** ».

⁷¹Arrêt de ch. com. et mar. de la Cour Suprême n° 661705 du 03/03/2010, société Sloman Neptune c/ CAAT et l'entreprise portuaire d'Alger.

⁷²Arrêt de la ch. Com. et mar. de la Cour Suprême algérienne, chambre commerciale et maritime, n° 162697 du 16/12/1997, revue de la cour suprême algérienne, 1999.

⁷³www.lantenne.com/Le-lettre-de-transport-maritime_a14440.html/ consulté le 01-11-2021 à 15h :12

Ces règles internationales, à **caractère facultatif**, ont pour objet de définir un langage commun entre vendeurs et acheteurs, afin d'éviter les différences d'interprétation.

Les principaux termes utilisés sont :

- Le mode d'achat **F.O.B**, qui veut dire « franc-bord » ou « free on bord ».
- Le mode d'achat **C&F**, qui veut dire « cout et fret »
- Le mode d'achat **C.I.F (CAF)**, qui veut dire « cout, assurance, fret »

8.1. **LE F.O.B :**

Le mode d'achat ou de vente F.O.B signifie que seul le prix de la faculté, de l'emballage est des frais de mise à bord du navire est facturé.

Dans ce type de contrat, **le vendeur** doit livrer la faculté conformément aux stipulations du contrat, à bord du navire désigné par l'acheteur.

L'acheteur lui, doit payer le prix contractuel, affréter un navire ou retenir l'espace nécessaire à bord d'un navire, supporter tous les frais qui sont à la charge de la faculté et tous les risques qu'elle peut courir à partir du moment où elle a passé effectivement le bastingage du navire.

On dit alors que le transfert de propriété se produit dès que les facultés sont à bord du navire et dès lors, cette dernière voyage aux risques de l'acheteur.

8.2. **LE C&F :**

Le contrat conclut au mode C&F consiste :

- **Pour le vendeur de :**
 - Livrer la faculté conformément aux termes du contrat,
 - Conclure à ses propres frais, aux conditions usuelles, un contrat pour le transport,
 - Charger à ses frais les marchandises, à bord du navire
- **Pour l'acheteur de :**
 - Payer le prix contractuel,
 - Supporter tous les risques inhérents au voyage,

Comme pour le mode F.O.B le transfert de propriété se produit dès que les facultés sont à bord du navire. Les risques du voyage sont à la charge de l'acheteur.

8.3. **LE C.I.F (ou C.A.F) :**

Le contrat conclut au mode C.A.F consiste :

- **Pour le vendeur de :**
 - Livrer la faculté conformément aux termes du contrat ;

- Conclure à ses propres frais, aux conditions usuelles, un contrat pour le transport ;
- Charger à ses frais les facultés, à bord du navire ;
- Fournir à ses frais et sous forme transmissible une police d'assurance maritime.

- **Pour l'acheteur de :**

- Payer, principalement, le prix contractuel ;

Attention : contrairement aux idées reçues, dans le mode C.A.F, tel que prévu par les incoterms, l'acheteur supporte également tous les risques que peut courir la faculté à partir du moment où elle est mise à bord du navire la seule différence est que certains de ces risques sont assurés par un contrat souscrit par le vendeur et que la mise en œuvre de la garantie, en cas de sinistre, incombe à l'acheteur

En d'autre termes et au sens strict des incoterms, non seulement la mise en œuvre des démarches pour remboursement incombe à l'acheteur, mais encore, les dommages survenant suite à des événements exclus par la police, resteront à la charge de l'acheteur (voir exclusions prévues aux conditions générales de la police)

Mais il est vrai qu'en pratique, certains importateurs, optent pour ce mode d'achat à la condition que le vendeur accepte que le transfert de propriété se face au port de déchargement. Le plus souvent l'acheteur exige le remplacement ou la réparation des objets endommagés au lieu et place d'une indemnité de l'assureur.

A compter de janvier 2000, de nouvelles règles internationales (**les incoterms 2000**), adaptées à l'évolution des pratiques commerciales de l'an 2000 ont été mises en vigueur par la chambre internationale de commerce (**C.C.I**).

La nouvelle présentation des incoterms par la C.C.I regroupe les termes en quatre catégories, à savoir :

- **8.4. Le terme « E »** (vente départ usine) :

Cas où la livraison de la faculté à l'acheteur par le vendeur est effectuée à l'usine (**EX WORK** ou **EXW**) ;

- **8.5. Les termes « F »** (vente avec le transport principal non acquitté) :

Cas où la livraison de la faculté par le vendeur se fait entre les mains d'un transporteur, choisi par l'acheteur (**FAS** : franco le long du navire, **FOB** : franco bord).

- **8.6. Les termes « C »** (vente avec le transport principal acquitté) :

Cas où le vendeur doit conclure le contrat de transport aux risques de l'acheteur (**C&F** : **CFR**,

CIF : CAF).

- **8.7. Les termes « D »** (vente à l'arrivée) :

Cas où le vendeur assure l'acheminement de la faculté à ses risques et frais, jusqu'à destination (**DAF** : rendu frontière, **DES** : rendu ex ship, **DEQ** : rendu à quai, **DDU** : rendu droits non acquittés, **DDP** : rendu droits acquittés). (**Voir annexe N° 06**).

Section 02 : Responsabilité du transporteur comme source principale du trajet maritime de faculté

Le transport des marchandises par mer participait d'une aventure humaine. Aujourd'hui, les risques inhérents à ce type de transport ne semblent pas plus élevés que ceux de toute autre activité humaine. L'importance du transport maritime dans les échanges entre les peuples étant restée la même puisqu'il constitue l'un des premiers véhicules de la mondialisation dont on ressent davantage les effets présentement, nous avons entrepris de mener une étude sur la responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international.

C'est à l'occasion de l'exécution d'un contrat de transport que peut naître cette responsabilité. En effet, en vertu d'un tel contrat, un professionnel appelé transporteur s'engage à déplacer par mer les marchandises qui lui ont été remises d'un point à un autre en contrepartie d'une somme d'argent, le fret payé par une autre personne dénommée chargeur. Comme l'obligation du transporteur ne s'achève qu'avec la délivrance des marchandises objet du transport au destinataire dans un état identique à celui dans lequel il les a reçues du chargeur, sa responsabilité peut être engagée s'il a manqué d'exécuter convenablement les obligations contractuelles à lui imparties.

1- Fondement juridique de la responsabilité du transporteur :

“Autrefois, le droit maritime tenait le transporteur pour entièrement responsable des pertes ou dommages des marchandises, qu’il y ait eu ou non négligence de sa part et, en dehors de quelques cas, quelle que fût la cause de la perte”⁷⁴. L’origine de l’institution de la responsabilité du transporteur remonte au droit romain, notamment aux concepts du *receptumnavarum* et du *receptumcauponum et stabulariorum*. Il s’agissait d’un système de responsabilité de plein droit, autrement dit d’une responsabilité objective. “Il [le transporteur] n’était exonéré de cette responsabilité que si la perte ou le dommage était imputable à un cas de force majeure, à un ennemi public, à un vice propre de la marchandise, à une faute commise par le chargeur, ou si la marchandise avait été confiée dûment en avarie commune”⁷⁵.

La responsabilité du transporteur, au regard du commonlaw aussi bien que des codes écrits s’inspirant du droit romain, était très stricte et a survécu pendant plus de deux mille ans.

⁷⁴ Rapport du Secrétariat de la CNUCED, “Les connaissances”, doc. TD/B/C.4/ISL/6/Revu. 2, Nations Unies, New York, n° de vente 72.II.D.2, 1972, p. 12.

⁷⁵*Ibid.*, p. 12.

Se basant sur le principe de la liberté contractuelle reconnu par le commonlaw et les droits écrits, les armateurs ont cherché à insérer dans les connaissements des clauses visant non seulement les exceptions admises par le commonlaw, mais aussi les autres risques de mer en vue d'échapper à leur responsabilité. L'usage ainsi fait de la liberté contractuelle a permis au transporteur de se dégager de presque toutes ses responsabilités même si la perte ou le dommage subi par les marchandises étaient dus à une faute ou négligence de sa part.

2- Définition du transporteur maritime :

2-1- La notion du transporteur maritime :

Le noyau du transport maritime de marchandise est la sécurité du transport.

Sur ce point, le transporteur joue un rôle cardinal et considérable tout au long du voyage : il accepte la marchandise et la met à bord du navire, il a devoir de maintenir la navigabilité de son bâtiment et garder la marchandise, et une fois le navire arrivé au port de destination, il s'engage à décharger et livrer la marchandise à son destinataire.

Au début, seul le transporteur pourra bénéficier des droits spéciaux nés du contrat de transport maritime (ex : les cas exceptés, la limitation légale de responsabilité). Mais au fil du temps, pour s'adapter à l'actualité du transport maritime, on voit le développement du régime du transporteur de fait (A), et du transporteur contractuel (ex : NVOCC) (B).

(A) On entend toute personne qui effectue, en vertu d'un accord, tout ou partie du transport pour le compte d'un transporteur contractuel.

(B) On entend toute personne qui conclut un contrat de transport et fait effectuer, en vertu d'un accord, tout ou partie du transport par un autre transporteur.

Le transporteur maritime a été défini pour la première fois par les Règles de la Haye de 1924) de celles-ci prévoit que « 'transporteur' comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur ». Mais cette simple définition ne donne aucun moyen pour identifier le transporteur. Ensuite, le Protocole de Visby de 1968 n'a pas non plus modernisé les Règles de la Haye sur la définition du transporteur.⁷⁶

Cette difficulté suscitée par la définition étroite du transporteur et par le manquement du régime applicable au transporteur réel n'était pas apaisée jusqu'à l'apparition des Règles de Hambourg de 1978) stipule que « le terme 'transporteur' désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandise par mer est conclu avec un

⁷⁶<http://www.cdmf.org/> consulté le 03-11-2021 à 13h : 02

chargeur ». ⁷⁷

2-2- Les missions du transporteur maritime :

Le transporteur maritime est un métier souvent méconnu du grand public. Il est pourtant primordial et nécessaire sur les navires de transport de marchandises et de personnes.

Il est chargé de l'organisation et de la supervision des différentes opérations se déroulant dans une société de transport maritime.

Ainsi, il est au cœur même des activités se déroulant dans un service de transport maritime que cela concerne le transport de marchandises ou le transport de personnes.

Les missions d'un transporteur maritime couvrent aussi bien les aspects techniques que commerciales. Il est donc celui qui dirige de nombreuses opérations au niveau du transport maritime.

Il doit aussi superviser des équipes de travailleurs qui ont à leurs charges de nombreux conteneurs dans le cas de transport de marchandises. Il planifie et coordonne leur travail. Le transporteur maritime est aussi chargé du suivi et du contrôle des opérations maritimes comme le ravitaillement, l'embarquement des passagers.

Toute la responsabilité du bon déroulement de la traversée des marchandises ou des personnes est à sa charge. Il est donc en charge de la sécurité sur le navire.

3- Les obligations du transporteur maritime de facultés:

Comme précédemment évoqué, le contrat de transport maritime de marchandises ne crée pas seulement des obligations à la charge du chargeur, du destinataire et du commissionnaire du transport, mais également au transporteur comme partie au contrat de transport. Le transporteur doit remplir ses obligations contractuelles et est également soumis aux obligations légales.

Les obligations du transporteur maritime de marchandises varient par le biais des règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924), de la Convention de Hambourg, ou encore des Règles de Rotterdam.

Les Règles de La Haye (Convention de Bruxelles de 1924), traitent des obligations relatives au navire et aux marchandises. La doctrine et la jurisprudence ne sont pas unanimes sur la nature juridique de ces obligations. La charge de la preuve de la diligence raisonnable en cas des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité du navire, incombe au transporteur ou à toute autre personne se prévalant de l'exonération. En revanche, la charge de la preuve de la diligence raisonnable en dehors de cas des pertes ou dommages provenant ou

⁷⁷Chang LIU Sous la direction de Maître Christian SCAPEL, «Droit Maritime et des Transports », p 64, 2014.

résultant de l'état d'innavigabilité ne fait pas l'unanimité entre la doctrine et la jurisprudence. Contrairement aux Règles de La Haye qui énumèrent les obligations du transporteur, les Règles de Hambourg énoncent une obligation générale de diligence et de soin dont le transporteur est débiteur tant que les marchandises sont sous sa garde.

Les obligations du transporteur sont, selon nous, des obligations de moyens. Outre l'élimination de l'énumération des obligations du transporteur et la suppression du terme « diligence raisonnable » utilisé dans les Règles de La Haye, la Convention de Hambourg a éliminé le catalogue des cas exceptés.

Les obligations du transporteur selon les Règles de Rotterdam sont semblables à celles prévues par les Règles de La Haye, à la différence qu'elles obligent le transporteur à livrer les marchandises. De plus, le transporteur doit répondre du manquement résultant du fait d'autrui aux obligations qui lui incombent.

Concernant le fondement de la responsabilité du transporteur de marchandises selon les Règles de La Haye, la doctrine et la jurisprudence divergent. Certaines théories doctrinales et solutions jurisprudentielles considèrent qu'il s'agit d'une présomption de faute, d'autres sont favorables à une responsabilité de plein droit. Il en va de même pour la Convention de Hambourg. La situation est plus claire dans les Règles de Rotterdam. En effet, le fondement de la responsabilité du transporteur selon ces dernières est la présomption simple de faute qui accepte la preuve du contraire.

4- La responsabilité du transporteur :

Lorsque le transporteur n'exécute pas ou exécute mal son obligation, il sera déclaré contractuellement responsable du dommage en résultant pour son cocontractant. En principe on devrait également raisonner en termes de faute, dommage et lien de causalité mais le transporteur de marchandises est soumis à un régime de responsabilité plus sévère qui s'explique par son professionnalisme. Le code de commerce le déclare garant de la perte et des avaries sauf force majeure ou vice de la chose. De plus, il n'est pas exonéré en cas de retard car il devra justifier d'un événement assimilable à la force majeure.

Mais les pertes pendant le transport par mer ne sont pas toujours du fait du transporteur. Parfois, l'erreur vient d'autres intervenants du transport de la faculté par mer comme par exemple l'expéditeur, le consignataire, le transitaire ou le courtier maritime...

1)-L'existence d'une présomption de responsabilité :

Cette présomption résulte du fait que les textes prévoient la garantie de la marchandise

transportée. L'adjectif « garant » est important car il permet d'aller au-delà d'une responsabilité classique. la seule survenance d'une perte ou avarie durant le transport fait naître à la charge du transporteur une obligation de réparer.

Pour la même raison, seule la force majeure est tolérée à titre de tempérament. Certains auteurs ont fait valoir que le terme « garant » est une élégance de langage puisque dans les textes internationaux est utilisé l'adjectif « responsable » mais le législateur n'était pas d'accord avec la doctrine et lors de la réforme du code de commerce, a été maintenu l'adjectif garant et donc la présomption de responsabilité.

D'ailleurs, cette présomption de responsabilité s'accompagne d'une présomption de lien de causalité. Le voiturier est tenu de réparer le dommage du seul fait que la perte ou l'avarie a été constatée à l'arrivée. Le transporteur peut rapporter la preuve contraire par tout moyen mais cette preuve est très difficile.

De surcroît, ce régime de responsabilité a un caractère impératif puisque la loi de 1905 a interdit les clauses de non responsabilité dans les contrats de transport terrestre de marchandise et jusqu'à ce jour, cette règle du code de commerce n'a jamais été modifiée.

2)-La mise en jeu de la responsabilité du transporteur :

2.1). Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2.2). Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

2. 3). L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison.

2.4). Le transporteur est responsable:

2.4.a) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

2.4.b) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui

concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

2.4.c) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

2.5). En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

2.6). Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

2.7). Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

3- La durée de la responsabilité du transporteur :

La responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

Les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur :

a) A partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :

- i) Du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
- ii) D'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;

b) Jusqu'au moment où il en effectue la livraison:

- i) En remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) Dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du --destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

iii) En remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

4- Limite de la responsabilité du transporteur :

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a et b du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité.

5- Recours judiciaires :

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que

l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la convention.

3. le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la convention.

6- Déchéance du droit de limiter la responsabilité :

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit téméairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

*** Marchandises en pontée :**

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.⁷⁸

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée ou lorsque le transporteur ne peut

⁷⁸La loi de la chambre maritime commerciale, L'article 53.

pas, il invoquera un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur.

*** Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses :**

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou, le chargeur doit informer le transporteur, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées; détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable.

5- les cas où le transporteur n'est pas responsable :

Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) D'un "acte de Dieu" ;

e) De faits de guerre ;

f) Du fait d'ennemis publics ;

- g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une autorité judiciaire ;
- h) D'une restriction de quarantaine ;
- i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;
- j) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportées au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;
- k) D'émeutes ou de troubles civils ;
- l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;
- n) D'une insuffisance d'emballage ;
- o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;
- q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur, ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.⁷⁹

6- Le club protection et indemnité le seul assureur des transporteurs :

Un P&I club est une association d'assureurs maritimes à but non lucratif. C'est un groupe d'armateurs qui couvrent mutuellement leurs risques de responsabilité civile.

Ils sont les descendants éloignés des associations d'assurance maritimes qui étaient répandues au 18ème siècle. Ces dernières sont apparues lorsque les compagnies d'assurance transport qui détenaient le monopole du marché n'offraient plus de conditions satisfaisantes pour la couverture des navires.

Les armateurs ont alors dû créer des associations spécialisées pour couvrir leurs responsabilités civiles qui représentaient des risques non assurables sur le marché traditionnel.

En 1855 le premier club portant le nom de "Shipowners' Mutual Protection Society" a vu le jour.

Bien qu'à l'origine les P&I clubs aient été créés au Royaume Uni, ils prospèrent aujourd'hui en Scandinavie, aux USA et au Japon. Certains clubs établis au début au Royaume Uni ont transféré leurs activités dans les paradis fiscaux des Bermudes et au Luxembourg. Un grand

⁷⁹ CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, l'article 04.

nombre de ces clubs appartiennent à l'"International Group of P&I clubs".

L'ampleur du succès du système de mutualisation des clubs peut être mesurée par le fait que neuf navires sur dix sont membres des P&I Clubs.

6-1- Mode de fonctionnement :

Les P&I Clubs fonctionnent comme des mutuelles. Ils n'ont pas de capital souscrit par des actionnaires. Les membres sont solidaires et des rappels de cotisations sont possibles pour faire face à d'éventuelles pertes techniques. Leur statut d'institution à but non lucratif leur permet d'offrir à leurs membres des conditions de tarification avantageuses.

6-2- Les branches couvertes par les P&I Clubs :

Ils offrent des garanties pour les risques des armateurs. Les risques couverts incluent généralement la responsabilité civile des marchandises transportées et celle découlant des:

- *décès et accidents corporels causés à marines, passagères et tierces personnes*
- *Collisions*
- *échouages et naufrages*
- *pollutions*
- *opérations de remorquage*
- *dommages causés aux objets fixes et flottants*

Enfin, les P&I clubs couvrent la responsabilité civile des armateurs envers les passagers clandestins et les personnes sauvées en mer.

6-3- Rôle des P&I clubs :

Les P&I Clubs sont les seules organisations offrant à la fois les services d'une compagnie d'assurance classique, d'une société juridique et d'experts en matière de règlements de sinistres. L'armateur est assisté par son club pour faire face à toutes les pertes occasionnées, il bénéficie de services techniques et de conseils de qualité. ⁸⁰(Voir l'annexe N°07)

⁸⁰ ATLAS MAGAZINE, L'actualité de l'assurance dans le monde.N°185 Novembre 2021.

Section 03 : les modalités de couverture des assurances maritimes.

Parce qu'elles sont exposées à des risques variés, les marchandises doivent être assurées et ce non seulement pour le chargement/déchargement mais aussi au cours de l'acheminement de cette dernière vers le lieu de destination.

Avant de conclure un contrat d'assurance, est essentiel que l'assureur tienne au courant son client de la nature des risques à assurer et les risques exclus, les modalités de couverture de ces derniers, ainsi que la police d'assurance adaptée, afin de le couvrir d'éventualité de ces risques.

1- La forme des risques maritime :

1-1-Une assurance de risques particuliers

Les risques assurés sont qualifiés de maritimes. Il s'agit d'événements susceptibles de causer des dommages au navire et/ou aux marchandises. La survenance éventuelle de ces risques est prise en considération dans la police d'assurance pour déterminer l'étendue de la garantie. L'assurance sur corps (Hull and Machinerycover) garantit les risques de pertes et dommages matériels pouvant être subis par le navire et ses accessoires. Elle peut garantir également les recours des tiers pour abordage ou heurts et couvre la rémunération d'assistance et la contribution aux avaries communes dans la limite de la valeur agréée du navire assuré. L'assurance sur facultés (Cargo cover) vise à garantir les dommages subis par la marchandise, lors de son transport, de son chargement, déchargement, de son stockage (60 jours) ainsi que les frais raisonnablement engagés en vue de la préserver. Le risque sera exclu de la garantie si les dommages sont dus à des conditions de transport contraires à celles prévues au contrat.⁸¹

L'assurance responsabilité (Protection and Indemnitycover) couvre les dommages causés par l'activité du navire qui ne sont pas couverts par l'assurance corps classique (dommages de pollution, responsabilité en cas d'abordage, etc...). Sont exclus de la garantie de ces différents types d'assurance, les dommages résultant de la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré. Depuis une directive européenne de 2009⁸², tout navire de plus de 300t battant pavillon d'un Etat membre ou faisant escale dans un port de l'Union européenne doit être assuré afin de couvrir les créances maritimes. Cette obligation est la conséquence directe des catastrophes maritimes ayant eu lieu dans les eaux européennes.

⁸¹C. Transports "Les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages et dépenses extraordinaires exposés pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime." Elles doivent résulter d'un péril, doivent être volontaires et consenties dans l'intérêt commun de l'expédition maritime. Art L5133-3

⁸²Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009.

Dans l'évaluation des risques pour l'assurance corps de navire, l'assureur prend en compte les aspects techniques du navire : le type de moteur, le constructeur, l'année de construction, la jauge brute, ainsi que le pavillon, les éventuelles avaries, la santé financière de l'armateur. L'étude se fait au cas par cas. Il existe des systèmes de modélisation des risques avec l'attribution d'un score, au travers de statistiques de sinistralité. Pour les risques relevant de la marchandise, les assureurs surveillent l'accumulation des risques (modèle informatique, inspection physique des entrepôts....).

Parmi les assureurs maritimes il existe des compagnies d'assurance classiques, les mêmes avec qui on conclut une assurance habitation ou une assurance auto. Ce sont des compagnies qui choisissent de développer une branche maritime, en proposant des polices d'assurance corps ou facultés. Il existe aussi des structures particulières, propres au milieu maritime: les Protection and Indemnité Clubs (P&I Clubs). Ces Clubs, nés en Angleterre au XIXe siècle sont composés d'armateurs qui mettent en commun des fonds afin de constituer une réserve d'indemnisation et permettre de couvrir certains risques insuffisamment garantis par les polices d'assurances maritimes notamment les dommages à l'environnement relevant de la responsabilité civile (RC) de l'armateur. Ainsi la couverture d'un risque suite à un dommage est assurée par l'ensemble du Club (International Group of P&I), les montants garantis peuvent donc être très élevés. Les clubs fonctionnent sur un système mutualiste (la somme des cotisations annuelles marque la limite de la couverture totale par le Club), contrairement aux assurances traditionnelles qui fonctionnent sur la base d'un modèle d'entreprise classique.

Par le biais de la police "dommage" qu'il propose, l'assureur s'engage à couvrir une série de risques auxquels le navire pourrait être confronté. Il existe deux types de polices : les polices dites "tous risques" et les polices dites "FAP sauf...", pour "Franc d'Avarie Particulière, sauf...". La première couvre à priori tous les dommages pesant sur l'objet du contrat (soit le navire soit la marchandise), et énumère ensuite quels sont les risques exclus, c'est-à-dire ceux que la police ne prend pas en charge. La police "FAP sauf" ne couvre à priori aucun risque, sauf ceux qu'elle énumère expressément (sauf exclusion). L'intérêt de cette distinction apparaît lors de la mise en œuvre de la garantie. Dans le système "tous risques", il appartiendra à l'assureur, de prouver en quoi le sinistre relève de la liste des exclusions. A l'inverse, dans le système "FAP sauf", c'est à l'assuré, de démontrer en quoi son dommage correspond à l'un de ceux mentionnés dans la liste des dommages couverts.

2- Le temps et lieux des risques :

L'article 9 des conditions générales régit le point de départ de la garantie jusqu'à sa cessation.

2-1 Le point de départ de la garantie

En principe, les facultés sont assurées (ou garanties) depuis leur sortie du magasin de l'expéditeur. Or l'article 9 pose une condition : Il est exigé que les facultés (marchandises) destinées à être transportées soient conditionnées par l'expéditeur lui-même pour cette opération (transport).

Ainsi avant tout acheminement vers le propriétaire (destinataire), les marchandises devront passer par l'emballeur (préparation - conditionnement pour le transport maritime).

Cette opération ne sera pas couverte par l'assurance durant le trajet vers celui-ci.

2-2 La fin de la garantie

Il y a deux conditions qui déterminent la fin de garantie : Selon l'article 9, la garantie cesse au moment où les facultés arrivent chez le destinataire et entreposées dans ses magasins.

- Lorsque les marchandises sont parfois stockées dans des entrepôts, les quais (docks publics/privés) pendant un temps plus ou moins long avant qu'elles ne soient livrées ; ce qui arrive parfois, dans ce cas précis, l'article 9 stipule que la garantie cesse automatiquement un mois après leur déchargement. Ce délai est ramené à 15 jours si le lieu d'entreposage se trouve à l'intérieur du territoire.

- Lorsque l'assuré prend possession de sa marchandise prématurément du lieu de livraison et que par voie de conséquence le voyage est écourté et achevé ou encore modifié. Dès lors la garantie des risques étant à la charge de l'assureur cesse inévitablement.

2-3 Modification de la durée normale du voyage

Les déviations de l'itinéraire préétabli et les transbordements nécessitent une surprime. Il sera bien évident que si ces modifications - extraordinaires - sont la conséquence d'un risque couvert ils seront de ce fait directement garantis sans qu'une surprime ne soit exigée en plus du forfait convenu. Or si ces modifications sont imposées par l'assuré et en dehors des termes du contrat un montant donné sera exigé.

3- Les formules de garantie :

L'assurance facultés se distingue une fois de plus de l'assurance corps, du fait que la police propose à l'assuré deux types de couvertures différentes. La couverture la plus étendue est l'assurance sur facultés « tous risques », elle s'oppose à la couverture restreinte, l'assurance sur facultés « francs d'avaries particulières sauf », plus communément appelée assurance « FAP

sauf... ».

3.1. L'assurance sur facultés « tous risques... »

L'assurance tous risques comporte plusieurs avantages. Outre la garantie très étendue des risques, le réel avantage de cette garantie se trouve être son régime probatoire. Comme en matière d'assurance corps, l'assuré devra uniquement déclarer l'ensemble des circonstances entourant la réalisation du sinistre et demander à percevoir l'indemnité d'assurance. C'est sur l'assureur que pèse la charge de la preuve de démontrer que le sinistre a pour cause un risque exclu de la garantie.

L'assurance sur facultés est avant tout une assurance dommage, la garantie tous risques s'applique à tous dommages ou pertes, totales ou partielles, que la marchandise assurée pourrait subir. Les pertes concernent aussi bien la quantité, que le poids des marchandises, car il est fréquent qu'en cas de mauvaises conditions de transports, les marchandises sensibles subissent une « freinte de route »

La police précise que le manque de tout ou partie du contenu d'un colis ne sera pris en charge par l'assureur que si des traces d'effraction sont présentes. La disparition d'un colis ou plusieurs colis dans leur intégralité ne seront pris en charge que dans le cas d'un document établissant la non-délivrance au destinataire.

Un sort particulier est réservé aux marchandises transportées en pontée du navire. Le transport en pontée comporte pour la marchandise, bien plus de risque, notamment de chutes à la mer ou simplement d'intempéries qu'un transport en cale.

La réserve prévue par la police type n'est applicable qu'en cas de navire n'étant pas équipé de structure pour un tel transport. La conception des porte-conteneurs ayant évolué, les nouveaux navires en sont quasi systématiquement équipés.

Lorsque le navire est équipé de telles structures, la garantie est totale. Dans le cas contraire, la garantie est réduite à un certain nombre d'évènements limitativement énumérés, tels que le « naufrage, chavirement ou échouement du navire ». Demeure garantis par assimilation à la force majeure les cas de « foudre, raz de marée, chute d'aéronef ». D'autres encore en ce qu'ils relèvent du régime de l'abordage « abordage ou heurt du navire contre un corps fixe ou flottant, y compris les glaces ».

Les derniers risques garantis malgré le transport en pontée sont ceux qui relèvent de l'avarie commune telle que les « incendies ou explosions, ou encore la voie d'eau obligeant le navire à se dérouter dans un port de refuge ».

Il en reste que les risques principaux de chute à la mer et risques assimilés ne sont pas garantis en cas de transport en pontée, même dans le cadre d'une police tous risques. Comme pour

l'assurance corps, l'assuré est garanti des frais exposés raisonnablement en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte de matériel garanti ou d'en limiter les effets.

3.2. L'assurance sur faculté « FAP sauf... »

La police dans le cadre d'un contrat « FAP sauf » offre une garantie plus restreinte. Le second désavantage de cette couverture est que la charge de la preuve que le sinistre a pour cause un risque garanti qui repose sur l'assuré.

La police « FAP sauf... » Prévoit une liste déjà préétablie des avaries particulières somme toute assez conséquentes, qui peut bien sûr faire l'objet d'une négociation à la hausse ou à la baisse des risques garantis, lors de la souscription du contrat.

Pour ce qui est des dommages subis à bord du navire, cette liste énumère les mêmes garanties que pour des marchandises transportées en pontée, dans le cadre d'une garantie « tous risques » sur un navire non équipé pour ce genre de transport.

La police énumère ensuite des risques garantis lorsque la marchandise est transportée en phase de pré et de post-acheminement, sur d'autres moyens de transport. Certains risques assimilés à la force majeure sont garantis « incendie ou explosion, chute d'aéronefs, chute d'arbre, de tunnel, de pont, éruption volcanique, foudre, inondation... ». D'autres risques sont garantis et relèvent de la défaillance du moyen de transport « heurt, déraillement, renversement, chute ou bris du véhicule de transport terrestre ».

Les risques de chute à la mer et assimilés en cas de transport en pontée sont exclus de la couverture « FAP sauf... », Mais restent assurables moyennant surprime.

On remarquera toutefois que les risques fréquents de pertes de marchandise liées aux vols, à la noyade de la marchandise dans les cales ou encore buée de cale ne sont pas pris en charge par la garantie.

Qu'il s'agisse de la garantie tous risques ou « FAP sauf... » L'assuré demeure garanti dans la limite de la valeur déclarée des marchandises à destination, incluant le prix du fret. En cas de vente de la marchandise durant le transport, pour le montant de la vente, et pour la valeur de remplacement si la marchandise n'est pas destinée à la vente.

L'assuré demeure également garanti dans les deux polices contre la contribution aux avaries communes et les frais d'assistances. Ce qui fait de l'assurance sur faculté, comme de l'assurance sur corps de navire, une assurance contre les dépenses imprévues.

C'est cet aspect de la garantie qui rend l'assurance sur facultés nécessaire y compris pour les marchandises qui n'ont que peu de valeur, l'avarie commune étant souvent oubliée par les « petits » chargeurs, la contribution exigée peut-être lourde de conséquences pour qui resterait son propre assureur.

L'assurance sur facultés, même dans sa forme « tous risques » n'est pas absolue, elle comporte des exclusions et des limites.

3.3. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance

Les dommages et pertes matérielles ne sont pas les seules garanties accordées par l'assureur dans la police « TOUS RISQUES » à l'inverse de la « FAP SAUF ».

Cependant il n'est précisé dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 des conditions générales de la police d'assurance que ce qui distingue l'une de l'autre seulement ; aussi le paragraphe 4 limite les autres risques couverts communs aux deux autres modes.

Ceux-ci sont, d'abord, les avaries frais exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte imminents ou d'en limiter l'étendue, comme :

- ♣ Les frais de réexpédition d'une machine endommagée lors du transport maritime dans le but de sa répartition.
- ♣ Les frais engagés pour la location d'un magasin (lieu de stockage) ou d'une bâche pour protéger les marchandises assurées de l'humidité et des eaux de pluie.
- ♣ Les frais engagés pour surveiller les opérations de déchargement (à hauteur de 5% de la prime nette) et si il n'y a pas eu sinistre.

Ajoutons à tout cela les contributions sur les facultés des avaries communes, c'est à dire qu'à ce moment l'assureur assume les frais d'avarie commune de l'assuré (toujours si le sinistre est couvert par la police). Pour terminer le cas de changement ou de relâche forcée de voyage ou de navire, de faute du capitaine, des marins (gens de mer) ou des pilotes.

TableauN°04 : Nomenclature « TOUS RISQUES & FAP SAUF »

CATEGORIE	NATURE DES FACULTES
CLASSE 1	Bois brut, équarri ou simplement débité Câbles, cordes, élingues, chaînes, (en tourets ou non) Caoutchouc Charpentes et poteaux métalliques Construction (coffrage, fer à béton, grillage,) Minerais (fer, cuivre, nickel, aluminium, plomb, zinc, étain, manganèse et tout autre minerais sans grande sensibilité –transportés en vrac) Pâte à papier Rail, contre rail et éléments de voie ferrée en fonte, fer ou acier Tôles d'acier Tuyaux en fer ou acier, et divers tubes métalliques
CLASSE 2	Appareillages orthopédiques Batteries (accumulateurs) Boulonnerie, Clouterie, Visserie Câbles électriques Chimie (produits chimiques divers et non dangereux en fut ou caisses) Coffre et coffret en métal, meubles métalliques Engins de chantier ou de manutention, fixes ou mobiles, lourds ou légers- Appareilles de manutention Engrais en futs ou caisse Hygiène (article de toilette en fonte, fer ou acier non émaillé) Industrie (gros matériels) Menuiserie métallique Outillage divers (petits matériels) Peintures en fut Pièces détachées mécaniques en caisse Pneus neufs Quincaillerie non émaillé Récipients et bouteilles pour gaz comprimé ou liquéfié Réservoirs Robinetterie, Vannes Serrurerie (matériel de ...) Soudure (matériel de ...) Tissus ou fibres textiles (en balles pressées mécaniquement et cerclées) Véhicules en caisse

	Wagons, locomotives
CLASSE 3	Aiguilles de toutes espèces Articles de ménages ou de menuiserie en plastique Bureaux (articles de ...) Câbles spéciaux Carton Chasse (article de ...) Chimie (produits chimiques non dangereux en sac) Electroménager (appareils domestiques) Engrais en sac Fumeurs (articles pour....) Jouets divers Livres, documentation et brochures diverses Matériels et équipements industriels électriques, mécaniques ou électromécaniques Mobilier neuf en caisses cadrées Papeterie et articles scolaires Papier en bobines ou en balles pressées et cerclées Pêche (article de ...) Pharmacie (produits y compris ampoules et petits flacons inférieurs ¼ de litre en caisses pleines) Photographie (articles de ...) Sport (article de ...) Transformateurs et armoires électriques Tubes et tuyaux en PVC

CLASSE 4	Argenterie Audio visuels (appareils) Bonneterie (articles) Châssis et autres pièces métalliques pour carrosserie Chirurgie (appareil de ...) Conserves (en boites métallique – emballage carton) Coque de véhicule Cuirs bruts ou semi-finis Déménagements Effets personnels en caisse Fourrures Habillement (articles) Horlogerie (instruments et appareils) Informatique (articles, matériels et équipements) Laboratoire (matériel de ...) Laine de verre Lait concentré en boîte Lingerie Machines agricoles à nu Maroquinerie (articles de ...) Médical (articles, matériel et équipements) Mercerie (articles de ...) Musique (instrument de ...) Orfèvrerie Parfumerie en flacons inférieurs au ¼ de litre et en caisses pleine Peaux brutes ou semi-finies Photographie (équipements) Précision (matériel de ...) Quincaillerie émaillée Selleries Synderme Tapis en laine Télécommunication (matériels et équipements de ...) Téléviseurs Tours de fractionnement Tracteurs de tous genres Tubes cathodiques
CLASSE 5	Agrumes Alimentaires (produits divers en sac) Amandes Arachides Avoine Beurre Blé

	Cacao Caramel Céréales Ciments Coton Dattes Epices de toutes natures Farine en sac Fromage Fruit frais (à l'exception des produits sensibles : voir classe 6) Graines à semer Henné Huiles alimentaires Laines Lait en poudre Légumes frais Légumes secs décortiqués ou cassés Maïs en sac Miel Noix Œufs frais Orge Pommes de terre en sac Pruneaux Raisins secs Riz en sac Sarrasin en sac Seigle en sac Sorgho en sac Sucre cristallisé ou en poudre Thé vert ou noir Vanille
CLASSE 6	Alcools Ampoules Apéritifs Automobiles (véhicules légers, autocars, autobus, camions) Briques, briques réfractaires Carrelages Céramique (produits en ...) Conserve (en bocaux et en caisse pleines) Cosmétiques Faïences Fruits frais sensibles (bananes, fraises, kiwi, ananas...) Lait en bouteilles et en caisse pleine Liqueurs Lustrerie et lustres Marbres

	Miroiterie Optique (article et appareils) Parfumerie en flacons et bouteilles supérieures au ¼ de litre en caisses pleines Pharmacie (produits y compris ampoules et petits flacons inférieurs ¼ de litre en carton) Porcelaine Sanitaires (en caisses pleines) Service à eau et autres objets en verre ordinaire Tuiles Vaisselles en faïence Verrerie Vin en bouteille et en caisses
CLASSE 7	Animaux vivants Chimie (produits chimiques dangereux et à haute sensibilité) Lubrifiants Pétrole et dérivés Poissons congelés Viande fraîche ou congelée

Source : fais par le personnel de la CAAT

4- Rationnement de certaines facultés

En règle générale la garantie « TOUS RISQUES » n'est pas accordée à certaines marchandises :

- Il s'agit des marchandises réexpédiées ou usagées, puisqu'elles ont effectué une partie ou la totalité du voyage et par voie de conséquence, peuvent avoir subi des dommages difficiles à identifier, dont l'assureur en supporterait les frais.

- Les marchandises sujettes à la casse au coulage et à la fonte ne doivent pas être assurées en « TOUS RISQUES » si les risques de vol partiel, ne sont pas également couverts, de même que les risques de vol total en partiel ne peuvent être couverts que si la garantie « TOUS RISQUES » est consentie. Les emballages ne sont couverts qu'en « FAP SAUF » et à la condition qu'ils soient assurés séparément.

Par ailleurs, l'article 3 des conditions générales de police prévoit le cas des marchandises chargés en pontée, qui ne peuvent être assurées qu'en "FAP SAUF", la seule dérogation concerne la couverture du jet à la mer, ou d'enlèvement par la mer, moyennant une surprime.

5- Les exclusions et limitation dans l'assurance maritime

Les exclusions ont pour but de limiter l'engagement de l'assureur pour qu'il n'intervienne pas dans certains risques étant alors exclus par l'assurance des facultés maritimes.

A cet effet, l'ordonnance 95-07 sur les assurances et la police d'assurance distingue deux catégories de risques exclus ; ceux qui ne seront jamais couverts et prévus dans l'article 7 d'une part, et d'autre part ceux pouvant l'être, moyennant une convention et des primes spéciales prévus par l'article 6 des conditions générales.

5-1- Les exclusions absolues (dans tous les cas)

Sont prévues dans (l'article 7) des conditions générales, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes ou conséquence suivantes :

a- Les exclusions tenant à des événements étrangers à une navigation normale ;

Elles se rapportent aux amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, saisies de toute nature, sauf ce qui prévu à l'article 2, l'assureur demeure également étranger aux préjudices résultat d'infractions aux prescriptions de l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.

b- Les exclusions tenant d'événements liés à l'ordre public ;

Il s'agit de la contrebande, de commerces illicites, clandestins ou prohibés. La Législation algérienne ajoute à cette liste les infractions aux prescriptions sur les importations, exportations, le transit, le transport et la sécurité.

c- Les exclusions conséquentes de la faute de l'assuré ;

Cette catégorie est beaucoup plus importante, puisque comprenant non seulement les faits ou fautes de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés représentants ou ayant droit à l'exclusion des commissionnaires. Les insuffisances ou mauvais conditionnements d'emballage sont également assimilés aux fautes de l'assuré.

d- Les exclusions de nature commerciale ;

Retard dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconque de quarantaine. L'exclusion a pour but de ramener la police à son objectif propre et qui n'est pas de couvrir les aléas d'une entreprise commerciale, mais plutôt des dommages et pertes matérielles sur facultés.

5-2- Les exclusions relatives

Les assurés demandent fréquemment des assurances les garantissant des types risques suivants. (D'Art 103, ordonnance n° 95-07)⁸³

⁸³Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 de la loi relative aux assurances.

- a- Les risques de guerre civile ou étrangère, suivis de leurs conséquences directes, à savoir destructions, pertes causées par des mines ou autres engins de guerre etc...
- b- Piraterie, capture, prise ou détention pour tous gouvernements ou autorités quelconques, et ce pouvant se produire en temps de conflit armé ou non son considérés comme faits de guerre.
- c- Emeutes, grève, relative aux troubles de l'ordre public, mouvements populaires, black-out et faits analogues et figure dors et déjà dans le nouveau règlement.
- d- Risque de vol en général et de pillage, disparition
- e- n de toute partie des objets assurés, à moins qu'elles ne proviennent d'un risque couvert.

(Le pillage est affilié au vol, celui-ci est employé lorsque le forfait a été accompagné de violence avec une quantité importante dérobée. La disparition est généralement due à un vol, qui reste difficilement à prouver).

- f- Violation et blocus, L'innovation du code algérien se trouve dans le fait que cette partie se trouve dans les exclusions sauf stipulation contraire.

Ainsi si le blocus est violé sans qu'il n'ait été imposé par le gouvernement algérien mais par celui d'un étranger, rien ne s'oppose à ce que les risques encourus ne soient garantis pas les assurances algériennes. Cependant, ce genre de couverture est très rare en pratique.

- g- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes. La responsabilité du propriétaire de la marchandise ne pourra être mise en cause que pour le vice propre. Ce cas est exclu de la garantie même si la couverture est fréquemment demandée, toujours est-il qu'il est possible de l'accorder puisque qu'elle se situe au niveau des exclusions relatives. Il s'agira alors de couvrir les dommages subis sur la marchandise uniquement et non sur les personnes et les autres biens.
- h- Les exclusions tenant à l'objet assuré, elle se rapporte au vice propre de l'objet assuré, les vers et les vermines détériorant la marchandise par l'influence de la température ou de mesures sanitaires insuffisantes jusqu'à même inexistantes.
- i- Les renvois de billet de banque, coupons, titres, valeurs, espèces, monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés.
- j- Colis postaux, même avec valeur déclarée.

Conclusion :

L'assurance facultés joue donc un rôle essentiel pour le transport ainsi que pour l'économie nationale, elle représente une garantie pour toute la supplychain de transport maritime. Tous les acteurs du transport maritime cherchent à se garantir des risques encourus par la fortune de mer. Le chargeur de marchandise, exposé au risque de perdre son bien, aura recours à la technique d'assurance en souscrivant une police d'assurance « sur facultés ». De même, le transporteur, afin de couvrir les conséquences de ses fautes éventuelles souscrira une assurance de responsabilité.

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

Pour assurer au niveau international l'uniformité du droit relatif au transport de marchandises par mer, les Règles de Hambourg régissent les droits et obligations des parties à un contrat de transport, et contrôle donc la mieux à même de les protéger contre ces pertes ou dommages, les Règles de Hambourg s'appliquent à toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement. La police d'assurance maritime sur faculté 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., pendant le consentement à la signature de la police d'assurance, l'assuré doit choisir un mode d'assurance lui convenant le mieux pour la couverture des risques que sa marchandise pourra atteindre. Soit aux conditions « TOUS risque », où tous les risques sont garantis sauf les risques exclus, ou aux conditions d'avarie particulière « FAP sauf ».

A decorative scroll frame with a light gray background and a dark gray border. The frame has rounded corners and a vertical scroll on the left side. The text is centered within the frame.

Chapitre III :
Disposition de recherche et
la gestion de sinistre sur la
faculté maritime au sein de
la « CAAT » TIZI

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.

Ainsi l'assurance des facultés maritimes repose sur la prise en compte des tarifications dans toutes ces opérations, en fonction du moment et des circonstances.

L'objectif principal de l'agence CAAT consiste à l'étude des cas sur les sinistres maritime notamment leurs règlements par l'assurance.

Afin de voir de près les concepts étudiés dans les deux chapitre précédent, nous allons, dans la première section de ce troisième chapitre, faire connaître l'agence ou nous avons effectué notre stage en présentant, son histoire, ses missions, ses objectifs, st son organigramme, ainsi que ses offres.

Puis nous présentons, dans la deuxième section la méthodologie suivie dans l'élaboration de la tarification d'un contrat d'assurance transport sur faculté au sein de la CAAT, quant à la troisième section son objet est l'étude de l'indemnisation des sinistres en assurance transport sur faculté au sein de la CAAT.

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil de l'agence CAAT

Dans cette section nous procédons à la présentation de la compagnie CAAT, son évolution, ainsi sa méthode utilisé pour la tarification des primes globales, enfin l'application d'une analyse délicate pour indemniser les sinistres au sein de l'agence CAAT.

1. Présentation et Historique de la CAAT

1.1. Présentation de la compagnie CAAT

La Compagnie Algérienne des Assurances – **CAAT** de nature juridique est une Entreprise Publique Economique, Société par actions (**EPE/SPA**) au Capital de **20.000.000.000 DA**, détenu entièrement par l'Etat Algérien, actionnaire unique. Après les changements intervenus dans le dispositif législatif et réglementaire, l'Entreprise a veillé à maintenir sa position de Leader sur le marché des risques Transport, tout en investissant progressivement les autres segments ; notamment les risques industriels.

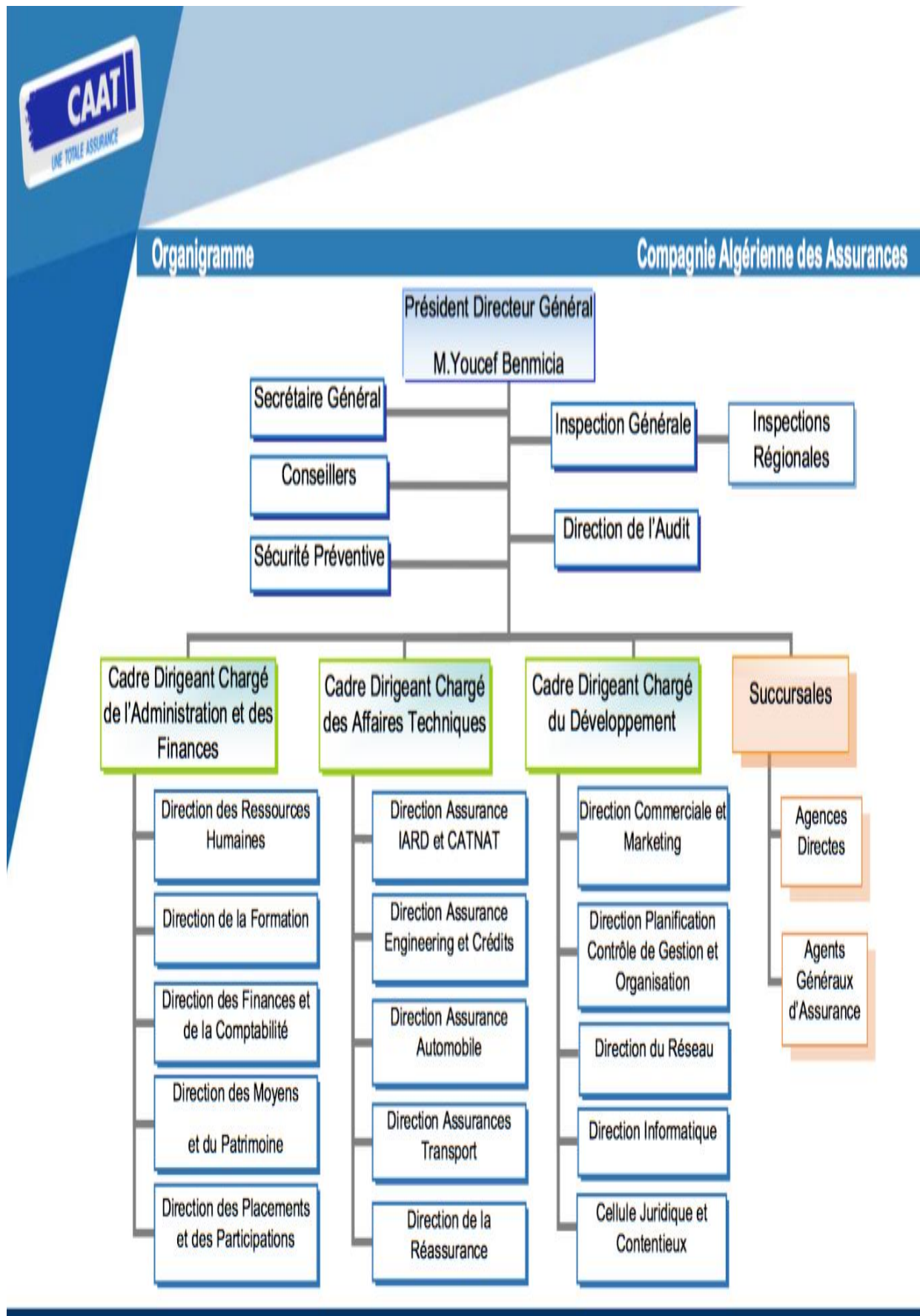
La **CAAT** ainsi a adopté une stratégie privilégiant la sensibilisation de la clientèle en mettant en avant la prévention des risques et qualité des prestations. Parallèlement des mesures ont été prises pour :

- La refonte de l'organisation ;
- L'extension du réseau commercial ;
- L'intégration des intermédiaires d'assurance ;
- Le renforcement du patrimoine ;
- L'amélioration et la valorisation de la ressource humaine et les compétences.

1.2. L'organigramme de la compagnie CAAT

Le schéma ci-dessous représente l'organigramme de la direction générale de la CAAT.

Schéma N°01 : présentation de L'organigramme de la compagnie CAAT



Source : document interne de l'entreprise

Chapitre III : Disposition de recherche et la gestion de sinistre sur la faculté maritime au sein de la « CAAT » TIZI OUZOU

Tableau N°5 : La CAAT en quelques chiffres (en milliers de dinars)

Le tableau suivant, montre l'évolution des chiffres de gestion de la CAAT durant deux années consécutives.

Activités Techniques	2018	2019	Evolution
Production	24125610	24589110	2%
Cession en Réassurance	11633152	12254186	5%
Sinistre réglés	12062242	12942434	7%
Sinistres à payer	13879173	15019112	8%
Marge d'assurance	7672001	8122884	6%

Source : document interne de l'agence CAAT

2. Historique de la CAAT

Issue d'une restructuration au sein de la CAAR, la CAAT a été créée le 30 avril 1985, et avait pour mission de gérer, développer et d'exploiter les assurances liées au transport qu'il soit Maritimes, Aériens ou Terrestres.

En octobre 1989, la CAAT prend le statut d'entreprise publique économique. Avec l'ère de l'autonomie, le 24 /12/1989 l'assemblée des actionnaires habilite la CAAT à étendre son activité aux autres branches d'assurance, qui était auparavant du domaine de la CAAR (pour les risques industriels) et la SAA (pour les risques particuliers).

Du fait de la spécialisation, la CAAT a élargi son activité, dès la levée de la spécialisation en 1990, qui lui a permis à maintenir sa position de Leader dans la branche Transport et engager sa politique dans la diversification des services offerts à sa clientèle, (l'accès aux autres branches).

La poursuite du processus de réformes confrontée par la loi 06/04 du 20 février 2006 instaurant la séparation des assurances de dommages, des personnes a introduit le changement du statut de la CAAT en Compagnie « d'assurances dommages Toutes Branches » conformément à l'arrêté ministériel du 14 juillet 2011.

L'application de cette nouvelle législation a amené la CAAT à réagir à la création d'une filiale

spécialisée dédiée aux assurances de personnes ; dénommée Taamine Life Algérie « TALA » en partenariat avec le Fond National d'investissement (FNI) et la Banque Extérieure d'Algérie (BEA).

3. Les activités et les objectifs de la CAAT

3.1. Les activités de la CAAT

Après la déspecialisation, la **CAAT** est devenue une Compagnie d'assurance Multi Branches. En effet la classification Nationale du secteur des assurances est repartie en cinq grandes classes nommées branches, (Assurances Dommages, Assurances Agricole, Assurances Transport , Assurance Personnes et Crédit) à noter que l'assurance personnes et crédit est incluse dans une filiale nommée **TALA** life et ce depuis le 1^{er} juillet 2011 ; de même chacune des branches est divisées en plusieurs sous branches : (les sous branches de la branches Assurance Transport sont :Transport Aérien, Maritimes, Transport Terrestre Transport Ferroviaire).

Les sous branches de l'assurance Dommages est repartie en deux catégories assurance Automobiles et assurance **IARD (Incendie, Accident et Risque Divers)** à savoir (Assurance Incendie et Risques annexes, Assurance perte d'exploitation, assurance de Responsabilité Civile, Assurance des Risques divers, Assurances Multirisques, Assurances Technique). Concernant la Branche Agricole on y trouve d'autres sous branche tel qu'Assurance de Bétail, Mortalité des Bovins etc. Quant aux activités de la CAAT, elles se résument en ce qui suit :

-Production : Réalisation de contrats d'assurance avec les clients ;

-Déclaration : Déclaration de sinistres de la part des clients ;

-Indemnisation : Remboursement des clients victimes de sinistres ;

-Réception de recours : Réception de recours de la part d'une compagnie d'assurance, dans le cas où un de leur client a été endommagé par un client de la CAAT ;

-Etablissement de recours : Dépôt de recours auprès d'une autre compagnie d'assurance, dans le cas où un de leur client a endommagé un client de la CAAT ;

-Réassurance : Lors de l'établissement d'un contrat d'assurance dans le moment est important, **la CAAT** sollicite d'autres compagnies d'assurances (généralement les compagnies étrangères) afin de faire face à un éventuel risque ;

-Les produits Financiers : les titres de placement au sein des autres entreprises notamment celle de production.

3.2. Les objectifs de la CAAT

Les objectifs assignés à l'entreprise à sa création, en 1985, étaient d'assurer une couverture efficace du patrimoine national de son champ d'activité tout en contribuant au financement de

l'économie nationale et au développement du pays par la création de l'emploi et de la richesse. L'activité de base de la CAAT étant la couverture des risques liés au transport maritimes, aériens et terrestres, sa mission a consisté à préserver le post de leadership dans l'assurance de transport et de protéger le patrimoine des entreprises relevant du secteur des transport ainsi que celui des particuliers par le biais de l'indemnisation financière et aussi grâce à l'assistance et aux conseils en matière de prévention des risques dans le domaine du transport.

De par la nature de ses fonctions, la mission de l'entreprise a consisté également à drainer l'épargne générée par l'importance des fonds collectes vers le financement et le développement de l'économie. La CAAT a aussi œuvré à la recherche du bénéfice et à améliorer son niveau de rentabilité en terme de résultat brut, à développer un style de climat de gestion et un climat social favorable à l'épanouissement des travailleurs et à créer des postes d'emplois grâce au développement de son réseau commercial.

Les stratégies mises en œuvre dans ce sens ont été adaptées non seulement à l'évolution de l'environnement mais également aux moyens de peser sur cet environnement.

La CAAT a veillé à maintenir sa position de leader sur le marché des risques transport et à fidéliser sa clientèle tout en pénétrant progressivement les autres segments du marché, notamment les risques industriels, grâce à l'utilisation des compétences techniques et des connaissances acquises dans la branche d'origine et aussi sur une politique commerciale novatrice qui est la diversification du portefeuille.

4. L'environnement concurrentiel de la CAAT

La CAAT est confronté à une concurrence continue qui se manifeste avec l'ouverture du marché des assurances aux autres compagnies d'assurance (du secteur public et privé) voici les diverses sociétés et compagnies :

4.1. Secteur public :

Ses diverses sociétés sont

- Compagnie Algérienne D'assurance et de la Réassurance (CAAR) ;
- La Société Algérienne des Assurances (SAA) ;
- Compagnie d'Assurance d'Hydrocarbures (CASH) ;
- Caisse Nationale de Mutuelle Agricole (CNMA) ;
- Mutuelle Algérienne d'Assurances des Travailleurs de l'Education et de Culture (MAATEC)
- CAGEX SGCI AGCI.

4.2.Secteur privé :

Les différentes compagnies du secteur privé sont

- Algérienne des assurances (2A) ;
- Général Algérienne Méditerranéen (GAM) ;
- Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance(CIAR) ;
- Baraka Wa El amena ;
- AL RAYAN Assurance
- Alliance Assurance.
- TRUST ;

Malgré la concurrence farouche à laquelle est confrontée la **CAAT**, n'empêche, elle a pu s'imposer sur le marché des assurances et être le Leader de l'assurance Transport, et même dans les autres branches d'assurance. Et aussi à garantir la veille concurrentielle et progresser dans la réalisation du portefeuille de la compagnie.

5. La qualité de service au sein de la CAAT

La qualité de services de la **CAAT** est basée sur les critères précis qui sont les suivants :
Une qualité de services de Standing International et une parfaite maîtrise de la matière assurable par des moyens techniques modernes et performants.

- Un bon aménagement de l'agence et une hygiène irréprochable ;
- Un bon accueil de la clientèle ;
- Etablissement des contrats dans le plus bref délai ;
- L'indemnisation des clients dans des délais importants ;
- Suivi continu de la clientèle.

Le secteur des assurances étant très concurrentiel, le maintien d'une clientèle satisfaisante et fidèle est une nécessité pour le premier responsable de l'entreprise.

6. Les garanties proposées par la CAAT

L'ors de nos visites, nous avons constaté que le personnel en contact ne se limite pas seulement à l'offre du produit demandé par le client, bien au contraire il propose et insiste à ce que le client contracte et souscrit d'autres produits, et cela en proposant d'autres garanties, et différentes formules adaptable grâce à l'ajout d'options, afin de répondre à ses besoin diversifiés.

Pour cela le personnel en contact met à la disposition de la clientèle, une fiche de renseignement que le client doit remplir, aussi il demande de multiples questions y-afférentes au statut du client selon des critères bien précis, pour pouvoir cibler une offre selon une segmentation bien individualisée.

Donc pour cela nous avons pris comme exemple bien vivant qui est le produit maritime.

Avant d'entamer la souscription d'un contrat, le conseiller à la clientèle procède à des questions

ordinaires tel que la durée du contrat, la prise d'effet de la police d'assurance, la catégorie professionnelle l'usage des marchandises, selon tous ces critères cités que le conseiller arrive à proposer la couverture adéquate en fonction des besoins des clients.

2-Présentation de l'organisme d'accueil CAAT Tizi-Ouzou

2-1-L'agence CAAT Tizi-Ouzou

L'organisme d'accueil est une compagnie algérienne des assurances qui existe depuis 1990, dont la forme juridique est une société par action (SPA), son activité principale est la réalisation des produits d'assurance, sise à la rue capitane SI ABDELLAH, willaya de Tizi-Ouzou code N°150.

Cette agence qui a une clientèle diversifier de toutes branches (organisme étatiques tel que, le ministère de la défense, sonal gaz, ministère de transport, ministère de l'intérieur...), son portefeuille est équilibré entre particulier et entreprise.

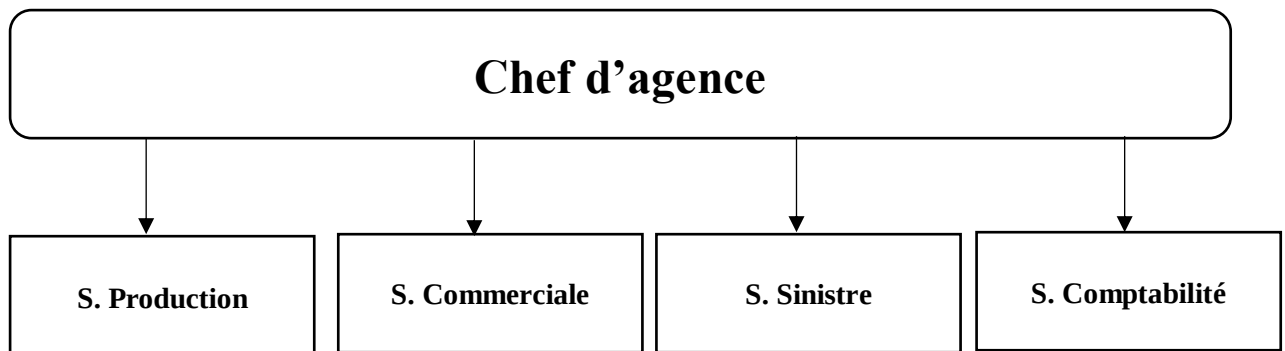
La CAAT afin de mieux connaître ses clients, elle utilise une technologie d'informations qui est un logiciel, ce dernier est moyen de travail qui permet la connaissance systématique des clients, afin de pouvoir les communiquer à travers des moyens de communication tel que SMS et Courriels électroniques (Email), et durant nos visites, nous avons constaté que la CAAT afin de maintenir une relation durable avec ses client, le service sinistre honore ses engagements, et ce, par la prise en charge de toutes réclamations du client, à savoir l'enregistrement des déclarations d'accident, expertises conclues, traitement des dossiers sinistre, jusqu'au règlement de ces derniers. Après avoir mis en application tous les efforts, la CAAT mesure le degré de satisfaction du client pour améliorer la qualité de la prestation du service ainsi la prestation après service Indemnisation).

Malgré que l'agence CAAT est peu spacieuse par rapport au volume de la clientèle, et son emplacement en plein ville, qui cause quelque fois le problème de stationnement, mais n'empêche les clients s'y rendent.

2-2-Organigramme de l'agence

Le schéma ci- dessous présente l'organisation interne de la dite agence et sa répartition selon plusieurs services.

Schéma N°2: Organigramme de l'agence



Source : document interne de l'entreprise

2.2.1. Service Production

Le service production est la porte de l'agence. En effet, c'est le premier service auquel tout nouvel assuré se rend pour contracter avec la CAAT. La mission de ce service est la gestion des nouvelles affaires, des renouvellements prorogations, des annulations etc. la gestion des portefeuilles des assurés.

2.2.2. Service Sinistre

On entend par sinistre la survenu d'un risque garanti par le contrat dans les conditions qui entraînent pour l'assureur, l'obligation de faire jouer sa garantie. Le service sinistre est donc considéré comme le service après-vente car, il vient à la suite du service production pour honorer les engagements pris par l'assureur, lors de la souscription d'assurance.

2.2.3. Service Comptabilité

Le service comptabilité est chargé de l'encaissement de l'ensemble des recettes provenant du service production et de paiement de l'ensemble des dépenses. Ces dépenses peuvent être des dépenses de fonctionnements quotidiens ou alors des dépenses de règlement des sinistres. C'est pour cette raison que le comptable gère au quotidien la trésorerie.

2.2.4. Service Commercial

Le service commercial au sein de l'agence joue un rôle primordial, tant c'est lui qui met en pratique la politique commerciale et marketing de la CAAT, qui tourne au tour du développement du chiffre d'affaire de la marge, du service qui doit intervenir avant et après la vente.

En se mettant à la disposition du client et en écoutant ses remarques, et à la vente à proprement parler, qui vient conclure la phase de l'approche du client et de la présentation commerciale du

produit ou service, et pour conclure à la fidélisation des clients, en leur proposant des offres complémentaires et promotionnelles.

Pour mieux consolider notre recherche, nous avons envisagé d'effectuer notre stage au service commercial de l'agence CAAT, puisqu' il joue un rôle primordial et qui intervient avant et après la vente du produit, Notre intégration au sein de l'agence, nous a permis de connaître le rôle de chaque, service, mais afin de mieux prouver notre problématique, nous avons atterrit aux services production maritime et service sinistre maritime.

Section 2 : L'analyse de tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la CAAT

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.

1. Etapes relatives à la fonction souscription

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 :

1.1. Étape de demande d'assurance

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

1.2.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.

1.3.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.

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.

Le caissier enregistre les références de la police d'assurance et le montant réglé en toutes taxes comprises(TTC) sur le registre de caisse. A la fin de la journée le comptable et le caissier procéderont au pointage des chiffres.

1.5.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.

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.

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.

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 la comptabilité et contresigné par le chef de service production et/ou le chef d'agence.

En effet l'agence CAAT nous a fourni un certain modèle d'avis d'aliment afin de mieux analyser les résultats comptabilisés en quatre mois. **(Voir l'annexe N°08).**

2. Les éléments de base d'une tarification des facultés maritime au sein de la CAAT

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 :

2.1.La nature de la faculté à assurer

Les marchandises sont classées en sept (07) catégories par rapport à leur degré de vulnérabilité. **(Voir le tableau N°4)**

2.2.La valeur de la faculté

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.

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.

2.4.La provenance de la faculté

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

2.5.Les garanties annexes

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

2.5.1. Vol et disparition

Les taux de 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 dévisée en quatre (04) catégories.

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

Tableau N°06 : 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.

2.5.2. 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°07 : Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai

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

Source : à partir des données document interne.

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.

2.5.4. 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.

2.6. 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 :

2.6.1. Surprime pour transbordement

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

2.6.2. Majoration pour chargement en pontée

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

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

Tableau N°08: 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.

2.7. Réductions techniques et rabais

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

2.7.1. Transport en conteneurs

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

base.

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.

2.7.3. 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.

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

3.1. Le calcul de la prime totale

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 assuré. 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 coût de la police :

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

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*

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).

3.4. Exemple de tarification en assurance maritime

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat " tous risque plus vole et disparition" concernant une expédition maritime du lait en poudre en containers, d'une valeur de 150 000 000,00 (Dinars algérien) DA, en provenance le havre vers Alger, à bord d'un navire âgé de 23 ans et battant pavillon Panama. Ces facultés sont appelées à séjourner à quai pour une durée de 2 quinzaine de jours, au-delà du délai contractuel, dans des magasins fermés. Afin de procéder à la détermination du taux globale et de la prime perçue par l'assureur il faut d'abord procéder à la détermination de ce qui suit :

Les éléments de base à déterminés:

- Nature de la marchandise : lait en poudre
- Valeur assurée (DA) : 150 000 000
- Provenance : le havre
- Age de navire (ans) : 23
- Pavillon : Panama
- Catégorie Tous risques / FAP sauf : 5
- Catégorie vol : 4

1. Détermination du taux :

- Le taux (Tous risque) est de 1,077%.
- Le taux (vol et disparition) est de 0.154% (**voir tableau N°6**)

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

2. Détermination des surprimes :

- ♣ Surprime d'Age du navire est de 0.192% (**voir tableau N°08**) ;
- ♣ Surprime de pavillon est de 0.289% (**voir tableau N°08**).

$$\begin{aligned}\text{Totale des surprimes} &= \text{surprime d'Age du navire} + \text{surprime de pavillon} \\ &= 0.192\% + 0.289\% \\ &= \mathbf{0.481\%}\end{aligned}$$

3. Détermination des taux de majoration (voir tableau N°07)

Prolongation de séjour à quai :

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

$$\begin{aligned}\text{Totale des majorations} &= 0,308\% + 0,493\% \\ &= \mathbf{0,8\%}\end{aligned}$$

4. Détermination des taux des réductions et des rabais

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

$$\begin{aligned}\text{Total des taux de réductions} &= 0,4\% + 0,308\% \\ &= \mathbf{0,708\%}\end{aligned}$$

$$\text{Taux global est égal à : } (1,231\% + 0.481\% + 0.8\%) - 0,708\% = \mathbf{1,805\%}$$

$$\mathbf{\text{La prime à payer : } (150\,000\,000,00 \text{ DA} * 1.805\%) = 2\,707\,500,00 \text{ DA}}$$

Source : réalisé par moi-même avec l'aide du personnel de la CAAT.

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.

Section 03 : Etude d'un cas d'indemnisation d'un sinistre sur faculté maritime au sein de la CAAT TIZI OUZOU

Les marchandises sont exposées à de nombreux risques, tels que détérioration, les manquants, ou les pertes de poids résultant de risque ordinaires tels qu'un accident, événement de transport, incendie, mouille ou de risque exceptionnels tels que les grèves, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre. Il est donc important d'être bien assuré et de définir clairement le périmètre des risques couverts. Toutefois, l'assureur ne prend pas en charge les pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré.

1. Mesure à prendre en cas de dommages

En cas de pertes et dommages, le réceptionnaire de la marchandise doit :

- Prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages ;
- Faire établir un constat dans le délai imparti dans la police ;
- Veiller à la conservation des recours contre tous les tiers éventuellement responsables.

De façon générale, le réceptionnaire trouvera à destination le concours d'un représentant des assureurs, expert.

1.1. Mesures à prendre pour éviter l'aggravation des dommages

La plupart du temps, il s'agit de précautions élémentaires qui doivent être prises par le réceptionnaire ou par son représentant et qui relèvent du simple bon sens.

Le réceptionnaire ou son représentant doit agir spontanément sans qu'il soit nécessaire de prendre l'accord de l'expert. Il est élémentaire, par exemple, de protéger contre la pluie des marchandises qui s'y trouvent exposées par suite d'ouverture accidentelle de l'emballage. S'il ne le faisait pas, le réceptionnaire engagerait sa responsabilité.

Dans certains cas - avaries graves ou étendues à des lots très importants ou nécessitant des mesures d'ordre technique - le réceptionnaire doit, avant de prendre toutes mesures conservatoires, consulter le commissaire d'avaries ou l'expert. Celui-ci n'a pas à se substituer au réceptionnaire, mais, le cas échéant, à lui donner des conseils.

Le bénéficiaire de l'assurance ne doit pas rester passif dans l'événement. Il doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. Il doit prendre l'initiative de requérir l'intervention du commissaire d'avaries ou de l'expert mentionné sur le certificat d'assurance et, en liaison avec lui, assumer les dispositions à prendre dans l'intérêt de la marchandise.

Assureurs et assurés sont associés quant aux mesures à diligenter pour la protection et la

conservation de la marchandise faisant l'objet d'une couverture d'assurance. Leur action doit être conjointe, dans l'intérêt même de la marchandise, chacun devant apporter son concours pour réduire le dommage ou la perte.

1.2. Constat

Lorsqu'un sinistre quelconque (perte, vol, incendie, détérioration, etc.) survient aux marchandises assurées, l'assuré doit faire établir, dans le délai fixé par la police, un constat qui lui permettra de justifier de la réalité, de la nature, de l'origine, de la cause et de l'importance des pertes et des dommages. Un document établissant objectivement ces renseignements est donc indispensable à l'assureur pour déterminer si le dommage est garanti et calculer le montant de l'indemnité en fonction des conditions de la police.

1.3. L'expert

L'expert désigné sur le contrat d'assurance fait le constat, si la nature ou la cause du dommage exige des connaissances techniques qui ne sont pas de sa compétence, l'expert fera alors appel à un expert spécialité qui intervient d'un commun accord entre lui et le réceptionnaire. C'est-à-dire celui qui en prend livraison à destination, qui doit requérir le commissaire d'avarie ou l'expert. Il est généralement le destinataire de la marchandise et le bénéficiaire de l'assurance. S'il ne prend pas livraison personnellement de la marchandise, il en charge un mandataire (représentant ou transitaire), celui-ci étant naturellement tenu aux mêmes obligations que son mandant. Il doit requérir le commissaire d'avaries ou l'expert qu'il constate ou craint des dommages ou des manquants.

Quand l'assuré n'est pas en position de prendre l'initiative de la constatation des dommages - par exemple, lorsqu'il a conclu une vente CIF (Coût-Assurance-Fret), il est bon qu'il attire l'attention de son client à destination sur les mesures à prendre en cas de sinistres : un simple papillon sur une lettre est suffisant. Ce dernier pourrait lui reprocher de ne pas l'avoir fait.

1.3.1. Le délai de la sollicitation de l'expert

Il ne doit pas y avoir de doute sur le fait que les dommages sont bien survenus pendant la période de garantie. Aussi, l'expert doit-il être requis sans attendre, au plus tard dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris.

Ce délai doit être soigneusement respecté sous peine d'irrecevabilité de la réclamation. Si, exceptionnellement, le délai peut être prolongé d'un commun accord entre assureur et assuré, il peut également être réduit pour certaines marchandises (denrées périssables par exemple).

1.3.2. Le règlement des frais de constations et d'expertise des dommages

Les frais de constatation et d'expertise des dommages sont remboursés par les assureurs, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent d'un risque couvert. Ces frais sont remboursés, même si les assureurs en arrivent, de ce fait, à payer une somme supérieure à la valeur assurée (les frais de constatation et d'expertise ne sont jamais imputés sur le montant de l'indemnité).

2. Réclamation du sinistre

En cas de pertes ou de dommages, le bénéficiaire de l'assurance présente sa réclamation, en vue d'être indemnisé, à la personne auprès de laquelle ou par l'intermédiaire de laquelle l'assurance a été souscrite (compagnie ou agent d'assurances, courtier, compagnie de navigation, transitaire ou commissionnaire de transport.

Toutefois, lorsque la police prévoit que le règlement se fera à destination, c'est à l'agent payeur désigné que le bénéficiaire présente la réclamation.

2.1. Les pièces à fournir à l'appui de la réclamation

Tout dossier de réclamation doit comprendre les justificatifs suivants :

- Justification du droit à l'indemnité : exemplaire original de la police (police au voyage), avenant de banque ou certificat d'assurance signé par l'assureur (autres polices).
- Justification de la réalité de l'expédition : exemplaire original du connaissement et des autres titres de transports.
- Justification de la perte ou du dommage : original du certificat délivré par le commissaire d'avarie ou l'expert, complété éventuellement d'un rapport d'expertise visé par lui. Pour les pertes totales ou partielles : certificat de non-livraison, bon de manquant délivré par le transporteur, bulletin de poids.
- Justification des frais engagés : frais raisonnablement exposés pour préserver la marchandise de l'aggravation d'un dommage.
- En cas d'avarie commune : reçu de contribution avant production de la contribution définitive.
- Justification de la valeur assurée : facture d'origine et note de colisage correspondante, ainsi que tous documents justifiant la valeur d'assurance, quand elle est supérieure à la valeur d'origine.
- Justification de la conservation des recours : photocopies du bon de livraison portant les réserves prises au moment de la livraison, des lettres de réserves adressées aux transporteurs, réponses de ces derniers et, généralement, tout constat établi contradictoirement avec tout intervenant de transport.

NB : En cas de non-livraison d'un colis entier, il est recommandé d'obtenir du tiers responsable, le plus rapidement possible un certificat définitif de perte, le certificat provisoire ne constituant qu'une simple présomption, insuffisante pour permettre le remboursement de la perte.

2.2. Le délai de réclamation

La loi édicte une prescription de deux ans en matière d'assurance maritime. Toutefois, l'action contre les transporteurs maritimes ou terrestres est le plus souvent prescrite au bout d'un an. Certains contrats de transport sont même assortis de délais de prescription inférieurs à un an. Pour éviter les difficultés et permettre à l'assureur d'exercer un recours contre les tiers responsables, il est recommandé à l'assuré de présenter sa réclamation aussi rapidement que possible.

3. Calcul de l'indemnité du dossier sinistre

L'assureur rembourse l'avarie ou la perte constatée par le commissaire d'avarie ou l'expert non pas sur la base de la valeur réelle, mais sur celle de la valeur assurée.

- Dans le cas où il y a des manquants, c'est-à-dire lorsque il y a perte d'articles ou de quantités, le règlement se fait sur la base de la valeur assurée unitaire ou des quantités manquantes.
- Dans le cas d'avaries pour lesquelles le commissaire d'avaries ou l'expert accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge de l'assureur est obtenu en appliquant le pourcentage de dépréciation à la valeur assurée de l'objet avarié.
- Dans le cas où, à la suite d'avaries, les objets assurés sont vendus en cours de route, l'assureur rembourse la valeur assurée diminuée du produit net de la vente.
- Dans le cas où, à la suite d'avaries, il est procédé, à destination, avec l'accord du commissaire d'avaries ou de l'expert, à une vente amiable ou publique des objets avariés, l'assureur commence par déterminer la perte supportée par l'assuré en déduisant le produit de la vente de la valeur de la marchandise à l'état sain au jour et au lieu de la vente. En comparant cette valeur résiduelle à la valeur de la marchandise à l'état sain, il obtient le taux d'avarie. L'indemnité à la charge de l'assureur est calculée en appliquant le taux ainsi dégagé à la valeur assurée.
- Réparations : dans tous les cas de remise en état de tout ou partie de l'objet assuré (machine, véhicule, mobilier, etc.), l'assureur règle le coût de la réparation, approuvé par le commissaire d'avaries ou l'expert, sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à sa valeur assurée.
- Retour et réexpédition : dans le cas où l'assureur décide le retour pour réparation au lieu de

fabrication de tout ou partie de l'objet assuré, l'ensemble des frais et risques résultant de cette opération sont à sa charge.

3.1. Délaissement

C'est-à-dire que le réceptionnaire est obligé de prendre la marchandise en son état et est indemnisé sur la base des dommages reconnus par l'expert, selon les règles utilisées pour le calcul de l'indemnité.

Exceptionnellement, le règlement peut être fait en délaissement. Dans ce cas l'assuré met la marchandise à la disposition de l'assureur. Celui-ci accepte ou refuse le transfert de propriété, mais il est tenu, quel que soit son choix, de payer le montant de la valeur assurée.

Ce mode de règlement est propre à l'assurance maritime. Il n'est pas utilisé, sauf convention contraire, dans les autres modes d'assurances.

Le délaissement n'est possible que dans trois cas :

- Lorsque le navire a disparu sans nouvelles c'est-à-dire plus de trois mois ;
- Lorsque le navire est reconnu définitivement hors d'état de poursuivre son voyage et que la marchandise n'a pu, dans le délai de quatre mois, être rechargée sur un nouveau navire pour être acheminée à destination ;
- Lorsque les dommages à la charge de l'assureur atteignent les trois quarts de la valeur assurée.

3.2. Freinte de route

Le contrat d'assurance ne couvre que les aléas. Lorsqu'il y a risque certain et inévitable, il n'y a pas d'aléa et le dommage en résultant ne peut être couvert. En raison de leur nature ou de leur emballage, certaines marchandises subissent des pertes en quantité (par dessiccation, évaporation, tamisage, manutention, etc.) qui sont normales et prévisibles. Ces pertes inévitables, indépendantes de tout aléa de transport constituent la freinte de route ou déchet de route et ne sont pas remboursées par les assureurs.

3.3. Franchise

Certaines marchandises subissent souvent, en cours de transport, des dommages minimes, que l'assuré et l'assureur peuvent convenir d'éliminer de la garantie pour éviter des frais de constatation et de gestion qui dépasseraient l'intérêt assuré. La franchise est généralement fixée en pourcentage de la valeur assurée. Son taux est librement discuté lorsque sont arrêtées les conditions de la police. Lors du remboursement par l'assureur, la valeur du dommage est réduite du montant de la franchise. Toutefois, l'assureur règle intégralement les dommages lorsque ceux-ci résultent de l'un des événements majeurs couverts par l'assurance " FAP Sauf...* ". La franchise ne joue pas non plus pour le remboursement des frais conservatoires et des

contributions d'avaries communes.

4. Etude d'un Cas sinistre faculté

4.1. Cas d'avarie particulière :

L'assuré en l'occurrence SPA METHANOL a procédé à la souscription d'une police d'abonnement sur faculté auprès de la CAAT. La police d'assurance est conclue aux conditions « Tous risque » la valeur de la marchandise assurée est **241 301 999,90DA**) dans la mesure où à la date de souscription en Euro=**3 333 360,96 €**

Assuré : SPA METHANOL

Sinistre N° : 2454-2018-SFM-08

Date du sinistre : 24-05-18.

Déclaration faite : le 02-06-18.

Lieu du sinistre : Port de Djendjen

A. Caractéristiques du contrat d'assurance.

L'assuré a souscrit un contrat d'assurance « police d'abonnement : Faculté Maritimes ». Le contrat fonctionne par déclaration des avis d'aliments avant le commencement des risques et au plus tard dans les huit jours dès la réception des avis nécessaires à l'expédition.

L'assuré à la vocation d'importer les équipements et les matériels nécessaires à l'installation des pipelines pour le transport des gaz et produits chimiques.

B. Circonstances du sinistre :

L'expédition maritime a débuté le 15-05-18 en partance de l'Italie. La marchandise a embarqué le même jour sur le navire Cristina. Ce dernier a fait escale en Turquie. Le transporteur a transbordé les marchandises sur le navire Palma en date du 17-05-2018.

Le navire est arrivé au port de Djendjen le 20-05-2018.

Une expertise a été diligentée avant déchargement de la marchandise pour constatation sur marchandise.

L'expert a procédé à un examen préliminaire de la marchandise à l'ouverture des cales du navire. Il a ainsi relevé des dommages sous forme d'aplatissement et d'enfoncements sur plusieurs tubes.

L'expertise a été suivie jusqu'au déchargement final des tubes. L'expert a déclaré des dommages sur 42 tubes.

De l'avis de l'expert, les dommages ont pu être occasionnés lors du trajet maritime suite à l'instabilité des tubes dans les cales aggravées lors de l'opération de transbordement effectué en Turquie.

Les tubes ont été disposés en vrac dans les cales sans dispositions aucunes d'arrimage et de saisis -sage de ce type de marchandise.

C. Caractéristiques de la police :

- N° de police : 2454-2018-3431-01
- Date de souscription : 01-01-2018.
- Date de départ du voyage: 15-05-18.
- Avis d'aliment n° 0022499
- Date avis d'aliment : 25-05-2018.
- Mode d'assurance : Tous risques + Vol et Disparition au taux de 0,07%
- Garanties complémentaires : //
- Marchandises transportées : 4 168 tubes.
- Voyage : Croatie – Algérie.
- Valeur assurée : 241 301 999,90DA. Contre-valeur : 3 333 360,96\$
- Taux de change : 72,39DA
- Franchise : NEANT.

D. Caractéristiques du navire transporteur

- ✓ Navire transporteur (avis d'aliment): CRISTIN
- ✓ Battant pavillon : ITALIE
- ✓ Armateur : MARE BLU SOCIETE DI NAVIGAZIONE, NAPOLI.
- ✓ Navire de transbordement : PALMA.
- ✓ Navire de déchargement : PALMA.
- ✓ Agent consignataire : GEMA DjénDjen.
- ✓ Date d'arrivée : 24-05-18 / Date de début de déchargement : 24-05-18.
- ✓ Date d'enlèvement : 29-05-18 / Date fin de déchargement : 28-05-18.

E. Pièces versées au dossier

- ✓ Déclaration de sinistre
- ✓ Avis d'aliment du 25-05-18
- ✓ Rapport d'expertise.
- ✓ Facture commerciale de 281 302 000,00DA
- ✓ Lettre de colisage.
- ✓ Connaissance N° 1 daté du 15-05-18
- ✓ Connaissance N° 2 daté du 20-05-18
- ✓ Rapport préliminaire de constat.
- ✓ Daily Tally report
- ✓ Final Tally report (contre signé par le transporteur)
- ✓ Bordereau de réserves du port de DjenDjen daté du 28-05-18 (réception de 4 154 tubes sous réserves à l'enlèvement).
- ✓ Bulletin différentiel du 27-06-18 (réception totale de la marchandise 4 168 tubes)
- ✓ Lettre de réserve de l'assuré adressée au transporteur daté du 28-05-18 (manquant de 11 tubes, dommages sur 14 tubes).
- ✓ Note de débit d'un montant de 298 105,83DA.
- ✓ Note d'expertise d'un montant de 10 566,43DA

4.2.Cas d'avarie commune :

Soit un navire d'une valeur de 30 000 000 DA et sur lequel une cargaison d'une valeur de 18 000 000 DA est chargée. Un incendie se déclare qui cause des dommages d'un montant de 4 500 000 DA au navire et 6 000 000 DA aux marchandises. Les mesures d'extinction du feu ordonnées par le capitaine causent 3 000 000 DA d'avaries au navire et 1 500 000 DA d'avaries aux marchandises. Le navire endommagé doit être remorqué et les dépenses d'assistance se chiffrent à 3 000 000 DA.

La masse créancière :

Avaries commune au navire	3 000 000 DA
Avarie communes à la cargaison	1 500 000 DA
Assistance	3 000 000 DA

Total 7 500 000 DA

La masse débitrice :

Valeur du navire sauvé $30\,000\,000 - 4\,500\,000 = 25\,500\,000$ DA

Valeur de la cargaison sauvée $18\,000\,000 - 6\,000\,000 = 12\,000\,000$ DA

Total = 37 500 000 DA

Taux de contribution :

Masse créancière/masse débitrice $= 7\,500\,000 / 37\,500\,000 = 20 \%$

A. Contribution aux avaries communes de l'armateur :

Contribution du navire = 20% de 25 500 000 DA = 5 100 000 DA

Il faut déduire les avaries communes subies par le navire

$5\,100\,000$ DA – $3\,000\,000$ DA = **2 100 000 DA**

B. Contribution aux avaries communes des chargeurs :

Contribution de la cargaison = 20 % de 12 000 000 DA = 2 400 000 DA

Il faut déduire les avaries communes supportées par les marchandises

$2\,400\,000$ DA – $1\,500\,000$ DA = **900 000 DA**

* les frais d'assistance (3 000 000 DA) sont bien couverts par la contribution du navire (2 100 000 DA) et la contribution des chargeurs (900 000 DA).

Source : fais par le personnel de la CAAT

5. Conservation des recours contre les responsables

L'assureur attend de l'assuré (du réceptionnaire dans la pratique) qu'il prenne les mesures nécessaires pour sauvegarder son droit de poursuivre les responsables.

C'est d'ailleurs l'intérêt de l'assuré, car les sommes ainsi récupérées influencent la fixation des

taux de primes appliqués à cet assuré. Il n'est pas demandé à l'assuré de suivre ces recours ; son seul rôle est d'envoyer des réserves aux tiers responsables de façon à ce que l'assureur puisse effectuer valablement les poursuites le moment venu. L'obligation de conserver le recours est absolue, mais la charge matérielle qui en résulte est réduite au minimum.

En cours de transport, c'est aux mandataires successifs qu'il revient de penser, en cas d'avaries apparentes, à se prémunir contre un recours éventuel, leur diligence contribuant à situer les responsabilités.

a) Lettre de réserve et convocation à l'expertise

Les réserves doivent être circonstanciées. Des réserves systématiques et faites en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux.

Il est très important que le transporteur ait été mis en mesure d'assister à l'expertise de façon à ne pas pouvoir en nier les conclusions tant sur le quantum des dommages que sur leur nature et leur cause. Par conséquent, le réceptionnaire doit convoquer la compagnie de navigation ou le dernier transporteur.

b) Délais

En application des dispositions réglementaires sur le plan national et international, des délais doivent être généralement respectés.

En ce qui concerne les réserves à adresser au transporteur ou à son représentant, la plupart des assureurs joignent à la police ou au certificat d'assurance un papillon précisant ce que doivent faire les réceptionnaires s'ils constatent des avaries à destination.

S'ils hésitent sur ce qu'ils ont à faire, les réceptionnaires peuvent toujours interroger l'expert, dont le rôle est de les guider et de les conseiller.

c) 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 l'annexe N° 09).**

Et afin de mieux comprendre l'agence de la CAAT, nous a présenté un exemple complet d'un contrat type « police d'abonnement », **(Voir l'annexe N°10).**

Conclusion :

Pour conclure ce troisième chapitre, on a pu présenter l'agence CAAT d'assurance et ses différentes activités, et objectifs, ainsi son organisme d'accueil,

Donc nous avons pu déduire que, couvrir un risque sans le savoir est de l'inconscience, assumer après l'avoir évalué est un choix de gestion, ⁸⁴mais les accidents liés au transport des matières dangereuses sont caractérisé par une faible probabilité d'occurrence et ne sont généralement documentés qu'aux niveaux des assurances.

Pour pallier ce problème nous avons opté d'étudier un cas pratique au sein de la CAAT TIZI OUZOU, ce qui nous permet d'ouvrir ce troisième chapitre dans notre objectif était de détailler un ensemble d'exemples qui relèvent du domaine du risque en proposant des règlements à suivre pour caractériser la terminologie dans ce domaine maritime.

De plus nous sommes focalisés principalement sur l'analyse d'indemnisation, la mesure et le traitement des risques mors d'un trajet maritime.

⁸⁴ Alain MADELIN Préface de l'ouvrage de Jean PIETRI « comment couvrir un risque de crédit »

A decorative frame resembling a rolled-up scroll, with a light gray background and a dark gray border. The frame has rounded corners and a small circular detail at the top right corner.

Conclusion Générale

Conclusion générale

Les transports maritimes, ce sont des navires de plus en plus modernes, des marchandises qui alimentent des flux commerciaux de plus en plus diversifiés, des espaces portuaires qui s'étendent et se transforment sans cesse. Ce sont aussi des hommes, qu'il s'agisse des équipages, du commandant au soutier en passant par le personnel de bord, des professions qui assurent le bon fonctionnement de ce secteur d'activité tels les responsables sur les marchandises, les entrepreneurs de remorquage. Ce sont surtout des patrons de la filière qui décident de lancer des lignes maritimes dont ils assument les risques, les pertes et les profits.

On constate une croissance rapide des échanges en mer, ce qui entraîne un important développement des compagnies maritimes et des ports étant des lieux de transactions commerciales importants. Lors des transactions, même si la marchandise est exposée aux différents risques qui provoquent la réalisation des sinistres tels que: les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids, les risques liés au transport maritime sont conséquents et souvent imprévisibles.

En effet, à cause de ces risques exceptionnels, les facultés peuvent être perdues ou endommagées, ce qui entraîne des dommages économique et financier importants.

Pour faire face à ces différents risques, l'importateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance pour garantir la régularité des échanges commerciaux, les facultés sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final. Ce contrat d'assurance maritime est conclu dès sa signature par les parties concernées, l'intervention de l'assureur et de l'assuré est essentielle, afin de permettre à l'assureur de couvrir le risque et de conseiller l'assuré sur la formule d'assurance la mieux adaptée à son commerce, il est nécessaire qu'il soit en disposition d'un certain nombre de déclarations indispensables, 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.

Dans une autre part le transporteur a joué un rôle capital dans ce domaine "la sécurité de la marchandises", c'est pour ça 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.

A travers notre travail de recherche, l'intérêt résidait dans le fait d'analyser notre problématique « comment la faculté maritime est-elle prise en charge sur le plan assurantiel ? » et à lui rapporter des éléments de réponses. Pour ce faire, certains sous questionnement ont été posés à savoir :

Conclusion générale

- ♣ Qu'est-ce que l'assurance facultés maritime ? Et quelles sont les garanties et les intervenants dans ce type d'assurance ?
- ♣ Qu'est-ce que le contrat d'assurance maritime ? Et quelles sont les responsabilités de transporteur dans le navire ?
- ♣ Quelles sont les sinistre abordé et comment les calculer ?

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 et surtout qui tient en charge cette faculté transportée. De ce fait nous avons entamé un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance algérienne de transport , cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au seins 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 CAAT.

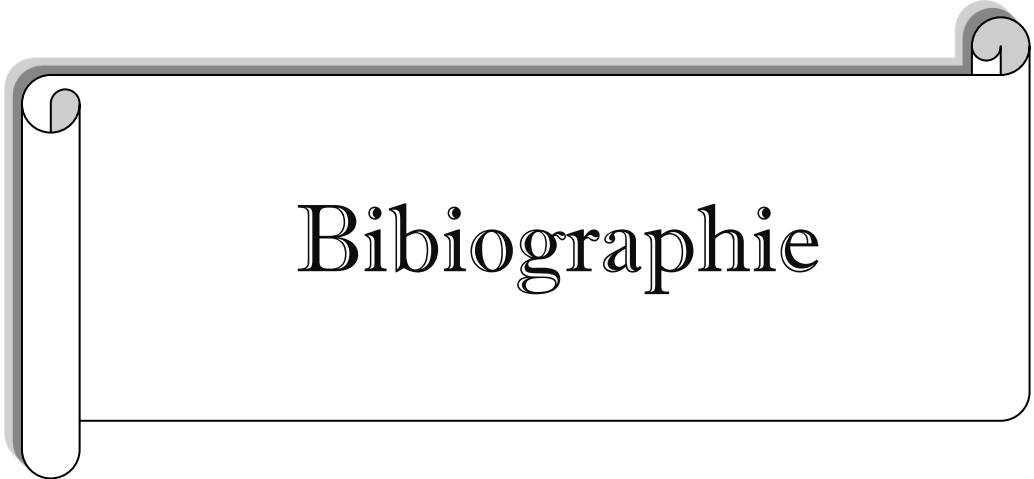
De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur faculté naît la responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau national. On peut affirmer aussi que l'ensemble des marchandises sont assurées selon la formule tout risque plus vol et disparition. On peut expliquer que la plupart du temps, il s'agit du transporteur qui assume toutes les responsabilités de l'intégralité de ces aléas survenue lors du chemin maritime.

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 de la responsabilité du transporteur en assurance faculté maritime, sachant qu'il arrive souvent que le transporteur ne réalise pas effectivement ce transport maritime de faculté, car les relations des contractants deviennent de plus en plus complexe

Et selon notre enquête à la CAAT, on a déduit que le transport maritime a résisté au choc de la COVID-19. En 2020, les volumes ont chuté moins fortement qu'attendu et ont même rebondi à la fin de l'année, évolution jetant les fondations d'une transformation des chaines d'approvisionnement mondiales et de nouveaux schémas de commerce maritime.

L'assurance de transport maritime reste un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.



Bibiographie

Ouvrages

1. Jules Delaborde, Traité des avaries particulières sur marchandises, assurance maritime. (deuxième édition), Ed 1838.
2. Philippe Delebecque, Droit maritime, (13eme Edition).
3. Arnaud Montas, Droit maritime, (2eme Edition), 1 juillet 2014.
4. Yvonne Lambert-Faivre et Laurent Leveneur, (14eme Edition)
5. BAUCHET Pierre, L'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed, Economica, Paris, 1998.
6. LORENZO Jean-Hervé et EWALD François, Encyclopédie de l'assurance, Ed Economica, Paris, 2007.
7. PUTZEYS Jaque, Droit des transports et droit maritime, Ed. Bruyant, Bruxelles, 1993.
8. MARCQ Jean-Patrick, Risques et assurance transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, Ed. L'Argus de l'assurance, France, 2003.

Articles de revues

1. Statistique de la (CNUCED) conférence des Nations unies sur le commerce et le développement.
2. Etude sur les transports maritimes 2019, conférence des nations unies sur le commerce et le développement.
3. Revue de l'assurance, N°9/Avril à juin 2015- revue par le conseil National des Assurances.
4. Revue université de NANTES, 23/03/2017, la détermination de la cause des sinistres dans l'assurance maritime des risque de guerre.
5. Guide des assurances en Algérie, Edition 2015.
6. Facultés maritime, étude et tarification, conseil national des assurances
7. Conditions générales, facultés-marchandises transportées, solution axa pour les entreprises, juin 2014
8. La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Ed Thémis, université de Montréal, Québec.

Thèses et mémoires

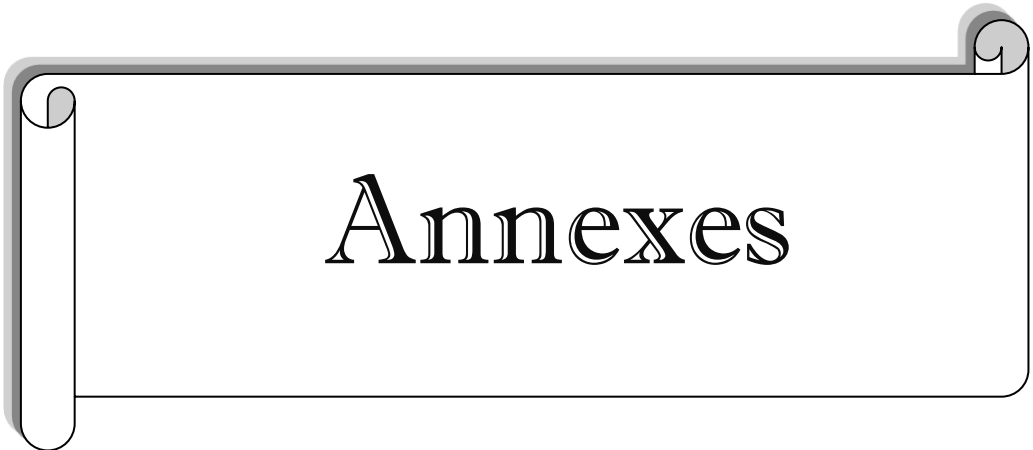
1. Yachba Khadija, Vers une contribution dans le transport maritime de marchandises, 2017.
2. Mehdi Nadjib, Gestion des risques liés au transport des matières dangereuses, 2014.
3. Rajhi sami, Assurances maritimes, assurances terrestres : tronc commun et ramification, 2010.
4. EL Madhi belhoudji, Tarification des traités en excédant de sinistres de la branche Responsabilité civil, 2014.
5. Yesli Sihem, L'impact de marketing relationnel sur la satisfaction et la fidélisation de la clientèle, cas la CAAT TIZI OUZOU, 2019.
6. Cossi Hervé Assongba, Le transport maritime de marchandises conteneurisées, 2014.
7. Professeur Pierre Callé, Etat des lieux de l'assurance transport maritime : couverture des risques présents et « à venir », 2019.
8. Kplacacha William, Perspective d'amélioration de la sureté de fret maritime au port de Cotonou, 2016.
9. Bousselmi Rafik, Le contrat d'assurance transport maritime de marchandises en Tunisie, 2015.
10. Manthieu Eren, L'assurance maritime dans la zone CIMA, 2017.
11. Cédric Dusserre, les avaries communes, place actuelle d'une institution antique, 2003.
12. Hind Adil, le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance, 2009.

Textes juridiques

1. 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 ».
2. L'ordonnance N°95-07 du janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.
3. Code maritime Algérien.
4. L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Sites internet

1. http://www.caat.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=12.
2. <http://www.l'antenne.com>
3. [http://www.cna.dz/content/SearchTexte="+souscripteur](http://www.cna.dz/content/SearchTexte=).
4. <http://www.laws-lois.justice.gc.ca.com>
5. <http://www.theses-algerie.com>
6. <http://www.univ-bejaia.dz>
7. <http://www.jstor.org/stable/4238711>
8. <http://pdfcoffee.com>
9. <http://fr.scribd.com>
10. [http://www.imo.org/fr/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/fr/about/conventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(MARPOL).aspx)
11. <http://www.journals.openedition.org>
12. <http://www.aps.dz>
13. <http://fr.m.wikipedia.org>
14. <http://www.dsv.com>
15. <http://www.qualitairsea.com>
16. <http://www.persee.fr>
17. <http://livre.fnac.com>



Annexes

GAAT

N° : Etabli le :

ASSURE : Ngan de Diasore

ADRESSE : de Liassure / Person Local

Agence : Tibi Buben II

Code : 153

[illegible]

CACHET SUCCURSALE OU AGENCE

Recu le

Agence de
TIZ-OUZOU
Code 150
Rue Capitaine
Si Ab

CACHET ET SIGNATURE DE L'ASSURE

[illegible][illegible]

PRIME GLOBALE

1 - indiquer le Port d'embarquement
2 - Préciser la monnaie
3 - ne pas omettre de préciser les Conditions Assurances.
Le R. d'une copie de cet avis d'armement sera exigible, par l'Assureur, en cas de sinistre



RÉPARTITION DES FRAIS ENTRE VENDEUR ET ACHETEUR

LES INCOTERMS® 2020 MULTIMODAUX

Incoterms®	Emballage	Chargement sur véhicule départ	Douanes Export* et sécurité	Pré-acheminement	Déchargement véhicule à plate-forme multimodale départ	Chargement sur moyen de transport principal	Transport principal (international)	Assurance transport	Déchargement du principal moyen de transport	Douanes Import* et sécurité + droits et taxes	Post-acheminement	Déchargement chez destinataire
EXW départ usine ou tout autre lieu désigné, côté vendeur	V	A	A	A	A	A	A	A ⁽¹⁾	A	A	A	A
FCA franco transporteur dans locaux du vendeur	V	V	V	A	A	A	A	A ⁽¹⁾	A	A	A	A
FCA franco transporteur Autre lieu côté vendeur	V	V	V	V	A	A	A	A ⁽¹⁾	A	A	A	A
CPT port payé jusqu'à... tout lieu désigné à destination	V	V	V	V	V	V	V	A ⁽¹⁾	A ou V	A	A ou V	A
CIP port payé, assurance comprise, jusqu'à... tout lieu désigné à destination	V	V	V	V	V	V	V	V tous risques	A ou V	A	A ou V	A
DAP rendu au lieu de destination désigné	V	V	V	V	V	V	V	V ⁽¹⁾	A ou V	A	A ou V	A
DPU rendu au lieu de destination désigné, déchargé	V	V	V	V	V	V	V	V ⁽¹⁾	V	A	A ou V	V si post-ach pour V
DDP rendu droits acquittés lieu de destination désigné	V	V	V	V	V	V	V	V ⁽¹⁾	A ou V	V	A ou V	A

* Douanes le cas échéant.

(1) Assurance-transport *ad-valorem* non obligatoire.

ENTREPRENEUR X
Fournisseur (vendeur)

ORIGINAL
BILL OF LADING

0494QS
BILL OF LADING NUMBER
MRS0791048

TO ORDER OF BNP PARIBAS EL
DJAZAIR

EXPORT REFERENCE NUMBER
5ME180755



NOTIFY PARTY (CONSIGNEE) IS RESPONSIBLE FOR FORWARDING

ENTREPRENEUR (Y)
Acheteur (acheteur)

CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros
Head Office: 4 quai d'Arenc - 13002 Marseille - France
Tel (33) 4 88 91 90 00 - Fax (33) 4 88 91 90 95
562 024 422 R.C.S. Marseille

PRE-DARRAGED BY	PLACE OF RECEIPT	PORT OF DISCHARGE	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING
	MARSEILLE	ALGERS PORT	THREE (3)
DEVON	MARSEILLE PORT		

MARKS AND NOS. OF CONTAINERS AND SEALS	NO. AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER	GROSS WEIGHT (KGS)	TARE (KGS)	MEASUREMENT (CBM)
GLDU7428291 SEAL 013693	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	16361.000		
TCNU6994576 SEAL 013696	1 x 40HC	28 PACKAGE(S)	13177.000		
APRU6821904 SEAL 013695	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	16362.000		
CMAU4929694 SEAL 013698	1 x 40HC	28 PACKAGE(S)	13197.000		
TCNU6924199 SEAL 013700	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	14266.000		
TGBU5913445 SEAL 013761	1 x 40HC	16 PACKAGE(S)	13924.000		
CMAU7365258 SEAL 013704	1 x 40HC	26 PACKAGE(S)	15580.000		
TGBU5349834 SEAL 013714	1 x 40HC	5 PACKAGE(S)	5625.000		

Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2

ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE

ADDITIONAL CLAUSES	
4 Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility	Yon/Amber rules 2004
5 FCL	210 Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge
77 THC at destination payable by consignees as per liner/port tariff	225 The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and at taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading) as the case may be, confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel
153 All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading of empties in ship's hold/deck are for Receiver's account	241 Carrier is not responsible for any omission in regards to article 69 of applicable Algerian budget bill 2009 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non-compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant
179 Container with Port of Discharge Algiers can be delivered in Algiers Port or in CDG/Algeria at Bouhar. Container delivered from CDG/Algeria are transferred from Algiers Port by truck or are transferred from Bouhar Port by train. Way of transfer remains at discretion of CMA CGM carrier and under its responsibility	245 As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in
180 Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n° 79-97 and 98-10 cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge	
184 For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the	

RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (with no prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)

PLACE AND DATE OF ISSUE: MARSEILLE
03 JUN 2018
SIGNED FOR THE SHIPPER
APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED
TRANSPORT BILL OF LADING

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.
BY CMA CGM Agences France SAS
as agents for the carrier CMA CGM S.A.

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

MINISTERE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE



C O D E M A R I T I M E
A L G E R I E N

LOI N° 98/05 DU 25 JUIN 1998 MODIFIANT ET COMPLETANT
L'ORDONNANCE N° 76/80 DU 23 OCTOBRE 1976 PORTANT
CODE MARITIME

ANNEXES

Annexe 0 : Modèles d'un acte de subrogation

En tête de l'assuré

Assuré et/ou Bénéficiaire :

Police d'assurance : xxx . xxxx . xx . xxx . xxx

Avis Aliment : n° ... du xx/xx/xxxx (dans le cas des polices à éteindre et d'abonnement)

Navire :

Dossier n° : xxx . xxxx . xxx . xxx

Nature des Facultés :

Voyage :

Événement du :

ACTE DE SUBROGATION

Nous soussignés : *Nom ou raison sociale de l'assuré, sis à Adresse de l'assuré*, reconnaissons avoir reçu de la **COMPAGNIE D'ASSURANCES DES HYDROCARBURES, CASH Assurances**, la somme de : *Montant en devise ou en DA de l'indemnité réglée, en chiffre et en lettre (en chiffre)*, soit : *Montant en DA si l'indemnité est en devise - parité : 1 devise = contre valeur DA* – au titre de l'indemnité d'assurance due à la suite de l'avarie citée en référence.

En conséquence, nous subrogeons ladite compagnie dans tous nos droits de recours contre les transporteurs et/ou autres tiers responsable.

Fait à ville, le xx/xx/xxxx

Signature

*Cachet
Commercial*

ANNEXES

Annexe 5 : Liste des correspondants des P&I club en Algérie

Le correspondant	Adresse	Tél.	Fax	Adresse Email	Tél/perso
ALPIS -Algeria P&I Services- (ex AMCS)	Cité Annassers 4, Bt 31/1. Kouba, 16052 Alger	021 29 22 12 021 29 22 02 0661 53 33 64	021 29 43 64	algeriamcs@hotmail.com algeria.pandi@yahoo.fr	0661 53 33 64
Sarl BEMI -Bureau d'Expertise Maritime & Industrielle-	Rue n°3 Villa 9 Les Vergers. Birkhadem, 16105 Alger	021 54 19 01 021 44 70 53 021 54 29 07	021 54 19 37 021 54 29 07	bemi@bemialg.com bemialg@gecos.net www.bemialg.com	0661.51.86.51 0661.51.36.61 0661.51.74.31
Sarl BUDD Algiers	Cité des 720 Lgst, Bt 4/2, Les VERGERS. BMR, 16330 Alger	021 54 4039 021 44 6676 0661 50 7610	021 54 30 53 021 54 43 26	zakia.rahali@laposte.net buddalgiers@ifrance.com www.budd-pni.com	021 44 09 37
CAEMI -Cie Algérienne des Experts Maritimes & Industriels-	25 Bd ZIROUT Youcef. 16100 ALGER	021 73 96 10 021 71 81 23	021 73 90 80	caemi@wissal.dz	
Société Algérienne des Entreprises MORY & CIE, SPA	8 BD colonel AMIROUCHE Bp 104 - Alger Centre - Algeria	021 63 56 63 021 63 56 64 021 63 56 73	021 63 56 74	saem@gecos.net ops-algiers@saem-dz.com	0661 55 68 11
EAMAR -Socite d'Études Juridiques et d'assurances Maritimes-	39 RUE SOUIDANI BOUDJEMAA, Sept Merveilles. Alger	021 56 48 26 021 56 48 27 021 56 48 49 0770 56 61 23 0662 16 26 40	021 56 48 49 021 44 93 26	seamar99@yahoo.fr	0661 53 52 09
Neffous Shipping & Consulting	28, Bd Ben Abderazak. 31000 Oran	041 50 47 45 0661 20 95 85	041 50 41 14	nsalgeria@wanadoo.fr	



UNE TOTALE ASSURANCE

**POLICE D'ASSURANCE
FACULTES MARITIMES**

**SOCIETE DE DISTRIBUTION EN
GROS - RAHMA -- ALGERIE**

POLICE ABONNEMENT
2019/150/FN/7.4.0.0/120

N°

POLICE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

CONDITIONS PARTICULIERES

(Les Conditions Particulières qui suivent priment sur les Conditions Générales ci-annexées toutes les fois qu'elles y dérogent).

POLICE
ABONNEMENT
N° 2019/150/FN/7.4.0.0/120

**Assuré : SOCIETE DE DISTRIBUTION
EN GROS RAHMA-- ALGERIE**

Adresse : RUE ALBERT 1^{ER} - ALGER

Aux Conditions Générales de la police d'Assurance Maritimes sur Facultés ci-annexées, régies par l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06/04 du 20 février 2006, et à celles particulières qui suivent,

La Compagnie Algérienne des Assurances
CAAT EPE Spa

Représentée par sa Succursale Alger II
Agence : Tizi Ouzou II Code : 150

Adresse : Rue Capitaine Sidi Abdellah
Centre ville Tizi Ouzou

Ci-après dénommée : L'Assureur,

Assuré : SOCIETE DE DISTRIBUTION
EN GROS RAHMA-- ALGERIE

Adresse : RUE ALBERT 1^{ER} - ALGER

(Tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra),

Ci-après dénommée : L'Assuré,

Le transport de facultés pour un montant maximum des Cinq Cent Millions de Dinars (500 000.000 DA) par expédition.

Toutefois, les expéditions effectuées par l'assuré, ne sont couvertes qu'après déclaration préalable et expresse faite par l'assuré à l'assureur avant le commencement des risques.

ARTICLE 01 - CONDITIONS D'ASSURANCE

Le présent contrat est souscrit aux conditions "TOUS RISQUES", conformément aux dispositions des paragraphes 02 et 04 de l'article 02 des Conditions Générales.

Sont également couverts :

- Les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination finale, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur.
- Par dérogation aux Conditions Générales, le vol total ou partiel, le pillage et la disparition totale d'un colis contenant et contenu sont aux risques de l'Assureur.
- Toutefois, le manquant total ou partiel du contenu d'un colis n'est à la charge de l'Assureur que si des traces d'effraction ont été constatées dans le respect des dispositions des articles 18 et 19 des Conditions Générales.
- De même, la disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à la charge de l'Assureur que sur présentation d'un certificat de non débarquement ou procès-verbal différentiel au port de destination et/ou une attestation de perte définitive.

ARTICLE 02 - NATURE DES BIENS ASSURES

Les facultés assurées au titre de la présente police sont constituées de **pièces de rechanges et accessoires, et toutes marchandises qui rentrent dans le cadre de l'activité de l'assuré.**

ARTICLE 03 - DUREE DE LA GARANTIE

Conformément à l'article 09 des Conditions Générales, les risques de l'Assureur commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins aux lieux de départ 'Monde entier' et finissent au moment où elles entrent dans les magasins de l'assuré ou de ses représentants ou ayants droit, au lieu de destination finale dudit voyage « Algérie-Alger »'.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie de l'Assureur dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, sauf convention et surprime spéciales, excéder un délai de **Soixante Jours (60) jours** à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre véhicule de transport.

ARTICLE 04 - SEJOUR PROLONGE AU PORT

Si pour des raisons de force majeure que l'assuré est tenu de justifier, les marchandises assurées ne seront pas enlevées dans ce délai, une prorogation de séjour au port peut être accordée moyennant paiement d'une surprime de **Zéro Virgule Zéro Trois Pour Cent (0.03%)**, calculée par quinzaine commencée sans que la durée totale du séjour ne dépasse pas **Quarante Cinq Jours (45) jours**.

L'assuré est tenu d'en faire la demande avant l'expiration du délai initial ci-dessus accordé.

ARTICLE 05 - TRANSBORDEMENT

En cas de transbordement de la marchandise assurée sur un autre navire, la garantie de l'Assureur est acquise sans surprime.

ARTICLE 06 - CHARGEMENT EN PONTEE

Conformément aux dispositions de l'article 3 des Conditions Générales, les marchandises, chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions « **FAP Sauf** ».

Elles sont couvertes, en outre, **moyennant surprime**, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, à charge par l'Assuré de faire connaître ce mode de chargement à l'Assureur, dès qu'il en a connaissance.

ARTICLE 07 - EXCLUSION

En plus des exclusions prévues par les conditions générales de la police transport sur facultés maritimes, sont exclus de la présente garantie, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant d'une mauvaise préparation des facultés assurées.

ARTICLE 08 - NAVIRES TRANSPORTEURS

Il est convenu que les facultés assurées sont, en règle générale, transportées à bord de navires de lignes régulières répondant aux spécifications de l'article 32 des conditions générales de la police Facultés Maritimes.

On entend par navire de lignes régulières ceux qui sont mis à la disposition des usagers suivant des itinéraires et à des dates fixées à l'avance.

Les chargements effectués sur des navires dont l'âge est supérieur à **Quinze (15) ans** jusqu'à **Trente Cinq (35) ans** ou battant pavillon de libre immatriculation seront prises en charge avec une surprime de **0,08%**.

ARTICLE 09 - ISM/CODE

Sauf à ce que cela soit réalisé à l'insu de l'Assuré et par dérogation à toute disposition contraire et à l'exception des navires battant pavillon Algérien, la présente police couvre uniquement les facultés transportées sur des navires qui détiennent le certificat de gestion de la sécurité (SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE), appartenant à une Compagnie qui possède l'attestation de conformité (DOCUMENT OF COMPLIANCE), documents prescrits par la convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le code international de gestion de sécurité dit (ISM CODE).

Le terme COMPAGNIE désigne le propriétaire du navire ou toute autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire de navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code ISM.

ARTICLE 10 - CLASSIFICATION DES NAVIRES TRANSPORTEURS

Par dérogation à toute disposition contraire, la présente police ne couvre que les facultés, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires, classés auprès d'une société de classification énumérées ci après :

1. BUREAU VERITAS
2. LLOYDS REGISTER
3. AMERICAN BUREAU OF SHIPPING
4. GERMANISHER LLOYDS
5. REGISTRE DE CLASSIFICATION DE L'URSS
6. NIPPON KAIJI KYOKAI
7. REGISTRO ITALIANO
8. NORSKE VERITAS
9. POLSKI REGISTER
10. TURKISH LLOYDS REGISTER
11. CHINA CLASSIFICATION SOCIETY (CCS)
12. HRVASTKI REGISTAR BRODOVA (CRS)
13. INDIAN REGISTER OF SHIPPING
14. KOREAN REGISTER SHIPPING (KR)

De plus la garantie des assureurs pour la période en référence n'est acquise que si :

- La classe du navire transporteur est confirmée ;
- La classe du navire n'est pas suspendue au cours de la période de couverture ;
- Toute les recommandations, exigences ou restrictions imposées par la société de classification, et relatives à la navigation du navire soient observées dans les délais fixés par ladite société de classification ;

Cette disposition n'est pas applicable pour les navires battant pavillon Algérien.

ARTICLE 11 - FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

Les expéditions effectuées par l'assuré sont automatiquement couvertes, à **charge pour lui de les déclarer à l'assureur**, par avis d'aliment (imprimés fournis par l'assureur).

Toutefois, aussitôt établis, les avis d'aliment doivent être transmis à l'assureur, par fax ou mail, **avant le commencement des risques et au plus tard avant la fin du voyage de l'expédition déclarée.**

Un avenant de ressortie de prime est établi pour l'ensemble des avis d'aliments déclarés durant le trimestre. L'avenant de ressortie de prime est présenté à l'assuré pour signature et paiement.

ARTICLE 12 - DECLARATION SINISTRE

L'assuré doit aviser l'assureur, dès qu'il en a connaissance et au plus tard dans un délai de **sept (07) jours**, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et l'étendue des dommages et ce, conformément aux dispositions de l'article 16 des Conditions Générales.

ARTICLE 13 - CONSTATATIONS DES AVARIES

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

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

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

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

ARTICLE 14 - DELAIS DE CONSTATATION

Par dérogation à l'article 19 des Conditions Générales, l'assuré est tenu de provoquer les constatations dans les **Trente (30) jours** qui suivent la date de déchargement du navire transporteur au port de destination.

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

ARTICLE 15 - PERTE DE RECOURS

Conformément aux articles 16 et 17 des Conditions Générales, si par le fait de l'assuré, l'assureur ne peut exercer son recours contre le transporteur ou tout autre tiers responsable, soit pour défaut de réserves, manquement de l'assuré à provoquer ou à requérir les mesures conservatoires dans les délais prescrits ou consécutivement à un retard, lui incombant, dans la transmission des pièces justifiant sa réclamation, l'assureur a la faculté de laisser à la charge de l'assuré, la perte du recours espéré, dans la limite du préjudice qu'il aura ainsi subi.

ARTICLE 16 - REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

17.1 - Franchise :

Par dérogation à l'Article 22 des Conditions Générales, les sinistres garantis au titre du présent contrat seront réglés sans franchise.

17.2 - Règlement de l'Indemnité :

Le remboursement de tout sinistre garanti interviendra dans les **Trente (30) jours** après que l'Assuré ait transmis toutes les pièces justificatives nécessaires pour la constitution de son dossier de réclamation.

Le règlement des indemnités dues au titre de cette police se fera en Dinars Algériens.

ARTICLE 17 - CONTRIBUTION PROVISOIRE AUX AVARIES COMMUNES (Clause de Substitution).

Par dérogation aux dispositions de l'article 23 des Conditions Générales, en cas d'événement pouvant donner lieu à un règlement d'avaries communes, l'Assureur soussigné se substituera à l'assuré sur sa demande pour verser la contribution provisoire demandée ou pour fournir la caution en garantie de paiement de la contribution de l'avarie commune, à charge pour l'Assuré de prévenir l'Assureur et de lui fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention ; l'obligation pour l'Assureur de se substituer à l'Assuré ne vaut toutefois que dans la mesure où les circonstances particulières de temps et de lieu n'empêcheront pas l'Assureur de s'y conformer. Si, du fait de cette substitution, l'Assureur se trouve amené à verser une contribution provisoire supérieure à celle qui lui incombe en application de l'article 23 des Conditions Générales ou à fournir une caution pour un montant supérieur à son engagement défini par ledit article, l'Assuré sera tenu de

lui rembourser sans délai l'excédent de contribution qu'il aura ainsi avancé ou de se substituer à lui pour la fraction de caution dépassant son engagement.

ARTICLE 18 - PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE RECLAMATION

En cas de sinistre garanti, l'assuré est tenu de présenter à l'assureur un dossier de réclamation composé des pièces justificatives ci-après citées :

- Déclaration de sinistre ;
- Copie de la présente police d'assurance accompagnée de l'avenant de ressortie de prime et de l'avis d'aliment ;
- Connaissance original ou copie non négociable ;
- Facture (s) commerciale (s) domiciliée (s) ;
- Lettre de réserves réglementaires, avec accusé de réception du (ou des) tiers responsable (s) des dommages ;
- Procès verbal de constat contradictoire (éventuellement) ;
- Attestation de non débarquement ou bordereau différentiel ou bulletin de déficit de douane en cas de manquant ;
- Rapport d'expertise avec photos, accompagné de la note d'honoraires de l'expert.
- Facture (s) de réparation et/ou de remplacement ;
- Récépissé de déclaration de vol après dépôt de plainte (en cas de disparition ou vol) ;
- Liste de colisage ;
- Note de débit de l'assuré.

Ainsi que tous documents en rapport avec le sinistre et/ou l'expédition, jugés utiles par l'assureur.

Ces documents doivent être transmis à l'assureur dans les meilleurs délais et au plus tard dans les Deux (02) mois qui suivent la date de survenance du sinistre.

ARTICLE 19 - TAUX DE PRIME

Le taux de prime applicable à la présente police est de **0,06% (Zéro Virgule Zéro Six Pour Cent)** applicable sur la valeur assurée.

ARTICLE 20 - PAIEMENT DES PRIMES

Les primes d'assurance relatives aux avis d'aliment établis durant le mois sont payables comptant à la remise par l'assureur de l'avenant dans lequel elles sont ressorties.

ARTICLE 21 - DECOMPTE DE PRIME

Prime Nette :

00,00 DA

Coût Police:	500,00 DA
Taxes (TVA à 19%) :	95,00 DA
<i>Droits de Timbre :</i>	<i>400.00 DA</i>

Prime Totale : 995.00 DA

Le montant du présent contrat, arrêté pour la somme de **Neuf Cent Quatre Vingt Quinze Dinars (995,00 DA)**, sera facturé sur la quittance correspondant au premier avenant de ressortie de prime et sera payé à l'échéance fixée pour cet avenant.

ARTICLE 22 - PRISE D'EFFET ET DUREE DU CONTRAT

Le présent contrat est souscrit pour une durée d'un an. Il prend effet le **01 Janvier 2019**, à zéro heure et expirera de plein droit le **31 Décembre 2019**.

Toute reconduction et ou modification se fera exclusivement par voie d'avenant dans le respect d'un préavis de trois (03) mois, ce même délai de préavis devra être respecté en cas de résiliation.

ARTICLE 23 - DISPOSITION FINALE

Le présent contrat est établi en Quatre(04) exemplaires et contresigné, sans réserves, par les deux parties qui déclarent avoir pris connaissance aussi bien de son contenu que des conditions générales auxquelles il est fait référence.

Fait à Alger, le 1er Février 2019.

P/L'ASSURE

P/L'ASSUREUR

Procédure de prise en charge Sinistre Facultés Maritimes

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

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

I/ La déclaration de sinistre :

L'Assuré est tenu de déclarer le sinistre à la CAAT dès qu'il en a eu connaissance, et au plus tard dans un délai de sept (07) jours.

La déclaration doit comporter certains renseignements à savoir : le nom du navire, date d'arrivée, port de déchargement, nom et adresse du transporteur (et/ou armateur), une description approximative des dommages et/ou manquants.

Ces renseignements sont d'une importance capitale pour l'Assureur en ce sens qu'ils lui permettront de prendre certaines mesures urgentes, notamment lorsque les dommages sont importants et que le navire n'est pas de ligne régulière.

II/ Mesures tendant à éviter l'aggravation des dommages :

Elles consistent à prendre des précautions élémentaires. L'Assuré doit agir en bon père de famille sans qu'il soit nécessaire de requérir l'accord préalable de son Assureur.

Ces mesures peuvent être :

- l'engagement d'un expert pour une surveillance au déchargement lorsqu'il s'agit de marchandises fragiles nécessitant un soin particulier lors des différentes manipulations,
- éviter les longs séjours au port souvent sources d'avaries et de vols.

III/ Conservation des recours contre les tiers responsables :

L'Assuré doit prendre en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver au profit de la CAAT ses droits de recours contre le transporteur ou autre tiers responsable (art 108 de l'ordonnance 95/07 relative aux assurances).

La conservation des recours se fait par :

- 1) La notification de réserves réglementaires, au transporteur et/ou autres tiers ou à leur représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison des biens, si les dommages sont apparents, trois jours après la livraison si les dommages ne sont pas apparents (voir Art 790 du CMA).

Les réserves doivent être circonstanciées, c'est à dire détaillées. Des réserves systématiques et rédigées en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux.

- 2) La constatation contradictoire, éventuellement, des dommages occasionnés aux marchandises en présence du représentant du transporteur et de l'acconier.
- 3) la saisie conservatoire du navire (navires étrangers) pour obtenir une garantie bancaire de façon à permettre à la CAAT le recouvrement de sa créance après paiement de l'indemnité d'assurance et lorsque la responsabilité du transporteur/armateur aura été établie.
- 4) La désignation d'un expert pour la description des avaries, l'évaluation du préjudice, et la détermination avec le maximum de précision des causes et origines des dommages.

La Lettre de réserves (voir modèle en annexe) :

Ce document est important. Lorsque des réserves sont adressées au transporteur ou à son représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison comme le prescrit l'article 790 du Code Maritime, le principe de présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur se trouve conforté.

L'envoi de réserves au transporteur en cas de dommages facilite le recours pour les assureurs et augmente considérablement les chances de gains des actions en responsabilité intentées contre les transporteurs maritimes.

La lettre de réserves est, soit présentée au tiers responsable ou à son représentant pour qu'elle accueille son accusé de réception avec la date du jour de sa notification, soit envoyée en recommandée avec accusé de réception.

A défaut de réserves réglementaires, les marchandises figurant sur le connaissement seront présumées avoir été livrées en bon état.

Les réserves non établies dans les délais prescrits par le Code Maritime (art 790) n'ont aucune valeur juridique.

En cas de dommages apparents, les réserves doivent être adressées au transporteur ou à son représentant au port de déchargement avant ou au plus tard le jour de la livraison des marchandises.

Si les dommages ne sont pas apparents lors de la réception des marchandises au port de destination, le réceptionnaire dispose d'un délai de Trois (03) jours ouvrables à compter de la livraison, pour adresser ses réserves.

Si l'état des marchandises a été constaté contradictoirement entre le réceptionnaire et le transporteur ou son représentant (consignataire), l'envoi de réserves devient facultatif pour l'assuré.

III/ La Constatacion des avaries (Désignation d'expert) :

L'Assuré est tenu de faire constater les avaries par un expert agréé par l'Assureur.

Les constatations sont effectuées d'accord avec le réceptionnaire, elles ont entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire.

L'expert désigné dispose d'un délai d'un mois pour finaliser son rapport.

L'Assuré est tenu de communiquer toutes les informations et documents à même de permettre à l'expert désigné d'accomplir sa mission dans de bonnes conditions.

En cas de contestation du rapport d'expertise par l'une des parties au contrat d'assurance, les mêmes parties ont le droit de demander, dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre expertise amiable ou judiciaire (Art 18 de la police d'assurance facultés maritimes).

Remarques Particulières :

Les sinistres où des navires étrangers qui ne sont pas de lignes régulières sont mis en cause, doivent être portés à la connaissance de l'Assureur avant que le navire en cause quitte le port de déchargement.

L'Assureur intervient pour prendre certaines mesures conservatoires qui lui permettront d'assurer le recouvrement de sa créance une fois l'indemnité payée à l'Assuré.

Ces mesures consistent à demander la mise en place, auprès d'une Banque

Algérienne, d'une garantie bancaire à hauteur du préjudice subi.

Cette garantie est mise en place en général par les Assureurs des navires appelés "P & I Clubs".

MODELE DE LETTRE DE RESERVES ET DE CONVOCATON A L'EXPERTISE

(Lettre Recommandée avec Accusé de Réception)

Papier en-tête (ou Nom /Adresse) ou (Raison Sociale) du Réceptionnaire

Date.....

TRANSPORTEUR et/ou Autres Tiers Responsables
Adresse :

Objet : Réserves

Messieurs,

Nous avons le regret de vous informer que du navire (**nom du navire**), arrivé au port (**nom du port**), le (**date d'arrivée au port**), il a été débarqué pour notre compte une cargaison de (**nature de la marchandise**), soit (**Nombre de colis**) sur lesquels :

- Le ou les colis n° portent des traces d'effraction faisant présumer un vol ;
- Le ou les colis n° paraissent avariés par suite de contact avec des corps étrangers (huile, corps gras, acide etc..) faisant présumer un mauvais arrimage ;
- Le ou les colis n° nous sont délivrés en mauvais état ce qui laisse présumer que la marchandise a pu être avariée au cours des manipulations par suite de choc ou de mauvais traitements ;
- Le ou les colis n° mentionnés au connaissement ont été reconnus manquants.

En conséquence, nous vous prions de bien vouloir noter que nous faisons les réserves les plus expresses et entendons vous rendre formellement responsable du préjudice à nous causé et vous prions, par la présente, de bien vouloir faire vous-même procéder aux constatations d'usage et de vous faire représenter à l'expertise qui sera effectuée à (**lieu de l'expertise**) le (**date et heure**) par Mr (**nom du commissaire d'avaries**)

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

N.B: *A l'évidence, les termes qui seront employés doivent être appropriés aux dommages constatés et au mis en cause.*



Table des matières

Tables des matières

Remerciements	I
Dédicaces	II
Liste des abréviations	IV
Liste des illustrations.....	V
Résumé.....	VI
Sommaire	1
Introduction général.....	2
Chapitre 01 : Globalité sur la faculté maritime dans le cadre assurantiel.....	6
Introduction.....	6
Section 1 : Les fondements théoriques et l'évolution de l'assurance maritime.....	6
-Aperçu général	7
1-Aperçu historique et émergence.....	7
1-1-Les phéniciens.....	7
1-2-Les babyloniens.....	8
1-3-Les romains	8
1-4-Le moyen-âge.....	9
2-Les grandes dates relatives à l'assurance faculté maritime.....	9
3-Histoire et evolution du transport maritime en Algérie.....	10
4-Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie.....	11
4-1-Le secteur des assurances en Algérie de 1962 à nos jours	11
4-2- L'étape de transition (1962 à 1965)	11
4-3-L'étape du monopole de l'état (1966 à 1994).....	11
4-4-Le marché assurantiel de 1974 à 1994.....	14
4-5-L'étape de la libération (1994 à nos jours).....	16
-Le rôle économique de l'assurance transport de faculté maritime en Algérie :.....	19
-Le transport maritime à l'échelle mondiale.....	20
Section 2 : Les concepts relatifs à l'assurance de faculté maritime.....	22
1-Qu'est-ce que le transport maritime ?	22

2-Cadre juridique des transports.....	22
3-Les spécificités du transport maritime.....	23
4-Les types du transport maritime.....	23
4-1-Le transport à la demande (tramping).....	23
4-2-Le transport de ligne régulière.....	24
-Exemples et mise en pratique	24
5-Qu'est-ce que l'assurance maritime ?.....	25
5-1- définition de l'assurance maritime.....	25
5-2-Objet de l'assurance maritime.....	25
6-Qu'est-ce que l'assurance faculté maritime ?.....	26
6-1-Notion de facultés.....	26
6-2-Règles communes aux assurances facultés	26
7-Les différentes avaries du transport maritime.....	27
7-1-Avaries particulières.....	27
7-2-Avaries-frais et dépenses diverses.....	27
7-3-Avaries communes.....	28
-Le rôle économique de l'assurance transport.....	28
-Le rôle de l'assurance transport de facultés maritimes.....	29
8-Les avantages et contraintes du transport maritime de facultés.....	29
8-1-Le transport maritime présente des avantages.....	29
8-2-Le transport maritime a des inconvénients.....	29
9-Pour quoi choisir le fret maritime ?.....	30
Section 3 : Les intervenants dans la chaine du transport maritime et l'objet assuré	31
1-Les principaux auxiliaires du transport de la chaine maritime.....	31
1-1-Les ports-commerciaux.....	31
1-2-Les armateurs.....	31
1-3-Les chargeurs.....	31
1-4-Le fournisseur.....	32
1-5-Le transporteur maritime.....	32
1-6-Le courtier maritime.....	32

1-7-Le courtier d'affrètement.....	32
1-8-Le transitaire.....	32
1-9-Le consignataire ou agent maritime.....	33
1-10-L'aconier (manutentionnaire).....	33
1.11-La douane.....	33
1-12-Le destinataire final (importateur).....	34
2-Les variétés de facultés transportées.....	34
2-1-La nature de la faculté transportée.....	34
2-1-1-Les produits périssables.....	34
2-1-2-Les produits dangereux et fragiles.....	34
2-2-Typologies des facultés transportées.....	36
3-Les intervenants sur le marché.....	36
3-1-Les compagnies d'assurances.....	36
3-2-Le courtier d'assurance maritime.....	36
3-3-Les agents maritimes d'assurances.....	37
3-4-L'expert maritime.....	37
Conclusion.....	39
<u>Chapitre II</u> : Evaluation de la performance assuranciel de la faculté maritime	40
Introduction.....	40
Section 1 : Généralité sur le contrat maritime.....	41
1-Définition du contrat d'assurance maritime.....	41
1-1-La notion du contrat d'assurance maritime.....	41
1-2-L'objet du contrat	42
2-Les caractéristiques du contrat d'assurance maritime.....	42
2-1-Un contrat nommé	43
2-2-Un contrat consensuel.....	43
2-3-Un contrat synallagmatique.....	43
2-4-Un contrat aléatoire.....	43
2-5-Un contrat à titre onéreux.....	43
2-6-Un contrat successif.....	44

2-7-Un contrat d'adhésion.....	44
2-8-Un contrat de bonne foi.....	44
3-Spécificité du contrat de transport maritime de marchandises.....	44
4-Souscription et gestion du sinistre en assurance maritime.....	45
4-1-Définition de la police d'assurance maritime sur facultés.....	45
4-2-Types de police d'assurance	45
4-2-1-La police au voyage.....	45
4-2-2-La police à alimenter (ou à éteindre).....	46
4-2-3-La police d'abonnement (ou flottante).....	46
4-2-4-La police «tiers chargeur».....	46
5-Les obligations des parties :	47
5-1-Obligation de l'assuré.....	47
5-1-1-Le paiement de la prime.....	47
5-1-2-Obligation de mise en risque.....	47
5-1-3-Renseignement relatifs en cours de contrat.....	47
5-1-4-Les obligations en cas de sinistre.....	48
a-Déclaration de sinistre.....	48
b-Constataction des dommages et pertes.....	48
c-Mesures conservatoires.....	49
d-Sauvegarde du recours.....	49
5-2-Obligation de l'assureur.....	49
5-2-1-Le règlement en avarie.....	49
a -Le règlement par quotité de dépréciation.....	50
b -L'application des franchises.....	50
5-2-2-Le règlement par voie de délaissement.....	50
6-Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime :.....	51
6-1-Tarifications de l'assurance maritime.....	51
6-1-1-La valeur assurée.....	51
6-1-2-La déclaration de valeur.....	52
6-1-3-La fixation de la prime.....	53

A-La tarification du risque ordinaire.....	53
b-Aperçu sur les risques exceptionnels.....	53
6-1-4-L'application des surprimes.....	53
6-1-5- droits, taxes et impôts	54
6-2-La résiliation du contrat d'assurance maritime.....	54
7 -Les documents du transport maritime	55
7-1-Exécution du contrat de transport sous connaissance.....	55
7-1-1-La forme du connaissance.....	55
7-1-2-Emission du connaissance.....	55
7-1-3-Contenu du connaissance.....	55
7-1-4-Connaissance: réserves et force probante.....	57
7-2-La lettre de transport maritime.....	57
7-3-Billet de bord.....	58
7-4-La facture commerciale.....	58
7-5-Liste de colisage.....	58
7-6-Le certificat d'origine.....	58
7-7-Le certificat d'assurance.....	58
-Garanties données par le chargeur.....	58
-La clause de compétence au regard des règles de droit algérien.....	59
8-Les incoterms.....	61
8-1-LE F.O.B.....	62
8-2-LE C&F.....	62
8-3-LE C.I.F (ou C.A.F).....	62
8-4-Le terme « E ».....	63
8-5-Les termes « F ».....	63
8-6-Les termes « C ».....	63
8-7-Les termes « D ».....	64
Section 2 : Responsabilité du transporteur comme source principale du trajet maritime de faculté.....	65
1-Fondement juridique de la responsabilité du transporteur.....	65
2-Définition du transporteur maritime.....	66

2-1La notion du transporteur maritime.....	66
2-2Les missions du transporteur maritime.....	67
3-Les obligations du transporteur maritime de facultés.....	67
4-La responsabilité du transporteur.....	68
1-L'existence d'une présomption de responsabilité.....	68
2-La mise en jeu de la responsabilité du transporteur.....	69
3-La durée de la responsabilité du transporteur.....	70
4-Limite de la responsabilité du transporteur.....	71
5-Recours judiciaires.....	71
6-Déchéance du droit de limiter la responsabilité.....	72
-Marchandises en pontée.....	72
-Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses.....	73
5-Les cas où le transporteur n'est pas responsable.....	73
6-Le club protection et indemnité le seul assureur des transporteurs.....	74
6-1-Mode de fonctionnement.....	75
6-2-Les branches couvertes par les P&I Clubs.....	75
6-3-Rôle des P&I clubs.....	75
Section 03 : les modalités de couverture des assurances maritimes.....	76
1-La forme des risques maritime.....	76
1-1Une assurance de risques particuliers.....	76
2-Le temps et lieux des risques.....	78
2-1-Le point de départ de la garantie.....	78
2-2-La fin de la garantie.....	78
2-3-Modification de la durée normale du voyage.....	78
3-Les formules de garantie.....	78
3-1-L'assurance sur facultés « tous risques... ».....	78
3-2-L'assurance sur faculté « FAP sauf... ».....	80
3-3-Les dispositions communes aux deux modes d'assurance.....	81
4-Rationnement de certaines facultés.....	86
5-Les exclusions et limitation dans l'assurance maritime.....	86

5-1-Les exclusions absolues (dans tous les cas).....	87
a-Les exclusions tenant à des événements étrangers à une navigation normale.....	87
b-Les exclusions tenant d'événements liés à l'ordre public.....	87
c-Les exclusions conséquentes de la faute de l'assuré.....	87
d-Les exclusions de nature commerciale.....	87
5-2-Les exclusions relatives.....	87
Conclusion.....	89
 <u>Chapitre III : Disposition de recherche et la gestion de sinistre sur faculté maritime au sein de la</u>	
« CAAT »TIZI-OUZOU	90
Introduction.....	90
Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil de l'agence CAAT.....	91
1-Présentation et Historique de la CAAT.....	91
1-1-Présentation de la compagnie CAAT.....	91
1-2-L'organigramme de la compagnie CAAT.....	91
2-Historique de la CAAT.....	93
3-Les activités et les objectifs de la CAAT.....	94
3-1-Les activités de la CAAT.....	94
3-2- Les objectifs de la CAAT.....	94
4-L'environnement concurrentiel de la CAAT.....	95
4-1- Secteur public.....	95
4-2-Secteur privé.....	95
5- La qualité de service au sein de la CAAT.....	96
6-Les garanties proposées par la CAAT.....	96
2-Présentation de l'organisme d'accueil CAAT Tizi-Ouzou.....	97
2-1- L'agence CAAT Tizi-Ouzou.....	97
2-2-Organigramme de l'agence.....	97
2-2-1-Service Production.....	98
2-2-2-Service Sinistre.....	98
2-2-3-Service Comptabilité.....	98
2-2-4-Service Commercial.....	98

Section 2 : L'analyse de tarification d'un contrat d'assurance transport maritime de faculté, cas la CAAT.....	100
1-Etapes relatives à la fonction souscription.....	100
1-1-Étape de demande d'assurance.....	100
1-2-Étape de la tarification.....	100
1-3-Etape de confection des documents.....	100
1-4-Etape de paiement de la prime.....	100
1-5- Le document à remettre à l'assuré.....	101
1-6-Enregistrement des polices d'assurances.....	101
1-7-Classement des polices et avenants.....	101
1-8-Transmission des polices à la direction régionale.....	101
2- Les éléments de base d'une tarification des facultés maritime au sein de la CAAT.....	101
2-1-La nature de la faculté à assurer.....	101
2-2-La valeur de la faculté.....	102
2-3- Le mode d'assurance choisi.....	102
2-4- La provenance de la faculté.....	102
2-5- Les garanties annexes.....	102
2-5-1 Vol et disparition.....	102
2-5-2-Prolongation de séjour à quai.....	102
2-5-3-Voyage complémentaire.....	102
2-5-4-Risque de guerre.....	103
2-6-Surprime et majoration.....	103
2-6-1-Surprime pour transbordement.....	103
2-6-2-Majoration pour chargement en pontée.....	103
2-6-3-Surprime pour âge et pavillon du navire.....	103
2-7-Réductions techniques et rabais.....	103
2-7-1- Transport en conteneurs.....	104
2-7-2-Surveillance de déchargement.....	104
2-7-3- Séjour en magasin.....	104
3-Calcul de la prime d'assurance.....	104
3-1-Le calcul de la prime totale.....	104

3-2-Calcul de la prime nette	104
3-3-Calcul du taux global.....	105
3-4-Exemple de tarification en assurance maritime.....	105
3-4-1- Les éléments de base à déterminés.....	105
3-4-2- Détermination du taux.....	106
3-4-3- Détermination des surprimes.....	106
3-4-4- Détermination des taux de majoration.....	106
3-4-5- Détermination des taux des réductions et des rabais.....	106
Section 3 : Etude d'un cas d'indemnisation de sinistre sur faculté maritime au sein de la CAAT.....	107
1-Mesure à prendre en cas de dommages.....	107
1-1-Mesures à prendre pour éviter l'aggravation des dommages.....	107
1-2-Constat.....	108
1-3- L'expert.....	108
1-3-1- Le délai de la sollicitation de l'expert.....	108
1-3-2- Le règlement des frais de constations et d'expertise des dommages.....	109
2-Réclamation du sinistre.....	109
2-1-Les pièces à fournir à l'appui de la réclamation.....	109
2-2- Le délai de réclamation.....	110
3-Calcul de l'indemnité du dossier sinistre	110
3-1- Délaissement.....	111
3-2- Freinte de route.....	111
3-3-Franchise.....	111
4-Etude d'un Cas sinistre faculté.....	112
4-1- Cas d'avarie particulière.....	112
A-Caractéristiques du contrat d'assurance.....	112
b-Circonstances du sinistre.....	112
c-Caractéristiques de la police.....	113
e-Caractéristiques du navire transporteur.....	113
d-Pièces versées au dossier.....	114
4-2-Cas d'avarie commune.....	114

a-Contribution aux avaries communes de l’armateur.....	115
b-Contribution aux avaries communes des chargeurs.....	115
5-Conservation des recours contre les responsables.....	116
a-Lettre de réserve et convocation à l'expertise.....	116
b-Délais.....	116
c-Acte de subrogation.....	116
Conclusion	117
Conclusion général.....	118
Bibliographie.....	119
Annexes	
Table des matières	

Résumé

Résumé :

Le transport maritime a toujours été et reste encore le moyen de transport massif de marchandises le plus économique sur les grandes distances, malgré le handicap d'être le mode de transport le plus lent que l'on ait, la course au gigantisme ne s'arrête pas car c'est le transport des grandes quantités de marchandises en un seul voyage, qui fait de lui un mode de transport international, mais malheureusement il convient de préciser qu'il est exposé aux différents aléas qui peuvent toucher le navire ou la marchandise transportée. De ce fait il est important de faire recours à une protection pour se faire prévenir de toutes sorte de périls, et cela se fait par une souscription d'un contrat d'assurance maritime afin d'indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. Et une intervention d'un responsable sur cette marchandise dès sa sortie du magasin jusqu'à son arrivée au point d'arrivée, l'assurance et sans doute la première forme connue et elle a pour objet de garantir les risques auxquelles sont exposées les marchandises au cours de leurs transport maritime.

Mots clé : Assurance maritime- marchandises transportées- facultés-transporteur-périls-avaries- sinistres-garanties couverts.

Abstract :

Maritime transport has always been and still remains the most economical means of mass transport of goods over long distances, despite the handicap of being the slowest mode of transport that we have, the race for gigantism does not happen. Not stop because it is the transport of large quantities of marchandises in a single trip, which makes it an international mode of transport, but unfortunately it should be specified that can affect the ship of the commodities transported. Therefore it is important to resort to protection to be warned of all kinds of perils, and this is done by taking out a marine insurance contract in order to compensate the insurance contract in order to compensate the insured for claims resulting from maritime adventures, in the manner and within the limits agreed in the contract. And a responsible intervention on this marchandise from the moment it leaves the store until it arrives at the point of arrival. Marine insurance is undoubtedly the first known form and its purpose is to cover the risks to which goods are exposed during their maritime transport.

Key words: Marine insurance- transported marchandises- faculties- transporter- perils- damage- claims- guarantees covered.