

Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou  
Faculté Des Sciences Economiques, Commerciales Et Des  
Sciences De Gestion  
Département Des Sciences Financières et Comptabilité



## **Mémoire de fin de cycle**

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Science Financière et Comptabilité  
Option : Finance et Assurance

### **Thème**

**Les procédures et les techniques  
d'assurance maritime et l'impact de la  
pandémie COVID-19**  
**Cas : Direction Générale de la CAAT, Alger**

**Réalisé par :**

**ATEK Ryma      &      ASSAS Lydia**

**Devant le jury compose de :**

**Président : OUALIKENE Selim, Professeur, UMMTO**

**Rapporteur : ACHIR Mohammed, MCB, UMMTO**

**Examineur : ABIDI Mohammed, MCB, UMMTO**



**Promotion : 2020/2021**

## *Remerciements*

Nous tenons à remercier le bon dieu tout puissant de nous avoir offert l'opportunité de franchir ce stade de savoir, et de nous à voir donné la foi, la force et le courage, de réaliser ce modeste travail dans de bonnes conditions.

Au terme de ce travail, nous tenons à exprimé notre profonde gratitude et à remercier toutes personnes qui grâce à leur aide, notre travail a vu le jour :

Notre promoteur MONSIEUR ACHIR, pour son suivi, sa patience, sa rigueur et ses précieux conseils qui nous ont aidés dans la réalisation de ce travail

Nous adressons notre reconnaissance à tout le personnel de la direction générale CAAT d'Alger en particulier MR TABOURI pour sa prise en charge avec extrême bienveillance, et Mr BOUHARA pour ses orientations et ses encouragements durant notre stage pratique.

Mais aussi nos remerciements s'adressent à Mme LALAMI, la directrice de l'agence CAAT Tizi-Ouzou, ainsi que toute son équipe.

Nos plus vifs remerciements vont à Mme AYOUB, pour son aide et son temps accordé malgré sa grande occupation.

Nos remerciements s'adressent également aux membres de jury pour avoir aimablement accepté de juger ce travail.

## *Dédicace*

Avec un profond amour et le cœur émue que je dédie ce mémoire a mes chers parents pour leur affection inépuisable et leurs précieux conseils.

### A LA MEMOIRE DE MA MERE

Ce travail est dédié à ma mère, décédé trop tôt, qui m'a toujours poussé et motivé dans mes études.

J'espère que du monde qui est siens maintenant, elle apprécie cet humble geste comme preuve de reconnaissance de la part d'une fille qui a toujours prié pour le salut de son âme. Puisse dieu, le tout puissant, l'avoir à sa sainte miséricorde.

### A MON CHER PERE

L'épaule solide, l'œil attentif et la personne la plus digne de mon estime et de mon respect, que dieu te préserve et te procure santé et longue vie.

A ma chère sœur YASMINE si précieuse qu'elle soit, qui n'a jamais cessé de me conseiller, encourager tout au long de mes études.

A une personne qui m'est très chère HACENE, qui m'a apporté tout son soutien, nulle dédicace ne puisse exprimer ma reconnaissance et mon profond respect.

Aux deux familles ATEK et MEDHAR, plus particulièrement à mon oncle KHALED qui m'a beaucoup soutenu, et a tous ceux qui ont contribué de près ou de loin pour que ce projet soit possible, je vous remercie grandement.

A mon binôme Lydia et sa famille.

***RYMA***

## *Dédicace*

Je dédie ce modeste travail à tous ceux qui m'ont soutenu et qui ont participé de près ou de loin à son accomplissement.

En premier lieu, à la lumière de mes yeux ; mes chères parents,

Maman et Papa qui ont été toujours à mes côtés, pour leur sacrifice, leur soutien, leur amour et surtout pour leur éducation, Un grand merci pour eux ;

A mon fiancé Housseem qui m'a apporté son soutien, et qui était toujours à mes côtés ;

A mon frère Chems eddine et ma sœur Celia ;

A mes chers neveux Abd elhak, Samy, Aya ;

A ma belle-famille ;

A mon binôme Ryma et sa famille ;

***LYDIA***

## *Liste des abréviations*

<b>Abréviations</b>	<b>Significations</b>
Ass	Assurance
APN	Assemblée Populaire Nationale
CAAR	Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
CAAT	Compagnie Algérienne d'Assurance
CAF	Coût Assurance et Fret
CCP	Compte Courant dont le Dépôt
CCR	Compagnie Centrale de Réassurance
CESAM	Comité d'Etudes et de Services des Assureurs
CAT-NAT	Assurance Contre les Effets des Catastrophes Naturelles
CNA	Conseil National des Assurances
CNMA	Caisse Mutuelle Marnais d'Assurance
CIB	Classification Internationale des Brevets
CMA	Chambre des Métiers d'Artisanat
COVID	Corona Virus Disease
DA	Dinars
EPE	Entreprise Public Economique
FAP SAUF	Franc d'Avaries Particuliers
FOB	Free on Bord (sans frais à bord)
IUMU	International Union of Marine Under Writers
MAATEC	Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture
MDS	Mouvement Démocratique Sociale
NTIC	Nouvelle Technologie de l'Informatique et Communication
OMC	Organisation Mondiale du Commerce

P2P	<b>Peer to Peer</b>
PDG	<b>Président Directeur Générale</b>
PIB	<b>Produit Intérieur Brut</b>
RC	<b>Responsabilité Civile</b>
RG	<b>Rachat de la Garantie</b>
SAA	<b>Société Algérienne des Assurances</b>
SAP	<b>Sinistres et Frais A Payer</b>
Sin	<b>Sinistre</b>
SPA	<b>Société Par Actions</b>
TCR	<b>Tableau Compte de Résultat</b>
TIC	<b>Technologies de l'Information et de la Communication</b>
UAR	<b>Union Algérienne des Sociétés d'Assurance et de Réassurance</b>
VAB	<b>Valeur Ajoutée Brut</b>
WEB	<b>Site Web</b>

## *Liste des tableaux*

<b>Tableau N°</b>	<b>Intitulé</b>	<b>page</b>
<b>01</b>	La structure de l'actif du bilan de la CAAT	<b>84</b>
<b>02</b>	La structure du passif du bilan de la CAAT	<b>86</b>
<b>03</b>	La structure du compte de résultat (TCR) de la CAAT	<b>89</b>
<b>04</b>	Ratio d'endettement	<b>93</b>
<b>05</b>	Autonomie financière	<b>94</b>
<b>06</b>	Ratio de liquidité (Générale, Restreinte et Immédiate)	<b>96</b>
<b>07</b>	Tableau d'Activité (sinistralité)	<b>100</b>
<b>08</b>	Tableau Ratio de Rentabilité (Economique, Financière, Exploitation et de la Marge d'assurance Nette)	<b>102</b>

## *Liste des figures*

<b>Figure N°</b>	<b>Titre</b>	<b>Page</b>
<b>01</b>	L'organigramme de la CAAT	<b>37</b>
<b>02</b>	Présentation graphique de l'actif du bilan	<b>85</b>
<b>03</b>	Présentation graphique du passif du bilan	<b>87</b>
<b>04</b>	Présentation graphique du compte de résultat	<b>91</b>
<b>05</b>	Ratio de l'endettement	<b>94</b>
<b>06</b>	Ratio d'autonomie financière	<b>95</b>
<b>07</b>	Ratio de liquidité (générale, restreinte et immédiate)	<b>99</b>
<b>08</b>	Ratio d'activité (sinistralité)	<b>100</b>
<b>09</b>	Ratio de rentabilité (économique, financière, exploitation et de la marge d'assurance nette)	<b>104</b>

# Sommaire

<b>Introduction générale .....</b>	<b>01</b>
------------------------------------	-----------

## **CHAPITRE 1 : GENERALITES SUR L'ASSURANCE MARITIME**

<b>Introduction .....</b>	<b>06</b>
---------------------------	-----------

<b>Section 1 : notions relatives à l'assurance .....</b>	<b>06</b>
--	-----------

<b>Section 2 : Aperçus historique sur l'assurance des facultés maritime et son importance. .</b>	<b>14</b>
--	-----------

<b>Section 3 : L'assurance maritime en Algérie .....</b>	<b>25</b>
--	-----------

<b>Conclusion .....</b>	<b>33</b>
-------------------------	-----------

## **CHAPITRE 2 : PROCEDURES DE GESTION DE L'ASSURANCE MARITIME**

### **CAS DE LA CAAT**

<b>Introduction .....</b>	<b>34</b>
---------------------------	-----------

<b>Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil CAAT assurance (siège Alger) .....</b>	<b>35</b>
---	-----------

<b>Section 2 : procédure à suivre pour la tarification des risques et la déclaration en réassurance .....</b>	<b>38</b>
---	-----------

<b>Section 3 : procédure à suivre par l'assuré en cas de sinistre et le règlement de l'indemnité par l'assureur .....</b>	<b>58</b>
---	-----------

<b>Conclusion.....</b>	<b>77</b>
------------------------	-----------

## **CHAPITRE 3 : SANTE FINANCIERE DE LA CAAT IMPACT DE LA PANDEMIE**

### **(COVID-19) SUR LE MARCHE DES ASSURANCE**

<b>Introduction .....</b>	<b>78</b>
---------------------------	-----------

<b>Section 1 : diagnostic financier de la CAAT .....</b>	<b>79</b>
--	-----------

<b>Section 2 : impact de la pandémie COVID-19 sur les assurances .....</b>	<b>105</b>
--	------------

<b>Section 3 : les mesures prise par la compagnie d'assurance CAAT .....</b>	<b>109</b>
--	------------

<b>Conclusion .....</b>	<b>115</b>
-------------------------	------------

<b>Conclusion générale .....</b>	<b>116</b>
----------------------------------	------------



# *Introduction Générale*



## Introduction Générale

---

L'assurance joue aujourd'hui un rôle majeur dans le développement efficace et durable des économies moderne fondé sur une expertise qui n'existe nulle part ailleurs, elle est souvent la condition préalable à toute activité économique, facilite de nouvelles initiative et fait partie des aspirations et des besoins humains les plus fondamentaux.

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.

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 sont assurées.

En effet tout transport de marchandises nécessite la contraction d'assurance qui permet de garantir les biens transportés aux risques associés au transport ( l'obligation de souscrire un contrat d'assurance maritime article 92 de l'ordonnance 95-07 ) aux manutentions et aux autres facteurs qui entrent dans l'enrichissement du transport de marchandises, et c'est dans ce contexte que l'assurance des marchandises transportés par voie maritime a pris une place prépondérante dans notre économie.

Une entreprise d'assurance est une firme qui reste le plus exposée aux risques puisque son but même est de prendre en main les risques que peuvent avoir leur clients , elle travaille a fin de protéger , d'assurer des dégâts matériels causés par des sinistres , la gestion d'une compagnie d'assurance n'est donc pas aussi facile que cela puisse paraître , expérience , savoir-faire , anticipation des risques et d'autres critères plus important les unes que les autres sont de mises pour réussir dans ce domaine et avec l'arrivé de la pandémie COVID-19 le digital est devenu un canal supplémentaire de relations avec la clientèle.

Le développement de l'utilisation des TIC dans les entreprise en particulier celles de services est à l'origine d'une transformation à la fois dans leurs structure, dans leur règle et leur comportement ainsi leur technique de marketing de cela l'avènement du digital ou le numérique dans les méthodes et les pratiques marketings disponible dont les caractéristiques saillantes sont

## Introduction Générale

---

la rapidité, l'intensité des échanges le web a totalement modifié et facilités le mode de travail au service des clients.

L'assurance est également un secteur assez particulier du point de vue du mode de fonctionnement, les compagnies d'assurances ont des méthodes de gestion spécifiques adaptées à la nature de leur activités, qui est rappelons-le, de savoir anticiper le risque pour pouvoir l'assurer.

L'élaboration d'un bulletin de santé de l'entreprise à travers le calcul économique de l'entreprise est devenue donc un art qui repose sur des techniques permettant d'apprécier d'une part les performances de l'entreprise à travers ses activités, rentabilités, liquidité, sa solvabilité, et préserver d'autre part les équilibres financiers fondamentaux de l'entreprise.

Donc la rentabilité d'une compagnie d'assurance apparaît comme une notion essentielle pour assurer sa stabilité financière.

L'objectif de notre étude vise à comprendre les procédures et les techniques d'assurance maritime au sein de la CAAT, et l'impact de la crise sanitaire de la COVID-19.

Pour bien illustrer notre bien objectif, nous avons dégagé une problématique qui peut être formulée de la manière suivante :

**Quelles sont les procédures à suivre pour contracter une assurance du transport maritime sur faculté, et quelle a été l'impact du COVID-19 ?**

Pour mieux cerner cette problématique nous sommes amenés à poser au préalable un certain nombre de questions à savoir :

- **Quelles sont les procédures de gestion de l'assurance maritime au sein de la CAAT et sur quelle base calcule-t-on le montant de tarification et l'indemnisation ?**
- **Quelles est la santé financière de la compagnie d'assurance CAAT pendant la pandémie ?**
- **Quelles a été l'impact de la pandémie pour les assurances en général, et particulièrement par la CAAT ?**
- **Dans le contexte de la crise sanitaire, est-ce que la digitalisation a servi de moyen de communication entre la CAAT et ses clients ?**

## Hypothèses

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

- **Hypothèse 1** : Tout contrat d'assurance fait référence à une prime celle-ci est calculée sur la base de la valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée ;
- **Hypothèse 2** : l'analyse financière peut servir comme outil pour déterminer la santé financière de la CAAT.
- **Hypothèse 3** : COVID-19 est un facteur qui a influencé sur la mise en œuvre de nouvelles technologies digitales au sein de la CAAT.

## Méthodologie de recherche

Afin d'apporter un éclairage sur ces hypothèses et rassembler des informations fiables et judiciaires sur le sujet, nous avons jugé nécessaire d'aborder notre travail en s'appuyant sur deux approches méthodologiques :

### 1-Recherche bibliographique pour la partie théorique

La documentation à travers les livres, revues, journaux et publications officielles restera la source d'information la plus fiable, c'est pourquoi nous nous appuyons dessus en majorité afin de rassembler les données nécessaires à la maîtrise et à la rédaction de la partie théorique de notre travail, nous allons nous appuyer sur le contenu du site web.

### 2- étude de cas pour la partie pratique

Pour notre cas pratique, nous nous sommes tournées vers l'un des acteurs majeurs du marché algérien des assurances CAAT, nous avons réaliser notre cas pratique dans le but de confirmer les hypothèses, dans un premier lieu on à commencée notre étude au sein de la Direction Générale CAAT d'Alger pour observer les différents services et récolter les informations, par la suite pour mieux comprendre la relation avec les clients nous avons eu l'occasion de nous déplacée à l'agence CAAT Tizi-Ouzou pour mieux réalisée notre étude de cas et collectée le maximum d'informations.

### **3- structure de travail**

Nous avons organisé notre travail autour de trois chapitres :

Nous avons commencé notre travail par un chapitre qui porte sur les généralités de l'assurance maritime, ils expliquent les différents notions relative à l'assurance, l'aperçus historiques et enfin l'assurance maritime en Algérie ;

Ensuite dans le deuxième chapitre nous avons abordée la gestion de l'assurance maritime au sein de la CAAT, il est indispensable de présenter l'organisme d'accueil CAAT assurance en premier lieu, par la suite expliquée les procédures à suivre pour la tarification des risques, ainsi que les instructions à suivre en cas de sinistre ;

Enfin, nous concluons notre travail dans un chapitre qui étudiera la santé financière de la CAAT, l'impact de la pandémie COVID-19 pour les assurances et la CAAT, la dernière section de chapitre sera consacré aux mesures prises par la CAAT et le développement de la digitalisation pendant la pandémie.

# *Chapitre 1*



## *Généralités sur l'assurance maritime*



**Introduction**

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

Le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels, il fait appel à des intervenants dont le rôle est important.

En outre il est utile de rappeler que le transport maritime signifie une prise de risque, de ce 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.

L'assurance maritime est donc une mesure appliquée face aux risques liés au transport de la marchandise par voie maritime, c'est une opération couvrant les dommages et pertes matériels causes aux marchandises assurées.

Ce chapitre sera structuré en trois sections : la première section sera consacrée d'une manière globale à l'assurance.

La deuxième section portera sur l'aperçu historique de l'assurance facultés maritime et finalement une troisième section qui traitera sur l'assurance maritime en Algérie.

**Section 1 : Notion de l'assurance**

L'assurance aujourd'hui, est devenue un bien de consommation courante, voire de première nécessité, mais aussi elle joue un rôle économique et social fondamental dans la société.

L'assurance résulte d'un mécanisme financier induit par les exigences de protection des patrimoines contre les risques, elle est donc liée au développement du commerce et aux transformations sociales.

**1- évolution historique de l'assurance****• Les origines antiques**

Des premières méthodes de transfert de risques sont signalées chez les Babyloniens, dès le II<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. avec le prêt à la grosse aventure. Le système développé est repris dans le Code de Hammurabi. Si un marchand effectue un prêt pour effectuer un transport, il paye une somme supplémentaire au prêteur. Le prêt n'a pas à être remboursé si la marchandise est volée ou si le navire a coulé. Le code d'Hammurabi évoque également des obligations en termes de responsabilités médicales, de construction, de gestion des effets des intempéries ou du transport commercial.<sup>1</sup>

Mille ans plus tard, les Grecs de l'Antiquité pratiquaient une sorte de redistribution des risques entre les associés sous forme de prêt maritime. Plutarque raconte qu'au III<sup>e</sup> siècle av. J.-C., un riche nommé Caton prêtait de l'argent à des marchands et des armateurs, à condition que ceux-ci se réunissent dans une association d'environ cinquante membres. Caton répartissait ainsi son risque sur cinquante aventures.

Les marchands dont les biens arrivent à destination remboursent ceux dont les biens ont été détruits lors d'une tempête. Au IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C., les marchands grecs utilisent le prêt à la grosse aventure, au titre duquel la cargaison d'un navire est financée par un tiers ; si le navire revient à bon port, le prêt est remboursé avec un intérêt qui peut dépasser le taux d'usure ; sinon, le prêt est perdu, les taux peuvent aller jusqu'à 50 % de la valeur des marchandises. On peut qualifier cela de prémices de la mutualisation.

---

<sup>1</sup> <http://bts.assurance.canalblog.com>

Il existe également des documents datés du V<sup>e</sup> siècle av. J.-C. à Athènes stipulant que les prêteurs recevront leur argent, capital et intérêts, à condition que le navire arrive à bon port.

Ces pratiques ne sont cependant pas semblables à nos contrats d'assurance modernes.

- **L'assurance au Moyen Âge**

Les premiers contrats d'assurance tels que nous les connaissons aujourd'hui apparaissent entre le XII<sup>e</sup> et le XIII<sup>e</sup> siècle en Italie. Le chroniqueur florentin Giovanni Villani affirme que l'assurance est née en Lombardie en 1182. Des historiens modernes situent sa naissance entre 1239 et 1245. Il a été démontré que l'assurance était connue à Bruges en 1310 et à Gênes en 1329. Au Moyen-âge, la mort prématurée a ainsi donné lieu à des modalités d'assurance qui étaient passées devant notaire qui préfiguraient l'assurance vie.

L'assurance se complexifie en Europe après la Renaissance.

- **Les bases modernes depuis le XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1900**

En 1668, Colbert initie la Chambre générale des assurances à Paris pour tout ce qui concerne le transport maritime.

Mais à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'importante croissance de Londres en tant que centre de commerce tire la demande pour des assurances maritimes. Edward Lloyd ouvre une taverne qui devient un repère pour les négociants et les affréteurs, et par la suite une source d'information sur le monde maritime. Il devient un lieu de rencontre pour les personnes cherchant à assurer leurs bateaux, et ceux proposant une couverture. Aujourd'hui encore, le Lloyd's de Londres reste le haut lieu de l'assurance maritime.

Au sens moderne, l'assurance remonte au grand incendie de Londres de 1666, qui détruit 13 200 bâtiments. À la suite de cet incendie, Nicholas Barbon ouvre un bureau pour assurer les bâtiments<sup>2</sup>.

Aux États-Unis, la première compagnie est créée en 1732. Benjamin Franklin est le premier, au travers de la *Philadelphia Contribution ship for the Insurance of Houses from Loss by Fire*, à inventer la prévention, en refusant d'assurer les maisons pour lesquelles le risque d'incendie est trop fort.

---

<sup>2</sup> <http://www.index-assurance.fr>

Pour la France, d'intéressants développements historiques sont fournis dans la première thèse de doctorat d'État intégralement consacrée aux mécanismes économiques et financiers de l'assurance (Gérard Vallin, Paris Dauphine, 1982) et publiée par Dunod en 1983. Les tontines font l'objet d'un édit royal de 1653, à l'initiative de Mazarin. Les premières réglementations françaises concernent l'assurance maritime à la demande de Colbert : ordonnance sur la marine de 1681 commentée par R. J. Vallin, juriconsulte à La Rochelle (1760). La première compagnie d'assurance sur la vie a été créée par Clavière en 1788, grâce aux tables de mortalité de Durillard.

Au XIX<sup>e</sup> siècle apparaissent les grandes compagnies privées, telles que l'Abeille, le Phénix, l'Union ou le Soleil... La première loi sur la réparation des accidents du travail (9 avril 1898) donnera lieu à de nouvelles formes de garanties. Cette importante évolution législative sera complétée par la loi du 17 mars 1905 concernant les assurances sur la vie, créant notamment le corps des commissaires-contrôleurs.

- **De 1900 à 1940 : les principaux textes**

- Décret du 8 mars 1922 visant toutes les compagnies d'assurances (IARD et vie) en matière de réassurance, d'évaluation des placements, d'escompte.
- Loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance.
- Décret-loi du 14 juin 1938 créant le régime financier et comptable des différentes formes juridiques de compagnies d'assurances (constitution, solvabilité, couverture des engagements techniques, transfert de portefeuille, liquidation des compagnies, organisation de la Direction des assurances, etc.).

À l'époque contemporaine, le Code des assurances régit les activités d'assurance ; il est suivé du Code monétaire et financier.

- **Le marché de l'assurance aujourd'hui**

En 2018, le chiffre d'affaires global de l'assurance est de 5 193 milliards de dollars. Trois pôles majeurs se distinguent : le marché asiatique (32,4% du marché mondial), le marché européen (31,6%) et le marché nord-américain (30,6%). Tous trois réunis, ces marchés représentent 94,6% du marché mondial.

Les cotisations d'assurance vie sont estimées à 2 820 milliards de dollars, tandis que celles d'assurance non-vie atteignent 2 373 milliards de dollars.

Les États-Unis occupent la première place du marché de l'assurance, avec 1 469 milliards de dollars pour l'année 2018. En seconde position arrive la Chine avec 574 milliards de dollars de primes collectées. La Chine est ainsi passée de la 10<sup>e</sup> place en 2007 à la 2<sup>e</sup> en 2018.

La France est le cinquième marché d'assurance au niveau mondial, le second au niveau européen et le premier de l'Union Européenne, avec 219,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires pour 2018.

## **2- Définition de l'assurance**

### **2-1 Définition général**

L'assurance peut être définie comme étant un contrat par lequel, une personne assureur Qui est le plus souvent une société spécialisée dans le domaine pour cette situation l'assureur S'engage à indemniser une autre personne nommée assuré moyennant une prime.

Le législateur algérien a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N° 95/07 du 25/01/95 et selon l'article 619 du code civil comme suit : « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige , moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat ». <sup>3</sup>

J.LANDEL définit l'assurance comme : « une opération par laquelle une entreprise d'assurance organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés aux mêmes risques et répartit ces risques et les compense selon les lois de la statistique, à l'aide d'un fonds alimenté par des primes ou des Cotisations qu'il collecte préalablement ». <sup>4</sup>

Selon Lambert- Faivre : « l'assurance est une opération par laquelle un assureur, organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques, et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées». <sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Article le 619 de l'ordonnance N°95/07 du 25/01 relatif aux assurances.

<sup>4</sup> J.LANDEL »lexique des termes d'assurance année, 5<sup>ème</sup> édition. L'argus de l'assurance, p53

<sup>5</sup> LAMBER.FAIVR (y.) Droit des assurances. ED. Dalloz. Paris, 1999

**2-2 définitions juridiques**

Selon l'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations ; modifié et complété par la loi (06-04) : « l'assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat ».

Donc une assurance est un moyen de percevoir une compensation si l'assuré risque de subir un préjudice. Cette compensation qui se matérialise la plupart du temps par une somme d'argent, peut être versée à un particulier, une entreprise ou une association mais en contrepartie il doit verser une cotisation mensuelle ou annuelle ou autre.<sup>6</sup>

**2-3 définitions techniques**

Selon la formulation proposé par le professeur Joseph Hémard : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique ».<sup>7</sup>

**3- Les éléments du contrat d'assurance**

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

**❖ Le risque**

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

Un risque est considéré comme assurable, s'il réunit les caractéristiques suivantes<sup>8</sup> ;

---

<sup>6</sup> Ordonnance N°95.07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril2014, modifiés et complété par la loi 06-04 JORADP N°27 du 26 avril2006

<sup>7</sup> YETMAN (J.) : Manuel international de l'assurance, Ed. Economica paris, 2005, P4

<sup>8</sup>F.COUILBAULT, C.ELIASHBERG, M.LATRASSE, « les grands principes de l'assurance 5eme édition l'argus de l'assurance, paris. Page 44

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

#### ❖ **La prime d'assurance ou cotisation**

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime. Le coût de l'assurance est donc proportionnel à l'importance du risque pris en charge par l'assureur.<sup>9</sup>

#### ❖ **La prestation de l'assureur**

« C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire<sup>10</sup> »

#### ❖ **La compensation au sein de la mutualité**

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

Grace à un fond créé par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra donc prendre en charge le montant des dommages et indemniser ceux qui ont été sinistrés. L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les gens assurés contre la survenance d'un même risque<sup>11</sup>.

### **4- Les différents acteurs d'une opération d'assurance**

Le contrat d'assurance est animé par des acteurs constituant les parties contractantes ;

---

<sup>9</sup>Idem. Page 45

<sup>10</sup>Idem. Page 46

<sup>11</sup>Y. Lambert Faivre, droit des assurances, édition : précis Dalloz, 1986. Page12

**a) L'assuré**

C'est la personne soumise au risque qui fait l'objet du contrat. Généralement l'assuré acquitte les primes stipulées et reçoit prestations promises en cas de réalisation du risque.

**b) L'assureur**

« Personne qui s'engage, par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque »<sup>12</sup>. Généralement c'est la compagnie d'assurance.

**c) Souscripteur**

Personne qui souscrit un contrat d'assurance, qui signe les documents contractuels et qui se trouve seule engagée envers l'assureur pour le paiement des primes. Il peut être différent de l'assuré et du bénéficiaire.

**d) Le bénéficiaire**

Personne qui recevra, après un sinistre l'indemnité, le capital ou la rente versé par l'assureur.

**e) Un tiers**

Toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint, leurs ascendants, et descendants.

**5- Le rôle économique de l'assurance**

L'assurance joue un rôle important dans l'économie nationale,

Selon Jérôme Yeatman « Un marché d'assurance et de réassurance fondé sur une base rationnelle est un élément essentiel à la croissance économique ».<sup>13</sup>

Le rôle économique de l'assurance apparaît à plusieurs niveaux, par :

- L'accumulation des primes au sein des sociétés d'assurance permet la constitution de capitaux importants, ces derniers représentent une forme d'épargne. (L'investissement des sommes encaissées par l'assureur qui est un important collecteur d'épargne).<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> J.LANDEL, « lexique des termes d'assurance », 5<sup>ème</sup> édition l'argus de termes d'assurance, 2005, p55

<sup>13</sup> J.YETMAN, « Manuel international de l'assurance », Ed Economica 1998.P1

<sup>14</sup> CRBF, centre de recherche : le budget familial « bien utiliser les assurances ». Les éditions de l'épargne paris, p14

- L'assurance remplit une fonction de crédit, (facilite l'accès aux crédits)<sup>15</sup>, en renforçant les garanties offert par l'assureur à ses souscripteurs, ce dernier permet à l'assuré de consentir des crédits à ses clients. Et c'est l'objet de l'assurance-crédit qui donne aux créanciers la certitude d'être payé en cas d'insolvabilité de son débiteur. De plus, le domaine de l'assurance sur la vie peut constituer un excellent placement pour le souscripteur, que ce dernier peut utiliser comme instrument de crédit par le moyen des avances sur police.
- La contribution au PIB ; Pour apprécier au juste la contribution des assurances au PIB, on doit utiliser le rapport (valeur ajoutée / PIB), d'après la comptabilité nationale, la valeur ajoutée est égale à :

**VAB = Total des primes - (Total des montants de sinistres + les frais administratifs).**

L'assurance est devenue aujourd'hui une branche majeure de l'économie.

---

<sup>15</sup> Idem, p14

**Section 2 : aperçu historique sur l'assurance maritime et son importance**

L'assurance transport maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances, elle couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises au cours d'un transport depuis le site de provenance jusqu'à destination finale.

Au service du commerce depuis des siècles l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue

**1- Historique et évolution de l'assurance maritime**

L'histoire de l'assurance maritime a été durant plusieurs siècles la seule forme d'assurance pour le transport des biens, et l'unique mode de transport des marchandises entre les pays ; c'est pour cela que les premières assurances ont porté sur le transport maritime.

Pour se défendre des risques liés à l'aventure maritime, les Phéniciens créèrent le principe de la mutualisation qui consiste à déposer en garantie une quantité de marchandises ou de biens afin d'indemniser les armateurs en cas de sinistre.

Cette idée est exprimée dans le Talmud de Babylone écrit vers la fin du V<sup>ème</sup> siècle avant J.C relative à la navigation dans le golf 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. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre."<sup>16</sup>

Pour répondre aux besoins de la navigation et couvrir les expéditions maritimes, les banquiers, dans un but spéculatif accordaient des prêts aux armateurs, appelé « Le prêt à la grosse aventure de mer », « Le contrat d'emprunt » ou « Le contrat de change maritime ».

Ces prêts étaient le prix de la cargaison destinée à être expédiée au loin, si le navire arrive à bon port ; ils avaient droit au remboursement intégral de leur prêt augmenté d'un substantiel intérêt (15 à 40%) du total de la cargaison, mais en cas de perte de la marchandise, ils perdaient leurs prêts. Cette pratique fut interdite par l'église, par le décret de 1234, sous prétexte que le taux d'intérêt était excessif ainsi condamnera le prêt à la grosse aventure sous sa forme primitive. Mais les spéculateurs imaginèrent une autre formule qui consiste à acheter la cargaison tout en retenant à la conclusion du contrat de vente, une prime qui lui restait acquise

---

<sup>16</sup> [www.lexinter.net](http://www.lexinter.net)

dans tous les cas, et si l'opération maritime réussissait, le contrat de vente était annulé.

Cette formule restait toujours loin de l'assurance véritable car, il s'agit d'un simple déplacement des risques entre les personnes.<sup>17</sup>

- En 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait en 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes(Italie) à Majorque(Espagne). Et en 1424 fut créé la première société d'assurance maritime ;<sup>18</sup>
- En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime ;<sup>19</sup>
- En 1552, le juriconsulte Portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime ;
- En 1562, la première police anglaise a fait son apparition En Juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris "La chambre d'assurance et de grosses aventures de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes "CESAM" (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France) ;
- Au mois d'août 1681, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, Elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le Code de Commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes ;<sup>20</sup>
- Le 31 mars 1686 fut créée en France la première compagnie d'assurance dite : "La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France" ;
- En 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime ;
- Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de

---

<sup>17</sup> LEZOUL Mohamed, la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie.

<sup>18</sup> Idem.

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> LEZOUL Mohamed, la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie. « Quel sont les alternatives ? » Recueil de communication de colloque international, « les sociétés d'assurances traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique », université Setif, Algérie 25-26 Avril 2011,page 04

transport : le transport fluvial, le transport routier.

## **2- Définition de l'assurance maritime**

« L'assurance maritime est un contrat, 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 »<sup>21</sup>.

Une assurance maritime peut d'une disposition expresse ou par usage commercial être étendu de façon à couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque aérien, terrestre ou fluvial accessoire au voyage par mer.<sup>22</sup>

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 »<sup>23</sup>

Les assurances maritimes couvrent également :

- Les contributions à l'avarie commune, aussi les frais d'assistance et de sauvetage sauf s'ils résultent d'un risque exclu ;
- Les frais nécessaires dépensés pour préserver les biens assurés contre un risque imminent, ou pour en atténuer les conséquences.

Donc, c'est une police qui 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. Notons aussi que :

- ✓ C'est une police à caractère facultatif (elle n'est pas obligatoire).
- ✓ C'est un contrat écrit.
- ✓ C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tous les moyens de

---

<sup>21</sup> Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France 2003, page 147.

<sup>22</sup> Paragraphe 01 de l'article 02 de la loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (marine Insurance Act ).

<sup>23</sup> L'article 101 de l'ordonnance N95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

transport préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime.

**La composition du contrat d'assurance facultés maritime**

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

**A. Les conditions générales**

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

**B. Les conditions particulières**

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

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

**C. Les Clauses additionnelles et conventions spéciales**

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

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

- conventions spéciales ; les conventions spéciales concernent : risques de guerre etc.

Les conditions particulières, les clauses additionnelles et les conventions spéciales peuvent être dérogatoires ou complémentaires aux conditions générales.<sup>24</sup>

### **3- Les formes d'assurance maritime**

Suite à la concurrence engendrée par la disponibilité commerciale, à impliquer la nécessité de la police d'assurance maritime, distinguant entre deux congrès d'assurance et établissant deux types de polices ; une sur le corps de navire autant que l'autre est réservé pour les marchandises désignées sous le vocable « faculté ».

#### **3-1- Assurance sur corps de navire**

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

La souscription d'une assurance corps permet :

- D'indemniser l'assuré des dégâts et dommages matériels subis par les navires lors de la navigation maritime ;
- De couvrir les frais et dépenses raisonnablement exposés en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences ;
- De garantir les contributions aux avaries communes et les rémunérations d'assistance ;
- Les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant ou pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation.

Il y'a lieu aussi l'assurance des navires de pêche, navire de commerce,

#### **3-2- L'assurance sur faculté**

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

---

<sup>24</sup> Article 98 de l'ordonnance N95-07 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.

d'embarquement jusqu'au site de destination finale (magasin de l'assuré).

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime. Dont la durée des risques au lieu de destination ne peut irriter 30 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des partis.<sup>25</sup>

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

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

➤ L'assurance des marchandises se fait soit sur :

- 1 police particulière (au voyage) : contrat d'assurance conclu pour un voyage déterminé avec ou sans escale.
  - 2 police flottante (police d'abonnement ou à durée déterminée) : Dont le propriétaire de marchandise a généralement le choix entre deux options concernant la couverture de l'assurance : Garantie « tous risque », garantie «FAP sauf ».
- Tous risques : sont couverts la perte totale, les avaries communes, les avaries particulières, le recours des tiers, le délaissement et les dépenses d'assistance et de sauvetage et généralement tous accidents et fortunes de mer.
  - Franc avaries particulières (FAP/SAUF) : sont couverts la perte totale, les avariés

---

<sup>25</sup> [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)

Fédération française des sociétés d'assurances (consulte le 21 mars 2013)

communes, le recours des tiers, le délaissement et les dépenses d'assistance et de sauvetage et les avaries particulières suivantes :

- Abordage,
- Echouement,
- Incendie,
- Heurt ou collision du navire, avec un corps fixe, mobile ou flottant.

#### **4- Les intervenants dans l'assurance maritime**

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

##### **4-1- compagnies d'assurance**

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

##### **4-2- Agents maritimes d'assurance**

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

ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.<sup>26</sup>

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

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

#### **4-3- Les courtiers d'assurance**

L'assuré peut contacter directement une compagnie d'assurance, comme il peut faire appel à un courtier spécialisé disposant d'une compétence professionnelle dans le maritime, dont la mission est de discuter les conditions de la police avec plusieurs assureurs et de couvrir son client à 100%.

« Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui ».<sup>27</sup>

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

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

#### **4-4- L'expert maritime**

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

---

<sup>26</sup> Art N253 du l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relatif aux assurances

<sup>27</sup> Art N 258 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relatif aux assurances

quantités de mazout à bord, les cales avant et après l'affrètement pour vérifier et noter les éventuelles avaries.

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

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

## **5- Les intérêts de l'assurance maritime**

Le but de toute forme d'assurance est d'indemniser ce qui a été perdu, dans cette optique l'assurance maritime joue un rôle primordial dans les échanges commerciaux, où elle procure une sécurité aux agents économiques en les protégeant des aléas de navigation, ajoutant d'autres missions dans les domaines économique et commercial.

### **5-1- L'intérêt de se couvrir**

Toutes marchandises, lors de leurs transports maritimes sont exposées à des risques multiples où aucun importateur ou exportateur ne pourra supporter les conséquences.

Les événements pouvant manifester au cours du voyage et même lors des opérations de chargement / déchargement sont les suivants :

- Le navire peut couler ou chavirer avec les marchandises à son bord suite à un événement fortuit ; exemple d'action dévastatrice d'une forte tempête. Cependant, le mauvais état d'un navire ou une erreur de navigation et même encore à l'origine d'éléments tiers, tels que les faits de guerres, piraterie ; peuvent provoquer sa perte.
- Les événements les plus fréquents sont les pertes partielles des marchandises. Leurs natures, leurs causes, et leurs conséquences sont les suivants :
  - Avec l'action de la buée de cale, effet d'une mauvaise répartition, peut avarier les marchandises telles que les denrées alimentaires, ainsi que d'autres produits sujets au risque des grands écarts de température (café, sucre brut, certains fruits etc.) ou encore former de la destruction dans ces cales.
  - Les ruptures ou les bris sur les objets fragiles sont aussi fréquentes que les avaries précédentes, puisque les objets chargés et placés à nu sont sujets à des cassures,

torsions et aux éraflures.<sup>28</sup>

- D'autres sont exposées au vol, dans la plus part des cas, sont de valeur importante ; ce qui font d'elles une proie facile aux détournements pour être rapidement écoulées sur le marché, prenant l'exemple des Articles d'habillement, des boissons alcoolisées...etc.
- Un autre événement, celui de l'avarie commune : Au moment de situations critiques menaçant le navire et l'ensemble de la cargaison des marchandises sont sacrifiées. Les dommages seront alors répartis proportionnellement entre tous les participants de l'expédition maritime ; à savoir, les intéressés ayant une charge à bord, de l'armateur etc.
- Les opérations de chargement et de déchargement. Le fait est que les marchandises peuvent chuter à la suite d'une rupture ou le glissement d'une élingue, un danger des plus fréquents, il existe d'ailleurs encore plus de menaces liées à cette opération.

Cependant le propriétaire de ces marchandises ne doit pas ignorer ces dangers et s'ils se réalisent ; ce propriétaire devrait disposer de moyens pour être indemnisé.

### **5-2- L'intérêt économique de l'assurance maritime**

L'assurance maritime depuis longtemps est une institution au service du commerce maritime, permettant aux importateurs et aux exportateurs de mener leurs opérations commerciales sans se préoccuper des conséquences financières d'une éventuelle perte à la suite d'un dommage sur leurs biens au cours du voyage.

Assurer ses marchandises contre toute perte ou dommage, afin que les résultats économiques ne soient pas durs ; devient une exigence évidente. Elle doit être envisagée à tout moment surtout lorsqu'il s'agit de biens à forte valeur ajoutée possédant une valeur importante. Où les propriétaires et les créanciers solliciteront qu'ils soient convenablement assurés. C'est ainsi que l'assurance maritime des facultés apporte l'élément de sécurité financière indispensable pour les opérations de commerce international.

La multitude de risques entourant le transport maritime, ainsi que la possibilité de recours complexes et incertains du transporteur a été capital dans l'essor de cette branche de l'assurance.

---

<sup>28</sup> Chargés et places sans emballage de protection.

**5-3- L'intérêt commercial de l'assurance maritime**

En matière de transport, quelque soit la nature de l'opération commerciale (importation ou exportation), il reste un élément indispensable et unique.

De ce fait, le contrat d'assurance, ainsi que le contrat de transport, est une partie intégrale du contrat commercial liant acheteurs et vendeurs où leurs marchandises sont toujours assurées, car :

- Tout bien transporté peut perpétuellement confronté au vol, à l'avarie, durant son acheminement, ou pendant les opérations de transports.
- L'assurance des risques de transport est l'une des conditions exigée par les banquiers afin de pouvoir mettre en place les fonctions de crédit documentaire.
- Dans l'usage du commerce international, les contrats prévoient toujours que de vendeur ou de l'acheteur sera chargé de l'assurance.

**Section 3 : l'assurance maritime en Algérie**

L'histoire de l'assurance revêt un intérêt certain pour comprendre les nombreux règles et mécanismes applicables aujourd'hui dans l'industrie de l'assurance. Celle-ci est née pour satisfaire le besoin de protection et de prévention.

L'Algérie a fourni beaucoup d'efforts dès son indépendance afin de rendre son secteur assurantiel plus performant et tirer avantage de son rendement.

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

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

La première loi 63-197, instituera la réassurance légale et obligatoire, où l'Etat obligera toutes les sociétés d'assurances étrangères à céder au profit de la **CAAR**, organisme créé à cet effet par la même loi, un pourcentage fixé à 10% de leurs portefeuilles. Donc la **CAAR** était le premier établissement public créé pour sauvegarder les intérêts nationaux du pays.

La seconde loi 63-201 est relative aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance exerçant une activité en Algérie, instituant le contrôle et la surveillance par l'Etat. Ce contrôle s'acquittait pour plusieurs raisons :<sup>29</sup>

- **Sur le plan financier** : les primes, payées à l'avance constituent d'énormes capitaux augmentant d'année en année peuvent détourner facilement.
- **Sur le plan économique** : l'accumulation peut constituer, une puissance financière capable d'influencer l'économie nationale.
- **Sur le plan social** : la fuite de capitaux peut rendre l'assureur insolvable. De ce fait, le moment de sinistre, l'assureur ne pourra indemniser l'assuré ou le bénéficiaire du contrat, du préjudice subi.

---

<sup>29</sup> Loi 63-201 relative aux assurances

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

Le 12 février 1964, le gouvernement renforça le champ d'activité de la CAAR qui, en plus de la réassurance légale et conventionnelle, devait pratiquer toutes les opérations d'assurance directe.

Cependant, cette intervention de l'Etat n'était pas très efficace dans la mesure où toutes les sociétés étaient étrangères et que le gouvernement ne pouvait maîtriser ce secteur d'activité qui est l'un des instruments essentiels de l'Etat pour la direction et le contrôle de l'économie et pour la mise en œuvre de sa politique dans tous les domaines de l'activité nationale.

Dès 1966, l'Etat décida de récupérer les ressources financières collectées par l'assurance en édifiant le monopole de l'Etat dans ce secteur. De ce fait, toutes les sociétés furent liquidées à l'exception de la SAA, société Algero-Egyptienne qui fut nationalisée le 27 mai 1966 par l'ordonnance 66-129.30

Le secteur des assurances était alors composé que de deux établissements publics, la CAAR et la SAA, couvrant à eux seuls tous les risques en Algérie. Or, avec un développement rapide du pays, les masses assurables de risque avaient également pris du volume ; incitant de nombreux obstacles, et les autorités publiques dans le but de soutenir ce marché, ont décidé de prendre une réorganisation plus efficace où elles ont redéfinie les objectifs des deux sociétés nationales. C'est-à-dire, assigner à chacune d'elles une activité bien distinctive. La CAAR s'est vue attribuée les gros risques nécessitant une technique approfondie, car elle dispose plus d'expérience : les risques industriels et risques divers industriels et agricoles, les transports. Tandis que la SAA a été spécialisée dans les risques domestiques décrit comme étant des risques simples tels que : l'automobile, la prévoyance sociale et les biens immobiliers.

En avril 1985, à la faveur de la restructuration du secteur des assurances, est créée l'entreprise publique spécialisée dans les assurances transports, la CAAT. Elle a commencé à exercer ses activités dès le mois de janvier 1986, dans un contexte caractérisé par le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances et la spécialisation des sociétés. Ainsi, la CAAT a été

---

<sup>30</sup> Revue de l'assurance N01, revue éditée par le conseil national des assurances, 1<sup>er</sup> semestre 2012 Page N05.

agrée pour pratiquer une activité monobranche à savoir les assurances transports maritimes, aériens et terrestres

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

Au mois de novembre 2012, fut l'application de la filialisation séparant les assurances de personnes des assurances de dommages.<sup>31</sup>

## **2- Composition du marché des assurances en Algérie**

### **A) Direction des assurances**

La direction des assurances est définie par l'article 209 de l'Ordonnance 95/07, comme étant la structure qui se charge d'assurer le contrôle de l'état sur l'activité d'assurance.

Elle a été créée lors de la réorganisation du Ministère des finances et fait partie de la Direction Générale du Trésor. Elle dispose de pouvoir d'ordre juridique, technique, économique et financier et participe à l'élaboration des lois et règlements relatifs à l'activité d'assurance et veille à leur application.

Cette direction est composée de trois sous directions :

- Sous-direction réglementation.
- Sous-direction de l'analyse.
- Sous-direction contrôle.

Le contrôle effectué par la direction des assurances embrasse toute la vie de la société c'est-à-dire de la date d'attribution de son agrément, au contrôle permanent de sa solvabilité jusqu'au terme sa vie à la suite transfert de son portefeuille ou de sa liquidation judiciaire.

---

<sup>31</sup> Revue de l'assurance N01, revue éditée par le conseil national des assurances, 1<sup>er</sup> semestre 2012, page N05

**C) Le conseil national des assurances (C.N.A)**

Le conseil national des assurances est un organe de réflexion. Il permet à travers des propositions et recommandations d'assister l'administration dans son action de promotion et d'encadrement de l'activité d'assurance. Il s'occupe également de toutes les questions susceptibles d'organiser et de rationaliser le marché à l'image de l'octroi et le retrait d'agrément, fournir des avis sur les tarifs d'assurance, proposer des textes de lois et des mesures susceptibles d'améliorer le fonctionnement du secteur.

Cette institution est financée par les contributions des sociétés et intermédiaires d'assurance au prorata de leur chiffre d'affaire.

Le C.N.A est composé de deux entités :

- la commission d'agrément qui se charge de donner des avis concernant les différentes questions

Relatives au secteur.

- le secrétariat permanent qui est considéré comme étant une direction d'étude.

**D) L'union Algérienne des sociétés d'assurance et de réassurance (UAR)**

L'UAR a été créée en 1994 et agréée le 24/04/1994, elle est régie par les dispositions de la loi 90/31 du 04/12/1990 relative aux associations. Ses missions peuvent être résumées comme suit :

- Représenter les intérêts de la profession.
- Promouvoir les activités du secteur.
- Œuvrer en faveur de l'amélioration de la qualité des prestations de service fournies par les sociétés d'assurance et de réassurance.
- Aider à asseoir et préserver la déontologie dans l'exercice de la profession.
- Contribuer à l'amélioration du niveau des travailleurs et à leur formation.

**❖ Les sociétés d'assurance et de réassurance**

Depuis la promulgation de l'Ordonnance de l'Ordonnance 95/07 du 25/01/1995, le

marché des assurances en Algérie ne cesse de se développer et le nombre des sociétés et d'intermédiaires d'assurance ne cesse d'augmenter.

En 1995 le marché des assurances comprenait 3 sociétés publiques d'assurance directe (CAAR, SAA, CAAT), une société de réassurance C.C.R et 2 mutuelles CNMA et la MAATEC.

Actuellement, le nombre est passé à 16 compagnies d'assurance ;

### **E) Le Fond de garantie automobile**

Le fond de garantie automobile a été créé le 05/04/2004 en remplacement du fond spécial d'indemnisation, Il a pour mission de supporter tout ou partie des indemnités dues aux victimes d'accidents corporels de la circulation ou à leurs ayant droit dans les cas suivants :

- Le responsable du préjudice est inconnu.
- Le responsable se trouve au moment de l'accident déchu de la garantie, insuffisamment couvert ou non assuré.
- Le responsable du préjudice est totalement ou partiellement insolvable

### **3 – La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie**

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

L'Algérie, au lendemain de son indépendance ; a effectué un effort financier important dans l'importation en masse de marchandises et de biens d'équipement pour son développement économique.

Optant pour une économie socialiste avec une multitude de sociétés nationales et d'offices publics d'importateurs ; l'Algérie a tenu à engager une double mesure protectionniste:

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

loi 80-07 du 9 août 1980.

Cependant, une nouvelle économie a été instaurée à partir des années quatre vingt en Algérie. Pour un marché plus ouverts, dont le modèle socialiste fut écarté de l'ensemble des infrastructures nationales.

La loi de 1988 redéfinissant l'économie de marché fut le point de départ de ces mutations. La nouvelle stratégie algérienne allait dans la perspective d'une adaptation à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Qui se concrétisa par la promulgation de la loi 80-07 du 9 août 1980 et de la remplacer par l'ordonnance n°95 du 25 janvier 1995 modifiée par La Loi n°06-04 du 20 février 2006, dont l'innovation de repli d'obligation d'assurance.

Après la loi de 1995, le marché d'assurance est dynamisé à travers l'augmentation de nombre des compagnies d'assurance.

A travers le temps, l'assurance des marchandises transportées a aussi un rôle important dans le commerce extérieur, non seulement car ces dernières sont exposées à des fortunes, dont l'assuré ne pourra jamais supporter les conséquences lui-même sans l'aide de l'assurance, mais aussi et surtout que l'assurance est considérée comme une des conditions décisives sollicitées par les banquiers pour accorder des crédits documentaires.

En Algérie, l'assurance maritime a une place non négligeable dans l'assurance transport, soit 63,7% en 2012, mais elle ne représente qu'une partie minime par rapport à tout le secteur d'assurance, soit 3,34% en 2012 et une contribution insignifiante au commerce extérieur.

Mais les réformes entreprises par l'Etat algérien en matière d'assurance maritime n'ont pas atteint les résultats escomptés et la contribution de cette forme d'assurance au commerce extérieur est insignifiante, d'où la nécessité de chercher et d'approfondir dans les causes de ce retard.

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

#### **4- Le paradoxe des assurances maritime**

L'Algérie peut arriver à 5 milliards de dollars à l'avenir dans le secteur des assurances, si le développement de cette activité fait l'objet de plus d'intérêt y compris auprès des

législateurs. De l'avis des acteurs du marché, la commission des finances de l'APN peut jouer un rôle dans ce domaine en adaptant la législation qui ne convient plus aux mutations actuelles et entravant la volonté de redynamiser le secteur.

Les responsables des assurances Transports de nombreuses compagnies pensent que tout l'intérêt des autorités publiques est de procéder à la création de conditions nécessaires pour booster l'assurance des transports.

Avant la déspecialisation, intervenue en 1995, cette activité était confiée à la CAAT, créée en 1985 pour s'occuper de la branche assurance de marchandises transportées, de l'assurance corps de navires et d'aéronefs et des contrats RC y afférents.

Les assurés doivent faire confiance aux compagnies du fait que c'est un métier qu'elles maîtrisent et ont pour cela des équipes dédiées à ce genre de risques.

Malgré cette offre, il y a la baisse de l'assurance Transport sur le marché notamment entre 2010 et 2012 du fait notamment du changement faisant en sorte que l'assurance Transport de marchandise n'est plus obligatoire après la promulgation de l'ordonnance du 25 janvier 1995.

Auparavant, lors des opérations de dédouanement, l'importateur présentait un certificat d'assurance sans quoi il encourait une pénalité. Ce qui n'est plus le cas. Dès lors tout importateur qui veut assurer ses marchandises doit le faire auprès d'une compagnie d'assurance agréée en Algérie sans en être obligé, selon l'interprétation des importateurs qui ont déduit une levée d'obligation d'assurance.

Nombreux sont ceux qui ont déclaré parmi les spécialistes que le législateur voulait pourtant sensibiliser les opérateurs et les professionnels qui auraient suffisamment de conscience pour assurer leur cargaison sans qu'il leur soit imposé une obligation légale.

Pour les autres compagnies, l'assurance Transport n'a pas évolué dans le même sens que les autres branches malgré la hausse des importations à 60 milliards de dollars.

Les compagnies veulent alors continuer des efforts de sensibilisation et élever le niveau de la qualité de la prestation en payant les sinistres tout en appelant les clients à présenter un dossier complet et à respecter les clauses contractuelles.

En l'absence de regroupement des importateurs, ces derniers font aussi appel aux transitaires et commissionnaires en Douane pour les conseiller pour prendre l'assurance qu'il faut ce qui ne peut se faire que s'ils sont convaincus du bon service.

Sur le marché, certains clients s'assurent eux-mêmes car ils négocient individuellement avec l'assureur et dans ce cas, ces gens ont un important volume de commerce.

D'autres clients demandent aux transitaires et commissionnaires de faire les démarches pour leur compte pour se diriger vers les assurances les plus fiables. Mais le plus courant est que les opérateurs s'assurent à l'étranger et ne prennent pas d'assurance en Algérie car ils ne sont plus obligés de le faire localement. Il y a également une autre partie qui échappe à toute assurance. Pourtant, il est essentiel de s'assurer et de se protéger en cas de pertes de marchandises ou d'avaries. D'ailleurs, les sociétés étrangères de commerce et les sociétés mixtes font recours à l'assurance même si c'est fait à l'étranger pensant qu'elles ne peuvent pas être remboursées en Algérie.

Il faut savoir que le remboursement n'est pas automatique et il faut un dossier alors que les assureurs étrangers sont plus souples.

Les assureurs et les commissionnaires peuvent inciter les opérateurs à souscrire des assurances localement pour augmenter le nombre d'opérateurs assurés car ils font parvenir toutes sortes de marchandises comme les biens d'équipement ou même des produits destinés à la vente en l'état. Il faut alors expliquer davantage les risques encourus même si la dernière décision revient à l'opérateur

Les entreprises sont appelées à se développer car il y a une concurrence rude qui existe en ce moment et qui veulent développer les assurances transports. Elles cherchent à faire des efforts pour changer la donne et avoir un chiffre plus intéressants et accaparer une grande part du marché.

Les compagnies aspirent à faire mieux à l'avenir et mettant en place des plans d'action axés sur la formation et le commercial pour redresser la situation. Le personnel sera ainsi formé pour la maîtrise des techniques du produit en souscription et gestion du sinistre et le commercial va cibler le démarchage et la prospection. Devant le constat que l'assurance des transports est faible, les professionnels sont obligés de passer à des propositions pour trouver des solutions.

**Conclusion**

L'assurance faculté maritime est une mesure appliquée face aux risques liés au transport de la marchandise par voie maritime, et elle occupe une place importante suite à la protection qu'elle fournit aux agents économiques participant dans l'opération d'assurance maritime et d'autres utilités qui manifeste sur le plan économique et commercial. Elle est en vif essor suite aux règles et principes de l'assurance maritime régissant ce monde de transport, à savoir les différentes conventions et protocoles, les instruments officiels, citant les incoterms qui sont établis afin de gérer à bonne aptitude les termes de ventes. Ajoutant aussi la coopération réalisée par l'ensemble d'acteurs actifs intervenants dans cette branche d'assurance.

# *Chapitre 2*

---

*Procédure de gestion de l'assurance maritime  
cas de la PAACT*

---

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **Introduction**

Le dispositif de gestion des risques permet à l'entreprise d'assurance d'identifier, de mesurer, de contrôler, de gérer et de déclarer les risques auxquels elle est, ou pourrait être exposé.

Du point de vue des compagnies d'assurance, la gestion de sinistre est un élément déterminant,

Afin de réaliser notre étude nous optons pour une exploitation dans le secteur des assurances cas de la compagnie algérienne d'assurance transport CAAT (la direction générale d'Alger)

Le choix de la compagnie CAAT est justifié par la place qu'occupe cette dernière dans le marché des assurances en Algérie.

Ce chapitre sera posé sur trois sections : La première sera consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil CAAT, la seconde abordera les procédures à suivre pour la tarification des risques et la déclaration en réassurance, enfin la troisième section sera consacrée à la procédure à suivre par l'assuré en cas de sinistre et le règlement de l'indemnité par l'assureur.

### **Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil CAAT Assurance**

CAAT, une compagnie d'assurance ayant pour mission " soutenir la croissance économique en protégeant les entreprises et les particuliers contre les risques assurables avec la plus grande qualité de service et au meilleur tarif"

#### **1- Présentation de la CAAT**

La CAAT est une entreprise publique économique, société par actions (EPE/SPA) au capital social de 20.000.000.000 DA, détenu entièrement par l'Etat Algérien, actionnaire unique. Elle est dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière, elle est habilitée à pratiquer toutes les opérations d'assurances.

La CAAT est soumise aux règles relatives au régime des assurances (Ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006).

Le résultat bénéficiaire net réalisé par la compagnie algérienne des assurances (CAAT) en 2020 s'élève à 2,8milliards de dinars (DA) soit une progression de 10%.

#### **2- Création et historique**

La compagnie algérienne des Assurances CAAT a été créée par le décret n° 85-82 du 30 avril 1985, pour pratiquer les assurances liées aux Transports (maritime, aérien et terrestre) du fait de la spécialisation.

Les réformes économiques engagées par l'Etat vers la fin des années 80 ont permis la levée de spécialisation et par conséquent la transformation de la CAAT en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE/SPA), agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance. Très vite, elle a pu s'implanter sur tout le territoire national, accroître sa part de marché (17% en 2014) et diversifier son portefeuille d'affaires.

A partir du 1<sup>er</sup> Juillet 2011, la CAAT est devenue, de par la loi, une compagnie d'assurance « dommages toutes branches » suite à la séparation des assurances de personnes des assurances de dommages.

- **Nature juridique**

Le statut juridique de la CAAT est défini par le décret n° 85-82 du 30/04/1985 portant création de la Compagnie Algérienne Des Assurances Transports (CAAT) et fixant ses statuts et qui stipule que la CAAT est une entreprise publique à caractère commercial dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière placée sous la tutelle du ministère des finances<sup>1</sup>.

### **3- L'évolution organisationnelle de la CAAT**

La CAAT a entrepris, depuis sa création, d'importants changements sur le plan organisationnels. Jusqu'à l'avènement des réformes de 1989, la CAAT était une entreprise monobranche, spécialisée dans les risques transports. De ce fait, toute son organisation était fondée sur les fonctions plutôt que sur les risques.

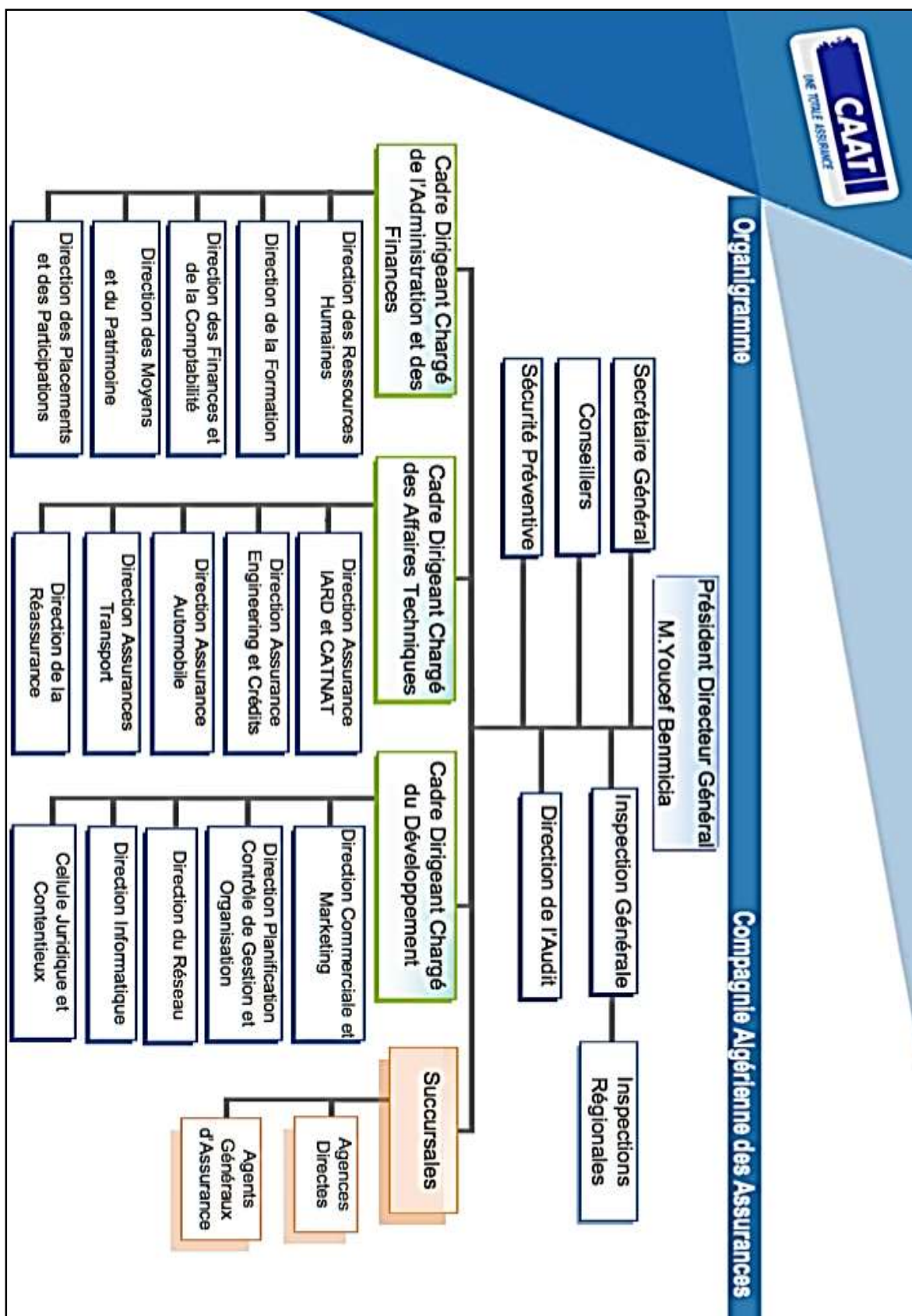
Avec l'avènement de la déspecialisation, au début des années 90, la compagnie a entrepris d'introduire des changements. A ce titre, une organisation combinée par branche et par fonction fut alors adoptée afin de faire face à la concurrence et de prendre en charge la couverture des nouveaux risques qu'elle comptait développer<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.caat.dz](http://www.caat.dz)

<sup>2</sup> [www.caat.dz](http://www.caat.dz)

- L'organigramme de la CAAT



### **Section 2 : procédure à suivre pour la tarification des risques et la déclaration en réassurance**

Le dispositif de gestion des risques permet à l'entreprise d'assurance d'identifier, de mesurer, de contrôler, de gérer et de déclarer les risques auxquels elle est, ou pourrait être exposée.

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

#### **1- Le cadre juridique de l'assurance maritime sur facultés**

Le cadre légal interne de l'assurance transport des marchandises par mer demeure comme pour l'assurance Corps de navires, le CCM de 1962 en plus de la loi N80-88 du 31 décembre 1980 édictant l'obligation d'assurance en Tunisie des marchandises à l'importation. Ce cadre interne est complété par les conventions internationales<sup>3</sup>.

##### **A. Le cadre légal interne**

Comme il a été développé précédemment, les assurances maritimes sont régies par les articles 297 à 365 du CCM.

Sous réserves de quelques règles impératives, la plupart des dispositions de ce code ont un **caractère supplétif**. Les parties sont par conséquent libres de régler leurs relations d'assurances comme elles l'entendent et de ce fait elles peuvent se référer à toutes les lois ou conventions étrangères. Ceci se justifie par le caractère international des transactions et échanges entre partenaires économiques de nationalités différentes et régis par des lois également différentes.

L'article 30 de cette loi stipule : Le transport maritime, aérien et terrestre de marchandises à l'importation est soumis à l'obligation d'assurance. Les infractions aux dispositions de cet article sont constatées par les agents des douanes à l'occasion du dédouanement des marchandises

Cette obligation est justifiée par les pays en développement vers la fin des années 1970 devant les forums et instances internationales par ce qui suit :

---

<sup>3</sup> Mémoire « assurance transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie »

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

- Les marchés de ces pays sont importateurs de tous types de marchandises, les frais d'assurances qu'ils soient inclus dans le prix des expéditions **CAF** ou payés par l'importateur national **FOB** seront dans tous les cas supportés par le pays importateur et par conséquent l'assurance de ces risques sur le marché local devrait s'appliquer dans le cas des importations.
- Le besoin de canaliser les assurances des facultés transportées à l'importation vers les compagnies d'assurances nationales afin de parer à l'hémorragie de devises engendrée par la souscription des garanties d'assurances auprès d'assureurs étrangers

Cette obligation d'assurance ne s'applique pas dans les cas suivants :

- Les opérations d'importation occasionnelles sans caractère commercial
- Les colis et paquets postaux
- Les importations réalisées par les entreprises totalement exportatrices et ce dans le cadre de l'article 10 du Code d'incitations aux investissements
- Les marchandises importées sous le régime d'entrepôt industriel conformément à l'article 153 alinéa 1<sup>er</sup> du code de la douane

Le décret d'application de cette loi dans son article 2 impose des conditions minima exigées dans les contrats d'assurances comme suit :

- Franc Avaries Particulières Sauf (FAP sauf) pour les marchandises voyageant par voie maritime
- Accidents Caractérisés pour les Facultés terrestres et aériennes

Depuis des décennies, l'IUMU (International Union of Marine Underwriters), appuyée notamment par la Chambre de Commerce Internationale et l'OMC (Organisation mondiale du commerce), milite en faveur de la liberté de l'assurance transports et prône avec ces organisations l'élimination progressive de toutes mesures restrictives.

Leurs actions est justifiée par ce que pour les entreprises, le moyen le plus sûr et la méthode la plus efficace de protéger leurs intérêts financiers dans une opération de transport qu'ils'agisse du navire ou de la cargaison - est de leur laisser la possibilité de choisir librement leurs garanties d'assurance en négociant sans contraintes les polices et clauses qui s'adaptent le mieux à la nature de leurs biens et aux risques auxquels ils peuvent être exposés.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Déjà depuis 1996 les pays qui posent une restriction au libre choix des assurances et entravent ainsi ce libre choix sont recensés sur une liste qui est mise à jour annuellement. Dans cette liste nous trouvons l'Algérie

### **B. Les conventions internationales**

Les principales conventions touchant au transport des marchandises par voie maritime sont les suivantes :

- Les conventions de Bruxelles, élaborées par le Comité Maritime International (CMI) parmi lesquelles :
  - La convention du 25 août 1924 en matière de transports maritimes sous ~~commissariat~~ modifiée par le protocole de Bruxelles du 27 février 1968
  - Les conventions du 25 août 1924 et 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires
  - La convention de Hambourg du 31 mars 1978 (règles de Hambourg) sur les transports de marchandises par mer. (décret N 81-117 du 17 janvier 1981)
- Les règles d'York et d'Anvers de 1924 qui sont le plus souvent adoptées par les parties pour le règlement des assurances maritimes sur facultés
- La convention internationale de 1986 sur l'assistance maritime à laquelle la Tunisie a adhéré par la loi N 98-36 du 25 Mai 1998

### **2- Les risques dans l'assurance maritime sur facultés**

Toutes les marchandises, quelles que soient leur nature, leur emballage, leur destination, sont exposées à des risques multiples lors de leur voyage.

L'analyse des risques maritimes auxquels se trouvent exposés les biens et marchandises transportés fait ressortir deux types de risques :

- Les **risques ordinaires** de transport qui sont décrits dans la police comme source de dommage, d'avarie ou de perte des facultés transportées
- Les **risques extraordinaires** dites risques exceptionnels qui sont souvent exclus du champ de la garantie de la police<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Gestion de l'entreprise d'assurance : 2eme édition (préface d'ERIC Lombard) p 152

### **2-1- Les risques ordinaires**

Ces risques peuvent se traduire en avaries particulières, en avaries frais ou en avaries communes

#### **✓ Les avaries particulières**

Les avaries particulières sont principalement des dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise au cours du transport.

Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir :

- Au cours du transport proprement dit et résulter soit :
  - **D'évènements dits majeurs** frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufnage, incendie, déraillement de train, accidents de camion ou d'avion etc.) et ce en raison de la règle de l'unité et de la continuité des risques qui fait que les dommages qui découlent de quelque étape du transport sont couverts par la police maritime
  - **D'accidents affectant uniquement la marchandise** (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol etc.)
- **Au cours des manutentions** d'autres types d'avaries peuvent survenir au cours des opérations de chargement ou de déchargement à bord du navire, des opérations de manipulations en cale lors de l'arrimage ou du désarrimage des marchandises, lors des transbordement principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule à l'autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (particulièrement les risques de casse ou de coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.)

#### **✓ Les avaries frais et dépenses diverses**

En plus des dommages matériels, les avaries peuvent entraîner divers frais. Ce sont aussi des avaries frais c'est à dire des dépenses effectuées à la suite de la réalisation d'un risque couvert en vue de préserver les marchandises assurées 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.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

C'est le cas par exemple des dommages subis par une machine qui obligent l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine pour réparation, d'où les frais de retour de reconditionnement de remise en état et de réexpédition souvent élevés

### **✓ Les avaries communes**

Cette notion a été clairement explicitée dans la partie relative à l'assurance Corps de navires. Elle résulte d'une pratique forte ancienne et elle est régie par les règles de York et d'Anvers dont la dernière version date de juin 2004.

Sommairement, il s'agit de sacrifice ou de dépense extraordinaire, fait volontairement par le capitaine dans l'intérêt commun en vue d'échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison. Le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison sont dans l'obligation de supporter une part équitable même s'ils ne sont pas assurés

### **2-2- Les risques exceptionnels**

Il s'agit essentiellement des risques de guerre civile ou étrangère, de piraterie, de capture, de saisies, d'émeutes, de mouvements populaires, de grève, de lock out et de tous faits analogues comme les actes de terrorisme et de sabotages

Ces événements se traduisent pour les marchandises par des pertes et avaries dont les conséquences financières peuvent être lourdes.

Ces risques sont en principe exclus de la garantie de la police sauf convention et prime spéciales.

### **3- Les couvertures et types de polices proposées<sup>5</sup>**

#### **A) Objet de l'assurance maritime sur facultés**

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

Il s'agit d'une assurance de choses (**à l'exclusion de la responsabilité** quel qu'en soit le fondement art 3 de la police) qui répond aux critères suivants :

---

<sup>5</sup> LANDEL (J.), CHARRE-SERVEAU, Lexique des termes d'assurance, Ed. L'argus, Paris.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

- Elle couvre **les aléas du transport** (Fortune de Mer), c'est à dire les conséquences d'évènements qui échappent à la volonté de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire et de leurs représentants et ayants droit
- Elle couvre **seulement les dommages et pertes matériels de la marchandise** à l'exclusion des préjudices de retard, de différence de cours et généralement de tous obstacles apportés à l'exploitation commerciale de l'assuré
- Elle vise **toutes les facultés neuves préparées, emballées ou conditionnées** pour l'expédition (article 2 de la police) à l'exception des :
  - Des valeurs (billets, métaux précieux) qui font l'objet de dispositions spéciales et de conditions adaptées
  - Des colis postaux qui font l'objet de convention et primes spéciales
  - Des emballages qui ne sont pas normalement assurés mais qui peuvent l'être par une assurance distincte de celle du contenu à des conditions restrictives du fait de l'absence de protection.

### **B) La nature de la couverture maritime sur facultés**

La couverture des risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime est apportée par la Police Type qui prévoit deux modes principaux d'assurance des marchandises ; **une assurance Tous Risques** et une **assurance Franc D'Avaries Particulières Sauf**.

La Police Type laisse aux parties la possibilité de convenir d'autres modes d'assurances et ce en vertu d'un clausier type qui permet d'adapter la garantie à tous les cas particuliers.

- **La garantie tous risques**

Comme en matière d'assurance " Corps ", la garantie la plus généralement utilisée est l'assurance **tous risques** qui couvre les dommages et pertes matériels survenus aux marchandises assurées pendant leur transport (Article 5 de la Police), ainsi que divers frais et dépenses engagés dans l'intérêt des biens assurés (Article 6 de la Police). Les garanties offertes par ce contrat sont donc très étendues<sup>6</sup>.

**L'article 5** consacre l'assurance dommage ou pertes des marchandises. Il prévoit dans son alinéa 1, les conditions de prises en charge par l'assureur des manquants de marchandises

---

<sup>6</sup> Livre « les contrats d'assurance » les garanties offertes p 117

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

et de sa disparition. L'alinéa 2 de ce même article prévoit seulement une assurance de type périls dénommés pour les marchandises chargées sur les ponts et les superstructures et embarcations du navire.

**L'article 6** quand à lui mentionne les conditions de prises en charge par l'assureur de lasection frais dans une énoncée limitative de type périls dénommés et qui couvre :

- Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes
- Les frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de charge
- La contribution des facultés assurées aux avaries communes et aux frais d'assistance.

L'expression **tous risques** ne signifie pas que tous les risques sont garantis dans leurs conséquences dommageables. En effet, comme dans toute police d'assurance, certains risques sont formellement exclus de cette garantie (Article 7 de la police).

- **La garantie FAP sauf**

(Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement énuméré)"

A l'inverse de la garantie " tous risques ", la section dommage de la garantie "**FAP sauf...**" (Article 5 de la police) correspond à une assurance restreinte. Elle est limitée à l'assurance despertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte de la police.

L'énumération, assez longue, comprend tous les événements majeurs pouvant survenir pendant le transport maritime, terrestre, aérien ou fluvial accompli par la marchandise assurée. Le fardeau de la survenance de l'événement pèse sur l'assuré.

La section assurance des frais fournit une assurance comparable à celle de la police tous risques sous réserve que les frais limitativement énumérés résultent d'un évènement énoncés à l'article 5 alinéa 1 de la garantie FAP Sauf.

- **Dispositions communes aux deux modes d'assurances**

Les deux modes d'assurances prennent en charge dans les mêmes conditions les risques suivants :

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **- Garantie de magasin à magasin**

Les deux modes offrent une continuité de la garantie. En effet, quels que soient le mode de garantie et le moyen de transport utilisés, la marchandise demeure assurée pendant le cours de son déplacement depuis le point extrême de départ jusqu'au lieu final de destination. Il n'existe ainsi ni interruption, ni rupture de la garantie.

### **- Garantie de divers frais et dépenses**

Au-delà de la couverture des pertes et dommages matériels subis par les marchandises, les polices garantissent également divers frais et dépenses exposés par les bénéficiaires de l'assurance au cours du voyage assuré. C'est ainsi que sont garantis les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

### **- Garantie des contributions d'avaries communes**

Pour que l'assureur facultés paye l'avarie commune, quatre conditions sont en principe exigées :

- Le sacrifice ait été fait volontairement
- Le sacrifice est fait pour échapper à un danger réel ou raisonnablement considéré commetel
- Il a été fait dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison
- Qu'il ait eu un résultat utile<sup>7</sup>

En pratique, le **mode de règlement des avaries communes** est **mentionné** dans le **connaissance** conformément aux règles d'York et d'Anvers. Ces règles sont la plupart du temps imposées de fait par les contrats types présentés par les armateurs aux chargeurs.

La contribution aux avaries communes est due au chargeur même si la marchandise n'est pas assurée. Généralement d'ailleurs, pour se faire payer la contribution provisoire d'avarie commune, les transporteurs maritimes exercent à l'encontre des destinataires leur droit de rétention de la marchandise

Pour les marchandises assurées soit en FAP Sauf, soit en Tous Risques, la contribution d'avarie commune est payée par les assureurs.

---

<sup>7</sup> Les contrats d'assurances « les garanties offertes » p 118

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **- Reconstitution automatique du capital assuré**

Après chaque événement mettant en jeu la garantie des assureurs, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement moyennant surprime. Une telle disposition met l'assuré à l'abri des conséquences dommageables que la survenance d'événements successifs au cours du voyage assuré fait peser sur lui<sup>8</sup>.

### **- Risques exclus**

Les deux polices types énumèrent les exclusions de garanties. Il s'agit essentiellement de risques qui n'ont pas un caractère aléatoire ou accidentel attaché à toute notion d'assurance. Il s'agit notamment de :

#### **• Risques exclus dans tous les cas (Art 7)**

L'assurance maritime sur facultés est **une assurance transport et ne couvre que les aléas du transport**. Par conséquent tout ce qui arrive à la marchandise avant son transport à cause de son avarie ou en raison de son emballage défectueux n'est pas pris en charge et ce quel que soit l'étendue de la garantie. Ainsi sont exclus :

- Les fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance ;
- Le vice propre des marchandises et l'insuffisance ou l'inadaptation du conditionnement ou de l'emballage
- Les risques commerciaux : différence de cours, indemnité pour retard à la livraison, chômage du personnel suite à une perte de la marchandise.
- La responsabilité civile de l'expéditeur ou de ses préposés
- La radioactivité et ses implications

#### **• Les Risques exclus à moins de stipulation contraire (Art 7)<sup>9</sup>**

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

---

<sup>8</sup> Site internet : [www.pdfcoffee.com](http://www.pdfcoffee.com)

<sup>9</sup> Ordonnance N95/07 du 25 JANVIER 1995 relative aux assurances, il est également régi par l'ordonnance N75/58 du 26 septembre 1975 modifiée et complétée portant code civil p6.

### **C) L'étendue de la garantie dans le temps et dans l'espace géographique**

Comme toute convention d'assurance, les parties sont libres de préciser **la durée de leur relation contractuelle** et donc de fixer **la durée de prise en charge par l'assureur** des risques auxquels sont exposées les marchandises pendant le transport (Le temps de la Garantie).

Ces parties déterminent aussi l'espace géographique de prise en charge par l'assureur des risques auxquels ces marchandises sont exposées.

#### **o L'étendue de la garantie dans l'espace**

Généralement, les polices d'assurances maritimes utilisées accordent une garantie depuis le **magasin de l'expéditeur jusqu'au magasin du destinataire final** (Warehouse to Warehouse) puisque les marchandises supportent les risques transport pendant toute ce trajet.

Cette étendue de la garantie offerte par les assureurs maritimes s'explique comme suit :

-Généralement le transport par mer s'accompagne de trajets préliminaires et complémentaires exécutées par voie terrestre ou aérienne ou ferroviaire ; il fallait par conséquent éviter de morceler la garantie et de soumettre ainsi les marchandises à des contrats d'assurances différents

En vertu du principe de continuité du risque applicable en assurance sur facultés, la police type prévoit que lorsque le déplacement d'une marchandise fait intervenir successivement plusieurs modes de transport, l'entier transport est soumis à la police maritime, si faible soit elle la partie maritime

L'application de la police aux trajets non maritimes n'est toutefois admise que lorsqu'elle fait l'objet d'une acceptation de la part de l'assureur.

Cette acceptation n'est acquise que lorsque l'assuré informe son assureur des divers moyens de transport utilisés dans le cadre de la déclaration de risque à la souscription.

La police maritime utilisée peut cependant limiter l'engagement des assureurs dans l'espace. Ainsi les parties peuvent convenir des limitations à l'étendue comme suit :

**- La Garantie de Port à Port** : qui permet de couvrir les marchandises seulement depuis leur arrivées au port de chargement jusqu'à leur départ du port de destination finale

La **Garantie Waterborne** : qui permet de couvrir les marchandises uniquement pour les risques maritimes

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

**Prise de Risques à Bord** : qui fait courir le risque à partir du moment de chargement de la marchandise à bord.

### ○ **L'étendue de la garantie dans le temps**

L'assuré est en principe couvert **depuis la mise en risque jusqu'à la livraison** de la marchandise à destination et ce quelles que soient les modifications intervenues au cours du transport (changement d'itinéraire ou de mode de transport etc.) ou de prolongations non prévues du voyage à condition bien entendu :

- Que ces modifications ne soient pas le fait de l'assuré sinon (information préalable à la souscription exigée)
- Qu'il en informe l'assureur aussitôt qu'il en a eu connaissance : l'assureur dans ce cas ne pourra pas interrompre son engagement mais il pourra demander des surprimes en cas d'aggravation du risque

Une restriction est cependant apportée dans les cas suivants :

Si au lieu de destination, le destinataire tarde à prendre livraison, la durée du risque couvert est limitée à **30 jours après l'arrivée si la destination est un port et à 15 jours si la destination est un point intérieur (police de 1978 mise à jour en 1983). Pour la police de 2002 que nous étudions ici ce délai est rapporté un maximum de 60 jours de la fin du déchargement du dernier navire de mer.**

Les **livraisons anticipées** font **cesser le risque** pour les assureurs

Les **prolongations** de la durée du voyage, **les déviations, les transbordements** peuvent donner lieu à **surprime**, sauf lorsque ces faits ont pour cause un risque couvert par la police d'assurances.

### **D) les types de polices proposées**

Quatre types de polices sont utilisées et ce dans le but de répondre aux besoins des industriels et des commerçants<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> <https://www.lantenne.com> consulter le 10/11/2021

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Ceux-ci peuvent choisir entre :

- La **Police au Voyage** pour les expéditions occasionnelles
- La **Police à Alimenter** pour l'exécution de marchés comportant des expéditions échelonnées
- La **Police Abonnement** ou Police Flottante généralement utilisées pour les industriels et commerçants qui sont exportateurs et/ou importateurs
- La **Police Tiers Chargeurs** à l'usage des intermédiaires des opérations d'importation et d'exportation

- **La police au voyage** : Elle couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. Elle **se négocie avant le début des risques**.

La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le Port de débarquement sont connus à l'avance et **le risque est donc bien délimité**.

- **La police à alimenter** : Elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des **expéditions échelonnées** sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une police à alimenter dans laquelle il indique la **valeur totale de la marchandise objet du marché, le nombre d'expéditions** prévues et **le maximum ou la limite par expédition**.

Avant chaque envoi, il informe son assureur de la composition et de la valeur de l'expédition (comme pour la police abonnement).

Cette police **s'éteint par elle-même à la dernière livraison** des marchandises objet du marché conclu.

- **La police abonnement**

C'est une **police annuelle** d'usage courant qui est particulièrement adaptée aux besoins des **sociétés qui importent ou qui exportent fréquemment** des marchandises de nature variée en provenance ou à destination de pays différents.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Elle **couvre automatiquement** toutes les expéditions de l'assuré sans qu'il ait à faire une déclaration préalable au voyage de la marchandise ni connaître les envois effectués par ses préposés ou mandataires.

La **seule mise en route des marchandises** objet de la police d'assurance fait **entraîner la garantie des assureurs**.

Il suffit de déclarer ensuite, dans le délai convenu, en aliment à la police, à l'aide d'un carnet de souches, toutes les expéditions faites pour son compte. C'est la déclaration d'aliment.

Cette déclaration d'aliment ne fait pas naître l'engagement de l'assureur mais elle régularise cet engagement.

Cette police est **renouvelable d'année en année par tacite reconduction**, les deux parties ont la possibilité de résilier sous préavis d'un mois.

L'engagement des assureurs est limité à un plein fixé par la police c'est-à-dire une valeur maximale convenue par expédition et par navire. La police mentionne aussi le Chiffre d'affaires de l'assuré.

C'est une police très pratique pour les importateurs et exportateurs à cause de l'absence de formalisme, de l'automaticité de la garantie des assureurs ce qui engendre une économie de temps et d'argent.

En contrepartie de cette facilité, **l'assuré a quant à lui l'obligation de d'affecter à la police la totalité de ses expéditions**. L'assureur se réserve à tout moment le droit de vérifier que l'assuré satisfait à cette obligation.

A défaut, les assureurs ont le droit de résilier la police et de réclamer des pénalités (Article 32 de la police).

### ➤ **La police tierce chargeurs**

Il s'agit de Police de **type police abonnement** à usage des compagnies de navigation, de commissionnaires de transport, de transitaires qui sont établies à leur nom et sur lesquelles elles peuvent appliquer les marchandises que leur clients ont demandé d'assurer en même temps que de les transportés ou de les faire transportés par des tiers.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Il s'agit par conséquent d'une **assurance RC Professionnelle** de son titulaire dans la limite des risques couverts.

A la différence de la police abonnement, la garantie des assureurs n'est pas automatique. En effet, l'assuré n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

### **4- La tarification du risque en assurance maritime sur facultés**

En matière de transport maritime, plus que dans les autres branches d'assurances, le risque est affaire d'appréciation. La cotation d'un risque déterminé dans cette branche repose principalement sur le jugement individuel et surtout de l'expérience.

Pour calculer la prime et établir la police en fonction de la couverture demandée, l'assureur a besoin d'un certain nombre de renseignements sur lesquelles il fonde son évaluation<sup>11</sup>.

Les plus importants sont les suivants :

- La nature de la marchandise et son mode d'emballage
- Le nombre et poids des colis ou quantités expédiés
- L'origine et la destination de la marchandise
- Le mode de transport et le type de navire utilisé
- L'étendue de la garantie demandée
- Les statistiques des pertes antérieures de l'assuré
- La valeur d'assurance de la cargaison

L'ensemble de ces éléments permet à l'assureur d'évaluer le risque et de s'engager en conséquence.

L'assuré pour sa part doit déclarer tous les éléments dont il a connaissance au moment de la souscription, ainsi que toutes les aggravations de risques survenues en cours du contrat (Art 14-2 de la police).

---

<sup>11</sup> Livre gestion de l'entreprise d'assurance 2eme édition (d'Eric lombard) chapitre5 : la tarification des risques

### **a) La nature de la marchandise et son emballage**

#### **1-a) la nature de la marchandise**

La nature de la marchandise est un élément important dans la tarification du risque transport facultés maritimes.

Le but visé est d'assurer la plus grande sécurité à l'ensemble de l'environnement du transport maritime ; à l'équipage du navire, aux autres produits transportés et à la marchandise elle-même.

L'assureur, sur la base de son expérience pour les produits et leurs réactions se penche sur l'appréciation de la capacité de la marchandise à résister aux risques ordinaires du voyage maritime et de ses réactions possibles tels que la mouille, les éraflures, la case etc.

#### **1-b) L'emballage**

La principale caractéristique que doit présenter l'emballage est son adaptation à la marchandise transportée, au voyage à effectuer mais aussi aux manutentions portuaires qui sont parfois brutales.

Un mauvais conditionnement, un emballage insuffisant risquent de favoriser l'écrasement des colis, leur dispersion, la casse, la mouille, le vol de leur contenu.

La diligence nécessaire au type d'emballage favorise la baisse de la prime alors qu'un emballage défectueux, insuffisant ou inadapté peut amener l'assureur à ne pas payer les dommages puisque il est assimilé à un vice propre qui est un risque exclu de la garantie des assureurs.

Les incoterms (Contrats de ventes internationaux) pour leurs parts mettent à la charge du vendeur l'obligation d'emballer les marchandises comme le transport l'exige.

**Les Incoterms** : « *les termes du commerce international* ».

Les Incoterms sont des règles internationales, qui sont utilisés dans le commerce. Ils définissent les obligations de chaque partie (vendeur, acheteur), dans la transaction commerciale : livraison, assurance, transport, risques, documents obligatoires.

Les Incoterms définissent précisément qui est en charge de quoi.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Afin de ne pas se voir opposer un défaut d'emballage, il est possible de racheter une clause dite Clause D'Emballage qui permet au propriétaire de la marchandise assurée d'avoir la garantie d'être indemnisé sans que lui soit opposer un défaut d'emballage.

### **b) Le nombre de poids, de colis ou de quantités expédiées**

L'assureur sur sa police ou sur son **certificat d'assurance** mentionne le nombre de poids, de colis ou de quantités expédiés.

De même **le connaissement reprend ces informations** sur la base des quantités réelles livrées au transporteur en présence d'une société de surveillance spécialisée dont le rôle est de faire cette opération d'agrèage (poids et nombre de colis).

### **Définition : Connaissement maritime ou « Bill Of Lading »**

Le connaissement maritime est considéré comme la preuve du contrat passé entre le chargeur et le transporteur. C'est une pièce de justification, elle représente la marchandise.

Le connaissement est le titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur (ou son représentant) en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Sur ce document sont consignés la nature, le poids et les marques des marchandises embarquées. Cette pièce est signée par le capitaine après réception des marchandises, avec l'engagement de les remettre dans l'état où il les a reçues, au lieu de destination, sauf périls et accidents en mer. Le connaissement doit être établi en plusieurs exemplaires. Le document original peut être un titre de propriété de la marchandise et être négociable. Des exemplaires sont destinés au capitaine du navire, à l'armateur et au vendeur.

Ces renseignements sont importants pour l'assureur car :

- Ils permettent avec le numéro de facture **d'identifier la marchandise**
- D'avoir **une idée précise sur le montant de la franchise** qu'il peut se prévaloir en cas de sinistre (Franchise par sac x Nombre de sacs)
- **D'estimer les limites des recours** qu'il pourra exercer le cas échéant contre le transporteur

### **c) L'origine et la destination de la marchandise**

Les risques couverts par l'assureur dépendent des éléments suivants :

- Les routes maritimes et les ports qui ne présentent pas le même risque
- Les transports accessoires au transport maritime
- Les escales, les déviations, les transbordements qui augmentent sensiblement le risque pour l'assureur

Le certificat d'assurance stipule expressément les détails du voyage assuré.

Le principe est la couverture de magasin à magasin, toutefois l'appréciation dépend des points extrêmes de départ ou de destination (accès difficile, infrastructure insuffisante, ruptures de charges successives, etc.)<sup>12</sup>

### **d) Le mode de transport et le type de navire utilisé**

L'assureur tient compte dans sa tarification de la qualité de l'armement, du pavillon, du tonnage et de l'âge et de la côte du navire transporteur.

### **e) L'étendue de la garantie demandée**

Comme on a vu précédemment, il existe une gamme étendue de couvertures mais celles offertes par la police type sont là Tous Risques et la FAP Sauf.

C'est cette logique qui a servi de base pour l'établissement du tarif

### **f) Les statistiques des pertes antérieures de l'assuré**

Comme pour les autres branches d'assurances, la tarification du risque d'assurance maritime est influencée par l'expérience de sinistralité (S/P) de l'assuré sur les 3 ou 5 dernières années. La tarification est révisée en conséquence.

### **g) La valeur assurée de l'expédition**

En matière d'assurances sur facultés, la prime est fonction de la somme assurée.

---

<sup>12</sup> [www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com) consulter le 02/11/2021  
[www.cna.dz](http://www.cna.dz) (le portail de l'assurance en Algérie)

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

Cette valeur assurée, doit correspondre à la valeur réelle de la chose assurée, c'est à dire de la valeur de marché éventuellement majorée du bénéfice escompté par l'opérateur commercial.

### **h) La prime en assurances facultés**

Les polices indiquent le taux de prime convenu entre l'assureur et l'assuré. Cette prime est généralement un pourcentage de la valeur assurée.

Pour déterminer ce taux, l'assureur tient compte des nombreux paramètres qui ont été analysés et cités précédemment.

La prime peut être assortie de surprimes dans le cas d'extensions apportées à la garantie de la police (garantie de risques habituellement exclus, prolongation de la durée normale du voyage, etc.)

La prime est payable à l'assureur dans la monnaie prévue dans la police.

#### **h-1). La prime est payable au comptant dès la prise d'effet des risques**

Généralement, elle est payable :

**Pour les polices au voyage**, dès le moment de **la remise à l'assuré** ou à ses représentants ou ayants droit **de l'acte (arrêté de risques)** dans lequel cette prime est ressortie.

**Pour les polices d'abonnement**, à partir de **l'émission de l'avenant** dans lequel elle est ressortie. Elle n'est due que sur les expéditions réellement effectuées. Pour ces polices, un seul et même avenant régularise souvent toutes les déclarations d'aliment d'une période (mois, trimestre...). La police d'abonnement et la police à alimenter étant des contrats de fidélités, le délai de paiement est convenu entre les parties dans un esprit commercial.

#### **h-2) L'entrée en vigueur du contrat d'assurance n'est pas subordonnée au paiement de la prime**

**Police au voyage** : le contrat entre en vigueur **dès que l'accord des parties est effectif** ;

**Police à alimenter et Police d'abonnement** : les marchandises sont sous garantie de l'assureur par le seul fait de leur **mise en route**. La déclaration d'aliment envoyée ultérieurement à l'assureur n'est qu'une régularisation. En raison des délais d'établissement et d'envoi des

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

déclarations d'aliment et des avenants de ressorties de primes, il arrive fréquemment que les risques soient terminés ou près de l'être lorsquela prime est réclamée à l'assuré.

**En cas de rachat de la garantie RG**, le taux de prime est fixé en référence à celui prévalant sur les marchés spécialisés qui sont le marché anglais principalement (ILU) et le marché Français.

Ces taux dépendent de la situation des tensions sur les marchés internationaux. En temps de paix ils sont faibles à moins que le transport ne soit effectué à l'intérieur des zones impliquées dans des conflits locaux.

Pour ces zones, les taux sont fixes en référence à **des lettres circulaires** préparées et mises à jour d'une façon permanente par les marchés de référence et diffusés auprès des assureurs et réassureurs opérant sur le marché internationale de l'assurance Transport Maritime.

### **5- Déclaration en réassurance**

Le traité de réassurance est un réel outil de pilotage de risque et de la solvabilité car ne liant juridiquement que l'entreprise qui cède des affaires (la cédante) a son réassureur, il n'a pas systématiquement d'impact sur l'offre faite au client, il peut donc être mis en œuvre lors de la prise de risque mais également dans la phase de pilotage des risques il fait partie intégrante de la politique du risque<sup>13</sup>.

La réassurance est en général considérée comme un des outils les plus simples et les plus efficaces pour la gestion des risques et du capital.

Le programme de placement en réassurance conventionnelle, au titre de l'exercice 2019 au sein de la CAAT, a été mis en œuvre selon les conditions de couverture négociées et formalisées dans le cadre de différents traités

- Cessions : le volume des cessions en réassurance une augmentation de 5% par rapport à l'exercice écoulé, (ass. transport cession 1133630 milliers de dinars avec une structure de 9%)
- Commission : les cessions effectuées en 2019 en génère des commissions d'un montant de 2039522 milliers de dinars, enregistrant une hausse, (ass. transport commission 231924 milliers de dinars avec une structure de 11%).

---

<sup>13</sup> Livre gestion de l'entreprise d'assurance (d'Eric lombard) chapitre 11 : la réassurance du point de vue des assureurs

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

- Sinistres à la charge des réassureurs : la contribution des réassureurs au règlement des sinistres de l'exercice 2019 s'élève à 4936941 milliers de dinars (ass. transport sin récupères 199262 milliers de dinars avec une structure de 4%).

### **→ Les réassureurs**

En Algérie il existe une seule compagnie agréée d'exécuter les opérations de réassurance, il s'agit de la CCR créé en 1973 pour capter les flux de cession du marché nationale avec un capital social de 25 milliards de dinars propriétaire de l'état algérien.

L'activité de la CCR s'étend à toutes les formes de réassurance et à l'ensemble des branches d'assurance. Pour cette raison, elle est en relation d'affaires avec toutes les sociétés d'assurances algériennes ainsi qu'avec une multitude de partenaires (assureurs, réassureurs et courtiers) à travers le monde.

Outre que la CCR le marché fait appel aux réassurances étrangères coté par les organismes de notation internationaux sur leur capacité à faire face à leur engagements<sup>14</sup>.

La compagnie centrale de Réassurance (CCR) à réaliser un chiffre d'affaire de 33,624 milliards de dinars (mds)<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [www.ccr.dz/fr/](http://www.ccr.dz/fr/)

<sup>15</sup> [www.aps.dz/economie/](http://www.aps.dz/economie/)

### **Section 3 : procédure à suivre par l'assuré en cas de sinistre et le règlement par l'assureur**

Le contrat d'assurance contient les garanties, les conditions d'engagement de l'assureur envers l'assuré, et aussi les obligations de l'assuré.

La gestion des risques d'assurance est un domaine clé pour la protection des assurés, Du point de vue des compagnies d'assurance, la gestion des sinistres est un élément déterminant.

#### **1- Les obligations de l'assuré et de l'assureur**

##### **1-1- Les obligations de l'assuré**

###### **a) Le paiement de la prime**

La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants-droit, de l'acte dans lequel elle est ressortie.<sup>16</sup>

La prime est payable au comptant dès la prise d'effet des risques, Généralement elle est payable :

- Pour les polices au voyage, dès le moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte (arrêté de risques) dans lequel cette prime est ressortie.
- Pour polices d'abonnement, à partir de l'émission de l'avenant dans lequel elle est ressortie.

Elle n'est due que sur les expéditions réellement effectuées. Pour ces polices, un seul et même avenant régularise souvent toutes les déclarations d'aliment d'une période (mois, trimestre...). la police d'abonnement et la police à alimenter étant des contrats de fidélités, le délai de paiement est convenu entre les parties dans un esprit commercial<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Livre les contrats d'assurance « les principales obligations de l'assuré p58-P59

<sup>17</sup> Ordonnance N95/07 du 25 janvier 1995 « article 13 : paiement de la prime p8

### **b) Taxes, droits et impôts**

Les taxes, droits et impôts existants ou pouvant être établis, ainsi que le cout de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.<sup>18</sup>

### **c) Renseignements relatifs au risque**

En application des termes de l'article 108 de l'ordonnance N°95/07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, l'assuré est tenu de faire à l'assureur une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettent une appréciation du risque.

Il doit, notamment, lui faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et lui déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 32, du présent contrat.

Les expéditions par navire visées aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse et sous réserve de ce qui est précisé dans cet article 32 pour les polices d'abonnement.

Il doit également déclare, au plus tard dans les dix jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti survenue en cours de contrat.

Il doit en outre déclarer dès qu'il en a eu connaissance, le ou les contrats qui assurent le même bien contre le même risque auprès d'un ou de plusieurs assureurs ainsi que les sommes assurées.

### **d) Déclaration de sinistre, mesures conservatoires, sauvetages, recours :**

- 1) L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et, au plus tard, dans les sept jours, de tout sinistre de nature à entrainer sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages ;<sup>19</sup>
- 2) Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut prendre, provoquer, ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'il puisse être opposé à l'assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa responsabilité.

---

<sup>18</sup> Idem : article 14 : taxe, droits et impôts

<sup>19</sup> Ordonnance N95/07 du 25 janvier 1995 « article 16 p9 »

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

L'assureur peut notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pouvoir lui-même à la réexpédition des objets assurés à leur destination, l'assuré devant lui prêter son plein concours, notamment en lui prêter son plein concours, notamment en lui fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures (article 108 alinéa 5 de l'ordonnance 95/07 du 25 janvier 1995).

- 3) Lorsque l'assuré n'a pas rempli les obligations prévues aux 1<sup>er</sup> et 3<sup>eme</sup> de l'article 108 de l'ordonnance 95/05 du 25 janvier 1995, l'assureur peut réclamer un supplément de prime à l'assuré ou, si un sinistre est entre temps survenu, réduire l'indemnité dans la proportion de la prime payée par rapport à la prime réellement due.

Toutefois, l'assureur peut demander l'annulation du contrat, s'il établit qu'il n'aurait pas couvert le risque s'il en avait eu connaissance au moment de la souscription de la police ou l'aggravation du risque (article 109 de l'ordonnance 95/07 du 25 janvier 1995).

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

### **e) Subrogation**

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Tout recours intenté doit profiter en priorité à l'assuré jusqu'à l'indemnisation intégrale, compte tenu des responsabilités encourues.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Ordonnance N95/07 du 25 janvier 1995 « article 17 : subrogation p9

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **1-2 Les obligations précontractuelles de l'assureur**

#### **a) Devoir d'information**

Comme défini dans l'Article 112-2 du Code des assurances, l'assureur a le devoir de fournir au proposant (le futur souscripteur) une fiche d'information portant sur le prix et les garanties proposés, ainsi qu'un exemplaire du projet de contrat d'assurance accompagné des éventuelles annexes.

Ces deux documents doivent être remis préalablement à toute signature.

#### **b) Devoir de conseil**

Le devoir de conseil de l'assureur se résume comme suit :

« **Chercher à savoir** » : faire de son mieux pour connaître ce qu'attend le souscripteur en matière d'assurance ;

« **Faire savoir** » : expliquer au proposant, ou futur assuré, ce qu'il est en droit d'attendre de son contrat ainsi que les limites de celui-ci ;

« **Savoir guider** » : apporter ses connaissances pour guider le futur assuré dans le choix des garanties et autres éléments du contrat d'assurance.

Ce devoir de conseil est identique lorsqu'il s'agit d'un courtier ou autre intermédiaire. Les échanges doivent être consignés par écrit ou sur tout autre support durable afin d'éviter toute contestation ultérieure.

### **1-3- Les obligations de l'assureur après la signature du contrat**

Même après l'entrée en vigueur du contrat, les obligations précontractuelles subsistent. Mais s'ajoutent deux autres obligations :

- L'indemnisation des sinistres, précisée dans l'article L113-5 du Code des assurances. Cette obligation se limite toutefois au cadre des garanties souscrites et moyennant le paiement de la prime.
- L'indemnisation des dommages occasionnés par les personnes sous la responsabilité de l'assuré : l'article L212-2 du Code des assurances impose à l'assureur de garantir les pertes et les dommages dont l'assuré est civilement responsable. Cette obligation de garantie découle de l'article 1384 du Code civil qui définit la notion de responsabilité

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

civile, et d'obligation de réparation des dommages. Ainsi, les parents étant responsables des fautes commises par leurs enfants mineurs, l'assureur a l'obligation de couvrir les dommages causés dans ce cadre.

Comme on peut ainsi le constater, un assureur n'a pas pour seule fonction d'encaisser des cotisations et d'indemniser des sinistres. Sa responsabilité va plus loin, tant en matière de garanties que de relations avec l'assuré.

### **2- Détermination de la valeur assurée**

Au moment de la souscription, s'il s'agit d'une **police au voyage** ou de **la déclaration d'aliment**, l'assureur prend en considération la valeur fixée par l'assuré, sans discussion ni demande de justification. C'est sur cette valeur que sera calculée la prime due par l'assurée.

La valeur assurée, **en matière de facultés**, doit correspondre à la **valeur réelle** de la chose assurée, c'est-à-dire à la valeur de marché de celle-ci éventuellement majorée du bénéfice escompté par l'opérateur commercial. Contrairement aux dispositions de la police sur « corps », l'assurance « facultés » ne connaît pas la notion de valeur agréée.

L'assurance en **augmentation de valeur** ne doit ni ne peut modifier cette analyse, car une telle assurance est contractée, soit pour tenir compte des hausses successives de la marchandise pendant son transport sur les marchés internationaux, soit pour tenir compte des ventes successives intervenues pendant le cours de l'assurance.

L'assuré est donc théoriquement libre de fixer cette valeur comme il l'entend, mais il doit le faire à bon escient et ne pas perdre de vue les principes suivants :

- L'assurance transport est une assurance de chose, seuls sont assurés les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises, les frais exposés en substitution de ces dommages et pertes, les frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, hors les cas de défaillance financière des intervenant au transport, la contribution aux avaries communes en assurance maritime et les frais et honoraires des experts et des commissaires d'avaries.

Cette assurance ne garantit ni les dommages causés par les marchandises assurées, ni la responsabilité, quel qu'en soit le fondement, ni les conséquences des obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

- L'assurance a un caractère indemnitaire. C'est un principe général et absolu posé par la loi : l'assurance ne doit, en aucun cas, être pour l'assuré l'occasion de percevoir une indemnité supérieure à ce qu'il aurait encaissé si le transporteur s'était passé normalement il importe donc que l'assuré détermine avec soin la valeur à assurer pour pouvoir être indemnisé en cas de sinistre à la hauteur du préjudice qu'il aura effectivement supporté

Les conditions générales des polices types donnent quatre possibilités de détermination de la valeur à assurer, à savoir :

- Prix de revient des marchandises à destination, majoré du profit espéré,
- Valeur à destination à la date d'arrivée,
- Valeur stipulée par le contrat de vente, si l'assuré est le vendeur
- Valeur de remplacement pour les objets manufacturés<sup>21</sup>

L'assureur peut, lorsqu'il est saisi d'une réclamation, demander la justification de la valeur réelle de la marchandise :

- Si l'assuré justifie que la valeur assurée a été déterminée conformément à l'une des possibilités ci-dessus, l'assureur ne la contestera pas et la prendra donc comme base de l'indemnisation
- Si l'assuré ne peut pas justifier le montant du profit espéré, la valeur assurée sera égale au prix de revient de la marchandises à destination, majoré forfaitairement de 20 % (quotité de surévaluation autorisé)
- Si l'assuré a demandé la garantie de la valeur de remplacement, il devra justifier du remplacement effectif des objets endommagés, en produisant les factures correspondantes

**NB** : l'assureur, sauf en cas de perte totale, comparera la valeur de la marchandise en état d'avarie à sa valeur en état sain au lieu de destination, pour évaluer la perte subie et dégager le taux d'avarie. Mais ce taux d'avaries, il l'appliquera, pour l'indemnisation, non pas à la valeur réelle de la marchandise à l'état sain n mais à la valeur assurée fixée par l'assuré. Compte tenu

---

<sup>21</sup> [www.cna.dz](http://www.cna.dz)

Informations récolté au lieu de stage CAAT (direction générale Alger)

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

de l'application de la règle proportionnelle, ce dernier a donc intérêt à s'assurer pour une valeur suffisante

### **Réévaluation au cours du contrat**

Si, pendant la période d'exécution de la police, l'assuré considère que la valeur réelle de la marchandise est devenue, pour quelque raison que ce soit, supérieur à la valeur d'assurance, il peut demander à l'assureur de relever cette valeur. Ce relèvement, s'il est accepté par l'assureur, est opéré par la signature d'un avenant en augmentation de valeur, à condition que l'assuré n'ait pu avoir connaissance d'un événement avant de demander le relèvement de cette valeur.

### **3- Les obligations de l'assuré en cas de sinistre**

En cas de pertes et dommages, le réceptionnaire de la marchandise doit veiller au respect de certaines obligations mises à sa charge. Ainsi, il doit :

- Prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages ;
- Veiller à la conservation des recours contre tous les tiers éventuellement responsables ;
- Faire établir un constat dans le délai imparti dans la police ;
- Présenter un dossier de réclamation complet ;<sup>22</sup>

#### **3-1) Mesures à prendre pour éviter l'aggravation des dommages**

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. Cette obligation est valable pour toute assurance.

En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant de reconnaître que sa garantie soit engagée ;

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.

---

<sup>22</sup>Livre les contrats d'assurance « les principales obligations de l'assuré p58/p59

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

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.

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 du commissaire d'avaries ou 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, lui donner des conseils.

### **3-2) Les conservations de recours contre les responsables**

La conservation des recours est **une des conditions du contrat**, il s'agit d'**une obligation absolue**. Elle est expressément stipulée. 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.<sup>23</sup>

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.

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.

---

<sup>23</sup> Ordonnance N95/07DU25JANVIER1995 « article 16 : recours p9 »

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

La conservation du recours suppose impérativement qu'**une reconnaissance contradictoire des avaries** subies par la marchandise **ait lieu avant la livraison** et ce en présence du dernier transporteur ou de ses préposés chargés de livrer la marchandise.

Le **résultat** de cette reconnaissance contradictoire doit être **consigné sur le document de livraison de la marchandise**.

Pour aboutir à cette reconnaissance contradictoire des avaries, l'assuré doit préalablement avoir signifié ses réserves aux tiers responsables de façon que le moment venu l'assureur puisse effectuer les poursuites.

### ➤ **La forme de la lettre de réserves**

L'assuré doit adresser le plus rapidement possible **les lettres de réserves et convocation au constat** aux personnes suivantes :

- **Une au commissaire d'avarie désigné au certificat d'assurances**. Ce dernier fixera alors la date et l'heure des constatations à moins qu'il ne soit d'accord sur celles proposées par l'assuré et le transporteur maritime
- **La seconde lettre est adressée au transporteur maritime** s'il est domicilié en Tunisie ou à son représentant ou consignataire lorsqu'il s'agit d'un transporteur domicilié à l'étranger
- La troisième est envoyée à l'acconier

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.

### ➤ **Les délais d'envoi des lettres de réserves**

En application des dispositions réglementaires sur le plan national et international, des délais doivent être généralement respectés.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **- Pour les Dommages Apparents**

En application de la convention de Hambourg de 1978, les réserves écrites formulées à l'encontre du transporteur doivent leur être notifiées **au plus tard au moment de la livraison**, c'est à dire l'enlèvement de la marchandise au port.

Néanmoins vis à vis de l'assureur et comme stipulé dans l'article 11 de la police, la prise en charge de la marchandise ne peut excéder 60 jours de la date du fin de déchargement du dernier navire de mer (Police sous revue) et 30 jours de cette date (Police 1978 mise à jour en 1983).

### **- Pour les Dommages non Apparents**

**Dès réception des marchandises aux dépôts**, le client doit procéder de la même façon à l'envoi des lettres de réserves et des convocations au constat dans les délais légaux à compter à partir de la livraison.

Le **constat** quant à lui doit être effectué selon la convention de Hambourg dans un **délai maximum de 15 jours** depuis la date d'enlèvement de la **marchandise transportée sous connaissance** (Article 19-2) et de **5 jours** pour les **marchandises transportées sous Charte Parties** (Article 159 du CCM)

Les charges de la preuve sont renversées puisque les marchandises sont devenues sous la garde de l'assuré. C'est à lui de prouver que les dommages n'ont pas eu lieu lors du transport terrestre ou à l'occasion de leur séjour dans ses magasins.

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 le commissaire d'avaries ou l'expert, dont le rôle est de les guider et de les conseiller

**Le rôle de l'assuré** se limite à l'envoi des lettres de réserves au transporteur ou à son agent local de manière à permettre à l'assureur d'exercer le recours. L'exercice effectif de recours est à la charge de l'assureur

### **3-3) Le constat des avaries**

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.

#### **Qui doit faire le constat ?**

C'est le commissaire d'avaries ou l'expert désigné sur le contrat d'assurance.

Si la nature ou la cause du dommage exige des connaissances techniques qui ne sont pas de sa compétence, le commissaire d'avarie ou l'expert fera alors appel à un expert spécialiste qui intervient d'un commun accord entre lui et le réceptionnaire.

#### **Qui doit requérir le commissaire d'avaries ou l'expert ?**

C'est le réceptionnaire de la marchandise, 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.

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.

#### **Dans quel délai faut-il requérir le commissaire d'avaries ou l'expert ?**

Il faut auparavant qu'il n'y ait pas de doute sur le fait que les dommages sont bien survenus pendant la période de garantie. Dans ce cas, le commissaire d'avaries ou l'expert doit

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

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).

### **Comment requérir le commissaire d'avarie ou l'expert ?**

Le réceptionnaire doit pouvoir justifier auprès des assureurs qu'il a bien requis le commissaire d'avarie ou l'expert.

Cette requête ne présente pas de difficulté pratique. La plupart du temps, le réceptionnaire connaît le commissaire d'avarie ou l'expert : une requête verbale ou téléphonique suffit, mais il est recommandé de la confirmer ensuite par écrit. Le commissaire d'avarie ou l'expert indique au requérant le jour et l'heure auxquels il se propose d'effectuer le constat. Dans son rapport, le commissaire d'avarie ou l'expert indique toujours la date à laquelle il a été requis.

- **Le constat est contradictoire**

La police dans son article 17 prévoit que les constatations effectuées par le commissaire d'avarie ou par l'expert en accord avec le réceptionnaire, ou par l'expert spécialisé désigné par eux, ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire. Cela signifie que les parties qui n'ont pas protesté sont considérées comme ayant approuvé les conclusions du constat d'avarie ou du rapport d'expertise : la réalité, la nature, l'importance, la cause et l'origine des dommages ne peuvent plus, en principe, être discutées.

### **Que doit faire le requérant s'il n'est pas d'accord avec les conclusions du commissaire d'avarie ou avec celles de l'expert amiable désigné ?**

Selon ce même article 17, Il doit provoquer une contre-expertise amiable ou judiciaire dans les quinze jours de l'expertise. Cette contre-expertise, pour être contradictoire et donc opposable aux assureurs, ne doit pas être unilatérale. Le réceptionnaire doit se mettre d'accord avec le commissaire d'avarie ou l'expert pour désigner un contre expert amiable ou bien procéder par voie judiciaire.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **A qui incombent les frais de constatation et d'expertise des dommages ?**

Ces frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries ou l'expert lui remet les constats et rapport d'expertise. Ils sont ensuite 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).

### **3-4) Le dossier de réclamation**

En cas de perte ou de dommage survenu aux marchandises, le bénéficiaire de l'assurance doit présenter sa réclamation, de préférence par lettre recommandée avec accusé de réception.

#### **À qui présenter la réclamation ?**

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.

#### **Quelles sont 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 demanquant délivré par le transporteur, bulletin de poids.

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

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.

**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 contrairement avec tout intervenant de transport.

### **Dans quel délai la réclamation doit-elle être présentée ?**

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.

### **3-5) Le règlement des indemnités d'assurance**

Le règlement de l'indemnité d'assurance s'effectue en 2 modes possibles :

- Le règlement en avarie
- Le règlement en délaissement<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Livre les techniques d'assurance : « indemnisation de l'assuré p126 »

### **3-5-a) Le règlement en avarie**

**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.

### **3-5-b) Le règlement en délaissement**

Comme déjà annoncé dans la partie Assurances Corps Maritime, le règlement en délaissement est un mode propre à l'assurance maritime.

Les avaries et les dommages subis par la marchandise font normalement l'objet d'un **règlement en avaries**, c'est-à-dire que le réceptionnaire est obligé de prendre la marchandise

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

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.<sup>25</sup>

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 et prévu par l'article 26 de la police 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 ;
- 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.

### **3-6) Le calcul de l'indemnité d'assurances**

En tenant compte des dispositions relatives au règlement en avarie et au règlement en délaissement vu ci-dessous, l'assureur déduit de l'indemnité d'assurance, la freinte de route et la franchise applicable et prévue dans le contrat.

- **La freinte de route**

Le contrat d'assurance **ne couvre que les aléas**. Lorsqu'il y a un 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.

---

<sup>25</sup> Ordonnance N95/07DU 25 JANVIER 1995 relative aux assurances : article24 p11

- **La 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<sup>26</sup>.

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 **En FAP Sauf**. La franchise ne joue pas non plus pour le remboursement des frais conservatoires et des contributions d'avaries communes.

### 3-7 Le calcul de l'indemnité d'assurances

Nous exposons dans ce qui suit :

- Le délai d'indemnisation
- Le bénéficiaire de l'indemnisation

- **Le délai d'indemnisation**

L'indemnité due par l'assureur est payable dans les trente jours qui suivent la remise du dossier complet des pièces justificatives du dommage. Ce délai est nécessaire pour établir le document de décompte de l'indemnité - appelé **dispache** en assurance maritime, et effectuer matériellement le paiement.

- **Le bénéficiaire de l'indemnité**

L'assurance est en quelque sorte intégrée à la marchandise. Elle est négociable et transmise en même temps qu'elle.

L'indemnité est payée au porteur des documents de réclamation comprenant, notamment, le titre original de l'assurance.

---

<sup>26</sup> Ordonnance N95/07 DU 25 JANVIER 1995 relative aux assurances : « article 22, p10 »

### **4- le Recours**

En cas de réalisation de sinistre après l'indemnisation de l'assuré (le bénéficiaire de l'assurance), la société d'assurance au droit de faire un recours ?

#### **4-1) Le recours en responsabilité contre le transporteur**

En cas de réalisation d'un des risques précités du transport on a tendance à penser que le transporteur est responsable de plein droit et que le recours contre ce transporteur permettra une réparation intégrale du préjudice subi.

En pratique, le recours **est incertain**, il est **limité dans son montant** et parfois **difficile ou impossible à exercer**.

##### **a) Le recours est incertain**

Le transporteur est présumé responsable de l'inexécution du transport (non-livraison) ou de son exécution partielle. Il reste cependant exonéré de responsabilité dans certains cas qui varient selon le mode de transport et son caractère international ou non (force majeure, fait d'un tiers, faute de la victime) exemple, en cas de faute nautique du capitaine entraînant le naufrage du navire, aucun recours n'est possible.

Il est important de signaler que la convention de Hambourg de 1978 dans son article 5 a modifié la présomption de responsabilité en présomption de faute du transporteur. Ce dernier peut invoquer deux cas d'exonération qui sont l'incendie et l'assistance. Cependant le transporteur peut combattre cette présomption en apportant la preuve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures raisonnables pour éviter l'évènement ;

##### **b) Le recours est limité en montant**

Même lorsque le transporteur ne peut pas se libérer en invoquant un cas d'exonération de sa responsabilité. La réparation du préjudice subi est rarement intégrale.

Le transporteur bénéficie d'une limitation légale de sa responsabilité exprimée soit par colis soit par unité de charge.

Les limites de responsabilité du transporteur pour dommages :

- Transport maritime : Art 147 du CCM 400 DT, 666,67 DTS par colis ou 2 DTS parkilogramme

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

- Transport aérien : 16,5 DTS
- Transport ferroviaire : 17 DTS
- Transport routier : 8,33 DTS

### **c) Le recours est parfois difficile ou impossible à exercer**

En effet, pour agir contre le transporteur ou les auxiliaires du transport il faut :

- Prouver le dommage au moment de la livraison ce qui est difficile surtout en cas d'avarie non apparentes
- Accomplir les formalités conservatoires en notifiant les réserves à la réception des marchandises dans les formes et les délais déterminés sous réserve de perdre toute action de recours contre le transporteur
- Connaître une législation complexe selon le caractère international ou non du transport et le mode du transport
- Gérer les problèmes de rupture de charge en cas de transfert de la marchandise d'un transporteur à l'autre d'où le risque que les responsabilités se diluent

L'action est parfois impossible en cas de défendeur insolvable où en cas d'exonération totale de responsabilité des manutentionnaires (particulièrement étrangers). Cette action est parfois difficile en cas de compétence d'un tribunal étranger ou coûteuse si la partie défenderesse est étrangère d'où l'importance des frais de justice

Pour se protéger, le propriétaire des marchandises a 2 possibilités :

- **Faire une déclaration de valeur des marchandises** : celle-ci a pour effet de supprimer la limite de responsabilité du transporteur mais n'entraîne pas une indemnisation automatique en raison des cas d'exonération de responsabilité du transporteur.  
Il est important de noter que la déclaration de valeur n'est pas adaptée aux transports combinés entre plus qu'un mode alors que l'assurance est de bout en bout. Aussi, certains transporteurs ne l'acceptent pas sous réserve de paiement d'un fret élevé
- **Souscrire une assurance** qui est nécessaire en cas d'ouverture d'un crédit documentaire dans le cadre de vente internationale

## **Chapitre 2 : Procédure de gestion de l'assurance maritime cas de la CAAT**

---

### **Conclusion**

Le transport maritime est une activité aux risques très diversifié pour se garantir contre ses risques, les intervenants à l'expédition maritime recourent à l'assurance maritime, au sein de la CAAT la satisfaction du client reste la devise de l'entreprise ;

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, on effet la tarification du transport maritime est une opération importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer en contre partie du service d'assurance qui permet d'indemniser un assuré en cas de sinistre.

# Chapitre 3



*La santé financière de la PAACT*  
*et l'impact de la pandémie*  
**COVID19**



## **Introduction**

L'entreprise d'assurance est plus que jamais soucieuse non seulement de son équilibre mais aussi de sa rentabilité et de ses performances c'est pourquoi il est nécessaire de présenter un diagnostic financier.

Un diagnostic financier est un examen méthodique, un outil d'analyse dynamique qui prend en compte les performances passées de l'entreprise afin de recenser ses forces et ses faiblesses dans le but de déterminer les décisions à prendre pour optimiser son avenir pour atteindre les différents objectifs. L'analyse financière utilise des outils d'analyse qui exploitent des informations d'origine comptable (le bilan, le tableau de compte de résultat ...)

C'est pour cela notre cas pratique effectué au sein de la CAAT (direction générale) regroupe une petite analyse sur les ratios qui nous permettront de faire une analyse de la santé financière mais aussi d'étudier l'impact de la pandémie covid19, et la réactivité de la CAAT en terme de digitalisation.

### Section 1 : diagnostic financier

Les états financiers sont un ensemble de documents, préparé au moins une fois par an, qui a pour objectif de présenter de manière fidèle la situation financière de l'entité, ses performances l'évolution de ses capitaux propres et la situation de sa trésorerie

Dans cette section nous allons présenter les états financiers qui comprennent le bilan et le compte de résultat à fin de faire une étude sur les ratios.

#### 1- Analyse des états financiers des sociétés d'assurance

Pour bien mener une analyse financière on doit récolter certaines informations concernant l'activité de la compagnie d'assurance, et ce à travers les différents états financiers établis par l'entreprise que nous allons présenter dans cette section. On distingue deux documents essentiels à savoir :

- **Bilan ;**
- **Compte de résultat.**

##### 1.1. Bilan financier

Le bilan est l'inventaire de la situation patrimoniale d'une entreprise à une date donnée (fin d'exercice). Il donne une description chiffrée des biens et des créances que possède l'actif ainsi que des dettes ou ressources de celle-ci le passif. Le bilan indique l'origine des capitaux utilisés par l'entreprise et l'emploi de ses capitaux.

« Le bilan est un document comptable qui fournit une vue d'ensemble du patrimoine de l'entreprise à un instant donné : il s'agit d'un exercice comptable qui réalise en générale une fois par an, ce que l'entreprise possède et de ce que elle doit à un instant donné »<sup>1</sup>

« Le bilan financier possède les mêmes postes que le bilan comptable avec retraitements déjà effectués. Il permet à l'analyse de faire une évaluation plus proche de la réalité économique de l'entreprise afin de détecter les éventuelles anomalies qui existent au sein de cette dernière et de prévoir son avenir économique »<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> BERK J, DEMARZO P. finance d'entreprise, 3eme édition, France ; PEARSON, 2014, page 27.

<sup>2</sup> BARREAU Jean, DELAHAYE Jacqueline. Gestion financière, 4eme édition, paris, DUNOD, 1995, page74.

La structure du bilan, financier se présente sous forme de deux grandeurs :

- A gauche l'actif « ce que possède l'entreprise » ;
- A droite le passif « ce que doit l'entreprise ».

### 1.1.1. Actif

L'actif du bilan comporte l'ensemble des biens matériels et immatériels nécessaires à l'exploitation de l'entreprise. Ces éléments destinés à servir de façon durable à l'activité de l'entité. Il se décompose en deux rubriques principales :

- L'actif non courant (l'actif immobilisé) ;
- L'actif courant (l'actif circulant) ;

#### a) l'actif non courant

Cette rubrique comprend l'ensemble des biens destinés à servir de façon durable à l'activité de l'entreprise. Il existe trois types :<sup>3</sup>

##### a-1) immobilisations incorporelles

Ce sont des actifs non monétaires sans substance physique et des éléments qui n'ont pas d'existence matérielle, mais ont une valeur certaine pour l'entreprise. Par exemple : (le fonds de commerce, les brevets de fabrication, les licences...etc.).

##### a-2) immobilisations corporelles

Comprennent les moyens de production permanents. Par exemple : (terrains, les bâtiments d'exploitation et de placements....etc.).

##### a-3) immobilisations financières

Ce sont des immobilisations qui ne peuvent pas être amorties mais peuvent faire l'objet de provisions, sous certaines conditions. Il s'agit des (titres de participation, avances et prêts consentis....etc.).

---

<sup>3</sup> BRUSLERIE H. Analyse Financière, 4eme édition, paris : DUNOD, 2010, page 48-50.

### b) L'actif courant

L'actif circulant de bilan regroupe les éléments liés au cycle d'exploitation. On distingue trois rubriques qui sont :

#### b-1) les provisions techniques d'assurance

Il s'agit des créances envers les Co-assureurs et les réassureurs en représentation de leur part dans les sinistres réglés, évalués à dire l'expert, dossier par dossier, et leur part dans les primes non acquises à l'exercice qui sont évalués selon la méthode du « prorata temporise ».

#### b-2) les créances et emplois assimilés

Ces créances représentent les comptes courants résultant des opérations de réassurance ou de coassurance, valorisés à leur cout historiques. Ce sont principalement :

- Créances sur assurés et intermédiaires d'assurance,
- Autres débiteurs,
- Impôts et assimilés,

#### b-3) les disponibilités et assimilés

Ce sont les fonds ou les valeurs dont l'entreprise peut disposer immédiatement. La Trésorerie englobe les montants des disponibilités bancaires et CCP, caisse et régies d'avances, ainsi que les intérêts courus non encore versés sur la base de prorata du nombre de jours courus à compter de la date d'anniversaire du placement.

### 1-1-2 Passif

Le passif reflète l'ensemble des dettes de l'entreprise. On parlera aussi de « ressources dans la mesure où elles permettent de financer les emplois qui sont les actifs. Il est représenté en trois principaux postes :

#### a) Les capitaux propres

Ils regroupent principalement l'ensemble de moyens de financement appartenant à l'entreprise d'une façon permanente. Il s'agit essentiellement des éléments suivants :

### a-1) le capital social

Désigne toutes les ressources en numéraire et en nature définitivement apportés à une société anonyme par ses actionnaires au moment de sa création (ou d'une augmentation de capital.)

### a-2) les réserves

- **La réserve légale** : est obligatoire par la loi. Elle est imputée chaque année à hauteur 5% du bénéfice de l'exercice dans la limite minimal de 10% du capital.
- **La réserve facultative** : n'est pas obligatoire. La décision d'affecter du bénéfice en réserve facultative se prend lors d'une assemblée générale ordinaire entre les actionnaires.

**a-3) le report à nouveau** : (bénéfices antérieurs non distribués et non mis en réserve).

**a-4) le résultat de l'exercice** : qui se forme grâce au total des produits et total des charges.

### b) Passif non courants

Ce poste regroupe toutes les dettes dont l'échéance de remboursement est plus d'une année, tel que :

**b-1) Emprunts et dettes assimilés** : sont des ressources financières extrêmes contractées auprès d'établissement de crédit et/ou de tiers divers.

En effet, ces ressources sont affectées de façon durable au financement des moyens d'exploitation ou de production. Cette dette doit avoir une origine supérieure à un an.

### b-2) impôt différé passif

- On peut considérer l'impôt différé passif comme des sources d'impositions futures ; il s'agit essentiellement de produits dont l'impression est différée.
- On peut distinguer les produits qui donnent lieu à la constatations d'un impôt différé passif, suivant la liste des déductions suivant leur nature temporaire.

**b-3) provisions techniques d'assurance** : elle est destinée à renforcer la solvabilité de l'assureur. Les provisions peuvent se classer en trois catégories :

- Provision pour complément obligatoire aux dettes techniques ;

- Provision catastrophes naturelles ;
- Provision pour risques d'exigibilité des engagements réglementés ;
- Provision pour risque et charge.

### c) Passif courant

Ce sont des dettes à l'échéance à moins d'un an, se sont principalement :

**c-1) dettes techniques** : représenter au passif du bilan les engagements de la société d'assurance envers les assurés et les bénéficiaires de contrats d'assurances. Ces engagements sont :

- Sinistres et frais à payer (SAP) ;
- Primes ou cotisations émises ou acceptées reportées à l'exercice ;
- Provision mathématique ;
- provision d'équilibrage ;
- provision d'égalisation ;
- participation des assurés aux bénéfices.

**c-2) autres dettes courtes termes** : nous retrouvons dans cette rubrique :

- **les dettes fournisseurs** : ce sont les achats auprès des fournisseurs qui n'ont pas encore été réglés, ce sont des dettes qui doivent être payées à court terme ;
- **les dettes envers l'état** : ce sont les impôts ou charges qui sont dues à l'état mais pas encore payées. Ce sont des dettes qui doivent être payées à court terme ;
- **trésorerie passif** : telles les avances bancaires.

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

### 2- Présentation du bilan pour les années 2019,2020

#### 2.1. Bilan actif

Tableau N°1 : la structure de l'actif du bilan de la CAAT

ACTIF	Année		Evolution en %
	2019	2020	2020/2019
<b>ACTIFS NON COURANT :</b>			
<b>Ecart d'acquisition-Goodwill positif ou négatif</b>	-	-	
<b>Immobilisations incorporelles</b>	86 683 474	120 554 115	39,07%
<b>IMMOBILISATIONS CORPORELLES :</b>			
<b>Terrains</b>	627 211 911	627 211 911	0%
<b>Bâtiments</b>	2711 430 141	2824 317 895	4,16%
<b>Immeubles de placement</b>	583 261 481	564 562 211	-3,20%
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	537 020 840	508 391 982	-5,33%
<b>Immobilisations en concession</b>	25 278 009	27 951 725	10,57%
<b>IMMOBILISATIONS EN COURS</b>	1 141 504 901	1 223 688 126	7,20%
<b>IMMOBILISATIONS FINANCIERES :</b>			
<b>Titres mis en équivalence</b>	-	-	
<b>Autres participations et créances rattachées</b>	3 209 898 289	3 202 169 791	-0,24%
<b>Autres titre immobilises</b>	23 055 640 750	25 933 771 355	12,48%
<b>Prêts et autres actifs financiers non courants</b>	121 366 281	185 602 835	52,93%
<b>Impôts différés actif</b>	297 295 224	364 634 467	22,65%
<b>I. TOTAL : ACTIF NON COURANT</b>	<b>32 396 591 303</b>	<b>35 582 856 413</b>	<b>9,84%</b>
<b>ACTIF COURANT :</b>			
<b>PROVISIONS TECHNIQUES D'ASSURANCE :</b>			
<b>Part de la coassurance cédée</b>	-	-	
<b>Part de la réassurance cédée</b>	12 490 090 962	14 130 886 382	13,14%
<b>CREANCES ET EMPLOIS ASSIMILES :</b>			
<b>Cessionnaires et cédants débiteurs</b>	56 101 732	50 552 884	-9,89%
<b>Assurés, intermédiaires d'assurance et comptes rattaché</b>	11 186 071 940	13 298 550 327	18,88%
<b>Autres débiteurs</b>	3 505 433 176	3 782 335 514	7,90%
<b>Impôts et assimilés</b>	657 175 352	618 115 398	-5,94%
<b>Autres créances et emplois assimilés</b>	-	-	
<b>DISPONIBILITES ET ASSIMILES :</b>			
<b>Placements et autres actifs financiers courants</b>	7 149 747 566	6 933 627 614	-3,02%
<b>Trésorerie</b>	5 147 149 967	4 099 800 913	-20,35%
<b>II. TOTAL : ACTIF COURANT</b>	<b>40 191 770 694</b>	<b>42 913 869 032</b>	<b>6,77%</b>
<b>III. TOTAL GENERAL ACTIF</b>	<b>72 588 361996</b>	<b>78 496 725 446</b>	<b>8,14%</b>

Source : Elaborer par nous même à partir du l'actif des bilans de la CAAT

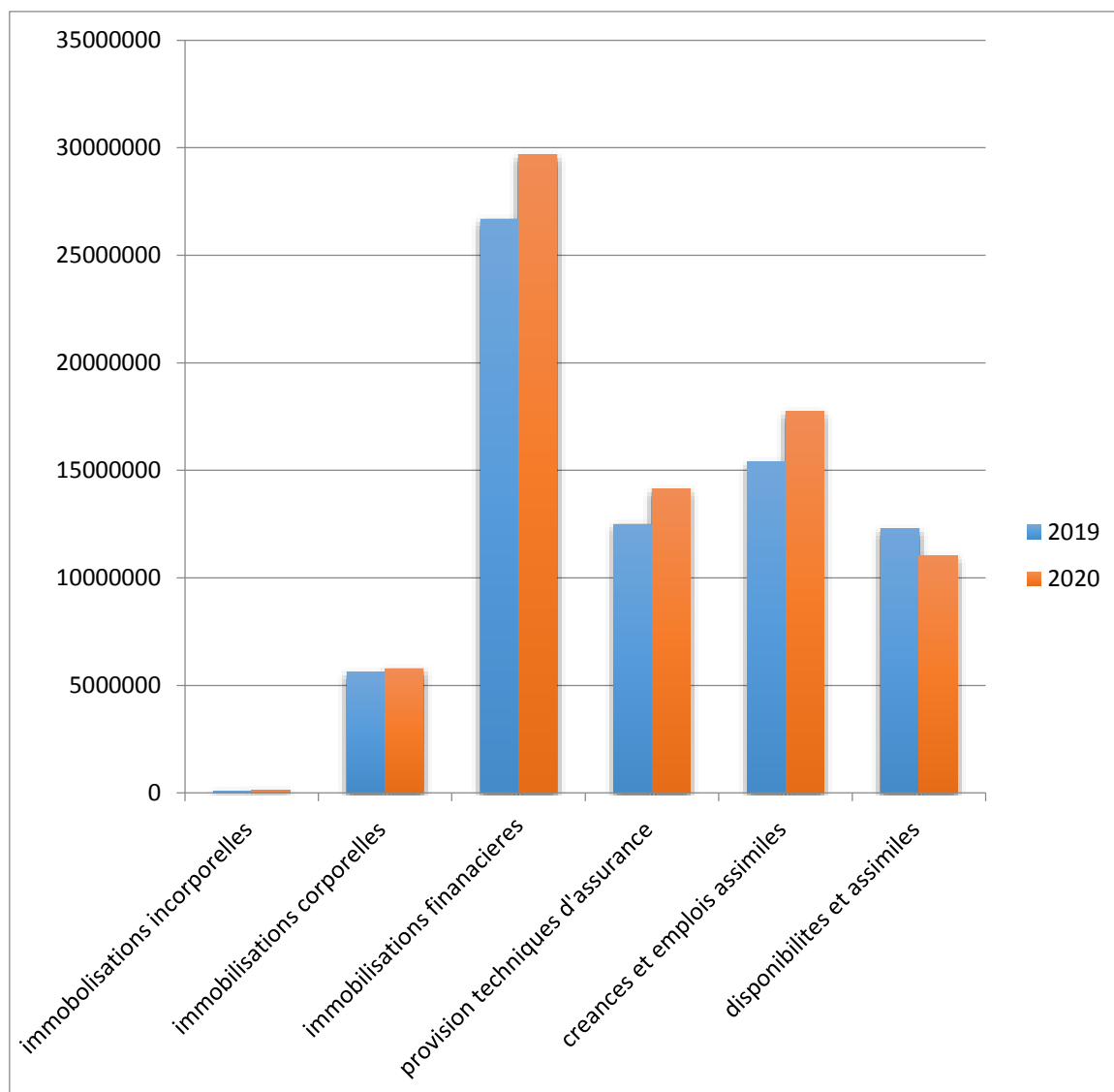
## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

### ▪ Evolution de l'actif :

- L'accroissement de l'actif en 2020 de 8,14% par rapport à l'exercice écoulé 2019 et du essentiellement à l'augmentation de l'actif non courant de 9,84% et l'actif courant de 6,77%

Figure n°02 : Presentation graphique de l'actif du bilan

unité : en K DA



Source : élaborer par nous même à partir de l'actif des bilans de la CAAT

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

### 2.2. bilan passif

Tableau N°2 : La structure du passif de bilan de la CAAT

PASSIF	Année		Evolution en%
	2019	2020	2019/2020
Capitaux propre :			
<b>Capital émis</b>	20 000 000 000	20 000 000 000	0%
<b>Capital souscrits non appelé</b>			
<b>Primes et réserves (réserves consolidées)</b>	3 310 073 729	4 647 140 927	40,39%
<b>Ecart de réévaluation</b>			
<b>Ecart d'équivalence</b>			
<b>Résultat net de l'exercice</b>	2 532 093 416	2 797 829 448	10,49%
<b>Autre capitaux propres-Report à nouveau</b>			
<b>I. TOTAL : CAPITAUX PROPRES</b>	<b>25 842 167 145</b>	<b>27 444 970 375</b>	<b>6,20%</b>
PASSIF NON COURANT :			
<b>Emprunts et dettes financières</b>	8 511 251	8 715 576	34,12%
<b>Impôts (différés et provisionnés)</b>	272 977 841	305 514 505	11,92%
<b>Autres dettes non courants</b>	25 278 004	27 951 720	10,58%
<b>Provisions réglementées</b>	4 699 699 322	5 647 316 849	16,33%
<b>Provisions et produits comptabilisés d'avance</b>	800 746 747	981 636 647	22,59%
<b>II. TOTAL : PASSIF NON COURANT</b>	<b>5 807 213 165</b>	<b>6 791 135 297</b>	<b>16,94%</b>
PASSIF COURANT :			
<b>Fonds ou valeurs reçus des réassureurs</b>	5 446 652 733	5 428 009 494	-0,34%
<b>Provisions techniques d'assurance</b>	22 161 356 939	23 890 321 950	7,80%
<b>Opération directes</b>	16 956 589	20 969 814	23,67%
<b>Acceptations</b>			
<b>Dettes et ressources rattachés :</b>			
<b>Cessionnaires, cédants et comptes rattachés</b>	5 540 285 083	5 905 734 906	-6,60%
<b>Assurés et intermédiaires d'assurance</b>	91 993 768	73 908 699	-19,66%
<b>Impôts crédits</b>	3 002 718 867	3 842 513 829	27,97%
<b>Autres dettes</b>	4 679 017 708	5 099 161 083	8,98%
<b>Trésorerie passif</b>			
<b>III. TOTAL : PASSIF COURANT</b>	<b>40 938 981 687</b>	<b>44 260 619 774</b>	<b>8,11%</b>
<b>TOTAL GENERAL PASSIF</b>	<b>72 588 361 996</b>	<b>78 496 725 446</b>	<b>8,13%</b>

Source : Elaborer par nous même à partir du passif des bilans de la CAAT

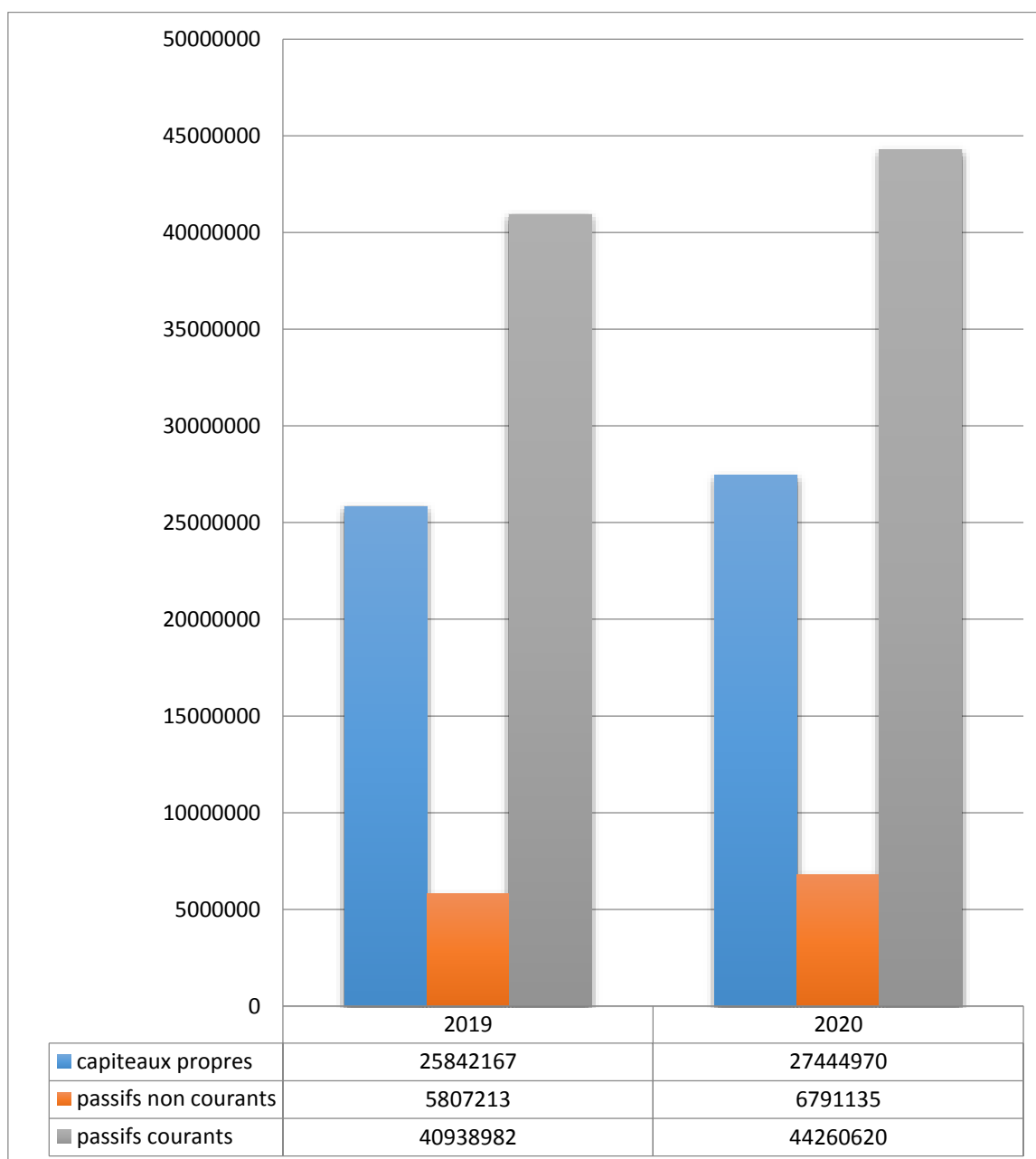
## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

### ▪ Evolution et interprétation

- Les capitaux propres de la CAAT ont connu une évolution de 6,20%, cette progression est due principalement à l'augmentation du résultat net.
- Le passif non courant a vu une évolution de 16,93%, la passif courant a augmenté de 8,11%.

Figure n° 03 : présentation graphique du passif du bilan

unité : en K DA



Source : Elaborer par nous-mêmes à partir des données de la CAAT

### 3- Compte de résultat

a) **Définition** : « le compte de résultat est un document comptable présentant l'ensemble des produits et des charges d'une société durant un exercice comptable. comme le bilan et les annexes, il fait partie des états financiers des entreprises »<sup>4</sup>.

« Le tableau du compte de résultat est un compte de flux. Il représente les produits et les charges de l'entreprise au cours d'un exercice comptable »<sup>5</sup>.

- **Classe 06** : compte des charges ;
- **Classe 07** : compte des produits ;

#### b) La structure du compte de résultat

Le compte de résultat comporte, dans sa version élaborée des soldes Intermédiaires de Gestion (SIG) décrivant de quelle façon s'est construit le Résultat.

- primes acquises nettes ;
- prestation de l'exercice ;
- marge d'assurance nette ;
- résultat technique opérationnel ;
- résultat financier ;
- résultat ordinaire avant impôt ;
- résultat net des résultats ordinaire ;
- résultat net.

---

<sup>4</sup> GRANDGUILLOT B. et GRANDGUILLOT F. les outils du diagnostic financier. 6eme édition. Paris : GUALINO, 2002, page 65.

<sup>5</sup> COHEIN Elie. Gestion financière de l'entreprise et développement financier. Editions Canada : EDICEF, 1991.page 82.

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

### 3-1 Présentation du compte de résultat (TCR) pour années 2019, 2020

Tableau N°3 : la structure du compte de résultat (TCR) de la CAAT

Compte de résultat	Année		Evolution en%
	2019	2020	
Primes émises sur opérations directes	12 334 924 294	11 943 626 234	-3,17%
Primes acceptées	44 099 107	192 381 969	336,25%
Primes émises reportées	117 574 335	50 429 455	-57,11%
Primes acceptées reportées	-	-	-
<b>1. Primes acquises à l'exercice</b>	<b>12 261 449 065</b>	<b>12 085 578 749</b>	<b>1,43%</b>
Prestations sur opérations directes	6 164 133 103	5 861 668 842	-4,90%
Prestations sur acceptations	3 815 563	14 137 316	270,50%
<b>2. Prestations de l'exercice</b>	<b>6 167 948 666</b>	<b>5 875 806 158</b>	<b>-4,744%</b>
Commissions reçues en réassurance	2 039 521 542	2 051 090 604	0,57%
Commissions versées en réassurance	10 138 160	46 909 662	362,70%
<b>3. Commissions de réassurance</b>	<b>2 029 383 382</b>	<b>2 004 180 941</b>	<b>-1,24%</b>
Subventions d'exploitation d'assurance	-	-	-
<b>4. Marge d'assurance Nette</b>	<b>8 122 883 781</b>	<b>8 213 953 531</b>	<b>1,21%</b>
<u>Services extérieurs :</u>			
Sous-traitance général	-	-	-
Entretien, réparations et maintenance	146 767 675	111 678 247	-23,91%
Location	59 210 711	37 451 213	-36,75%
Primes d'assurances	41 351 596	41 034 657	-0,77%
Personnel à l'extérieur de l'entreprise	-	10 000	0%
Rémunération d'intermédiaires et honoraires	606 312 837	562 973 534	-7,74%
Publicité	55 267 214	40 693 294	-26,37%
Déplacements, missions et réceptions	96 108 588	18 505 339	-80,75%
<u>Autres services</u>	321 463 578	391 961 356	21,93%
Charges de personnel	2 776 865 729	3 144 154 179	13,23%
Impôts, taxe et versements assimilés	321 599 575	298 408 986	-7,21%
Production immobilisée	-	-	-
Autres produits opérationnels	174 896 492	255 234 450	45,93%
Autres charges opérationnels	106 571 809	135 102 848	26,77%
Dotations aux amortissements, provisions, pertes de valeur	2 115 353 328	2 814 374 227	33,04%
Reprise sur pertes de valeur et provisions	105 542 479	365 602 950	246,40%
<b>5. Résultat technique opérationnel</b>	<b>1 756 450 113</b>	<b>1 238 443 051</b>	<b>-29,49%</b>
Produits financiers	1 630 079 632	2 097 690 898	28,68%
Charges financières	475 230 702	194 856 404	-58,99%
<b>6. Résultat financier</b>	<b>1 154 848 929</b>	<b>1 902 834 494</b>	<b>64,76%</b>
<b>7. Résultat ordinaire (5+6)</b>	<b>2 911 299 042</b>	<b>3 141 277 545</b>	<b>7,89%</b>
Eléments extraordinaires (produits)	-	-	-
Eléments extraordinaires charges)	-	-	-
<b>8 .résultat extraordinaire</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

<b>Impôts exigibles sur résultats ordinaires</b>	358 330 308	378 250 677	5,55%
<b>Impôts différés (variation) sur résultats ordinaires</b>	20 875 318	34 802 580	66,71%
<b>9. RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>2 532 093 416</b>	<b>2 797 829 448</b>	<b>10,49%</b>

Source : Elaborer par nous-même à partir des données de la CAAT

### 3-2 Evolution et interprétation du compte de résultat

- **La marge d'assurance** : est considérée comme un indice de rentabilité relative à l'activité principale pour les entreprises d'assurances, plus la marge est importante plus l'activité d'assurance est rentable.

La marge d'assurance a connu un accroissement de 1,21% en 2020 par rapport à l'année 2019, cette augmentation revient essentiellement à une augmentation plus importante des primes acquises par rapport aux prestations (sinistre) et commission versées.

- **Résultat technique opérationnel** : est le résultat dégagé de l'activité ordinaire de l'entreprise après déduction des charges opérationnel,

Dans ce tableau ci-dessus le résultat technique opérationnel de la CAAT a connu une diminution de 29,49% en 2020 par rapport à 2019.

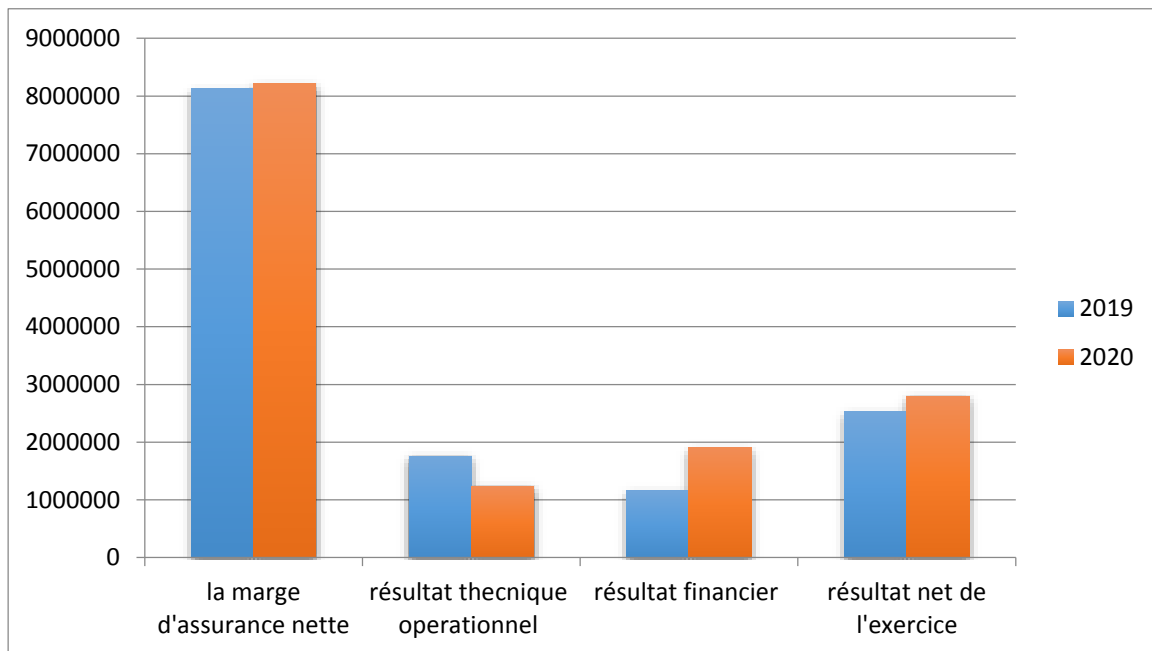
- **Le résultat financier** : est le résultat dégagé hors l'activité principal de l'entreprise, d'après le tableau ci-dessus le résultat financier a connu une hausse importante de 64,76% en 2020 par rapport à 2019, cette hausse s'explique par une augmentation importante des produits financiers,

- **Le résultat net** : est le résultat qui provient du résultat technique opérationnel est du résultat financier de l'entreprise

Dans ce tableau ci-dessus nous remarquons que le résultat net a connu une augmentation de 10,49% en 2020 par rapport à 2019.

**Figure n°04 : présentation graphique du compte de résultat**

unité : en K DA



Source : réalisé par nous même à partir des comptes de résultat de la CAAT

#### **4- Analyse financière par la méthode des ratios**

La méthode des ratios est généralement la plus utilisée en analyse financière. Elle fournit des indicateurs concernant la situation financière de l'entreprise.

Cette méthode a connu une actualisation et un approfondissement de ses conditions d'application grâce à la conjonction de trois facteurs :

- l'analyse a bénéficié de l'amélioration des sources de formation comptables et financières.
- Les applications de l'informatique ont conduit à une accumulation de données et à l'accélération des calculs sur des logiciels de ratios très complets.
- Le développement des méthodes statiques évoluées permet une exploitation plus efficace des données.

##### **4-1- Définition d'un ratio**

Le ratio peut être défini comme étant un rapport entre deux grandeurs financières ou économiques, apte à rendre compte de la situation et de la gestion d'une entreprise.

Un ratio peut s'exprimer des liens très larges, à savoir :

- ✓ Mesurer l'évolution des performances économiques et financière ainsi que des structures de l'entreprise dans le temps ;
- ✓ Effectuer des comparaisons interentreprises de secteurs d'activité identiques par rapport aux usages de la profession.

### 4-2- L'objectif et l'intérêt de l'analyse financière par la méthode des ratios

L'objectif fondamental de la méthode des ratios consiste à mieux connaître l'entreprise et à évaluer précisément l'importance de ses qualités et de ses défauts par rapport à ses objectifs et ses concurrents, elle permet également d'effectuer des comparaisons entre entreprises appartenant à la même branche d'activité et de dégager des tendances générales.

Les ratios sont des outils de mesure dans le temps et dans l'espace :<sup>6</sup>

- Dans le temps, ils permettent de suivre l'évolution d'un certain nombre d'indicateurs, tant internes qu'externe.
- Dans l'espace, il permet à l'entreprise de se situer dans son propre secteur d'activité ou dans l'environnement économique global.

### 4-3- Différents types de ratios

On peut distinguer quatre types de ratios :

- Ratios de structure ;
- Ratios d'activité ;
- Ratios de liquidité ;
- Ratios de rentabilité ;
- Ratios de solvabilité.

---

<sup>6</sup> Béatrice et Francis Grand Guillot. Analyse financière. 11eme édition. Paris : DUNOD,2005, page 65.

### 5- Ratios de structure

Ils expriment les conditions dans lesquelles l'entreprise assure son équilibre financier à partir des opérations du cycle de financement et des opérations du cycle d'investissement. Ils mettent en rapport les données du bilan afin d'apprécier les équilibres financiers, on peut distinguer :

- Ratio d'endettement.
- Ratios d'autonomie financière ;

#### 5.1. Ratios d'endettement

ce ratio exprime le poids des dettes totales (DLMT et DCT) dans le patrimoine de l'entreprise. Il doit être inférieur à 1, tout écart par rapport à l'unité signifie la diminution des dettes et l'augmentation de l'autonomie financière.

Il se formule par la formule suivante :

$$\text{Ratio d'endettement} = \text{total des dettes} / \text{Total actif}$$

Tableau N°4 : ratio d'endettement

unité : en K DA

Désignations	ANNEE	
	2019	2020
Total des dettes	46 746 195	51 051 755
Total actif	72 588 362	78 496 725
<b>RE %</b>	<b>64,34</b>	<b>65,04</b>

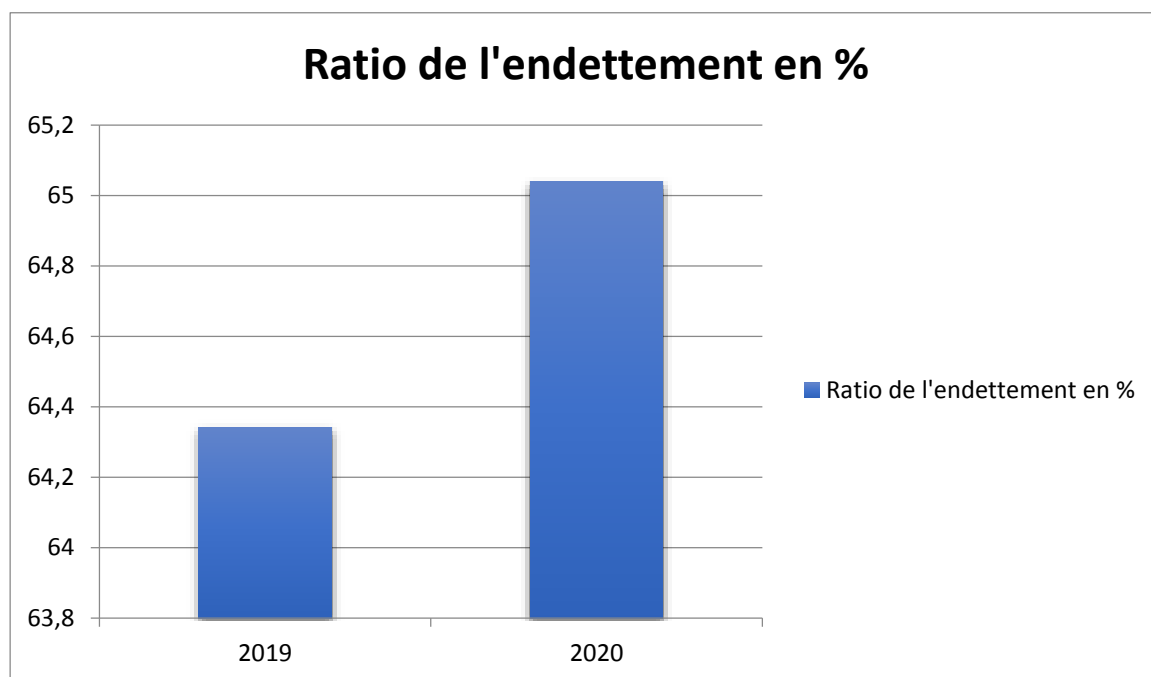
Source : Elaboré par nous même à partir des documents de la CAAT

#### ❖ Interprétation

Ce ratio d'endettement de la CAAT affiche ses résultats supérieurs à 50 durant les deux exercices 2019 et 2020 soit de **64,34** et **65,04**.

Figure n°05 : Ratio de l'endettement

unité : en K DA



Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT

## 5.2. ratios d'autonomie financière

c'est un indicateur qui reflète la politique financière de l'entreprise ainsi que l'efficacité de ses décisions financières. Il doit être supérieur à 1 car les ressources internes (capitaux propres) doivent être supérieures aux capitaux empruntés.

Il se détermine par la formule suivante :

$$\text{Ratio d'autonomie} = \frac{\text{Capitaux propre}}{\text{total des dettes}}$$

Tableau N°5 : ratio d'autonomie financière

Désignations	ANNEE	
	2019	2020
DLMT	5 807 213	6 791 135
Capitaux propre	25 842 167	27 444 970
<b>RAF en%</b>	<b>4,45</b>	<b>4,04</b>

Source : Elaboré par nous même à partir des documents de la CAAT

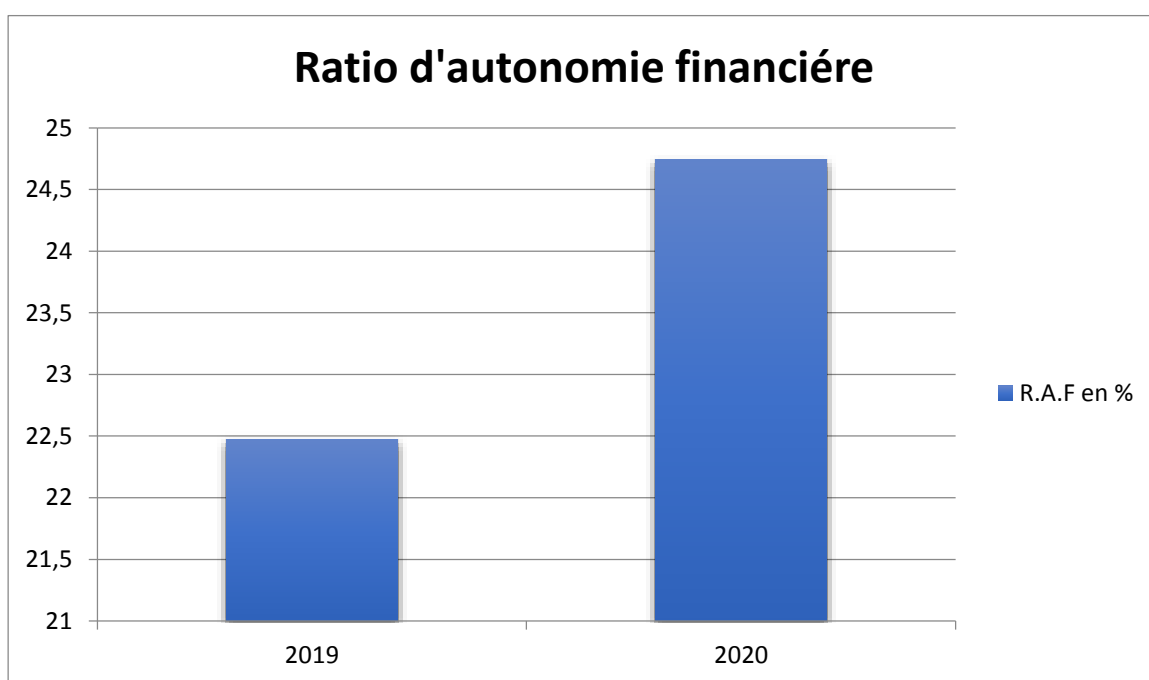
### ❖ Interprétation

Le ratio d'autonomie financière indique le degré de l'indépendance de la CAAT vis-à-vis ses créations.

On constate que ce ratio durant les deux derniers années à connu une augmentation de 22,47% à 24,74%, cela signifie que les capitaux propres sont supérieur au DLMT, ceci traduit que ses capitaux sont à mesure de rembourser ses dettes, Donc la CAAT à **une bonne autonomie financière**.

Figure n°06 : Ratio d'autonomie financière

unité : en K DA



Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT.

### 5.3. Ratios de liquidité : Générale, Restreinte, Immédiate :

« Ratio de liquidité indique si l'entreprise a suffisamment de liquidité pour payer ses dettes à court terme. »<sup>7</sup>

Ils sont aussi appelés ratios de situation financière, l'objectif de cette catégorie de ratio est d'étudier le degré de stabilité de la structure financière de l'entreprise et de mesurer la solvabilité à court terme.

<sup>7</sup> GRANDGUILLOT Francis, Beatrice. L'analyse financière. OP. Cit21 eme édition. Espagne : GUALINO, p156.

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

- Ratios de liquidité générale ;
  - Ratios de liquidité réduite (restreinte).
  - Ratios de liquidité immédiate.
- **Ratio de liquidité générale** : ce ratio mesure la capacité de l'entreprise à faire face ces dettes à court terme. Il doit être supérieur ou égale à 1.
  - **Ratios de liquidité restreinte** : ce ratio mesure la capacité de l'entreprise à rembourser ces dettes à court terme par ces valeurs disponibles et la transformation de ces valeurs réalisable en liquidité, il doit être compris entre 0,3 et 0,5.
  - **Ratios de liquidité immédiate** : il traduit la capacité de l'entreprise à partir de ses seules liquidités, à l'état de payer l'ensemble de ses dettes à court terme dans l'immédiat. Ce ratio doit être compris entre 0,2 et 0,3.

Ils se déterminent par les formules suivantes :

<b>Ratio de liquidité générale</b> = Actif circulant / Dette à court terme (passif courant – trésorerie)
<b>Ratio de liquidité restreinte</b> = Valeur réalisable (créance et assimilés) + Valeur disponible (disponibilités et assimilés) / Dette à court terme (passif courant)
<b>Ratio de liquidité immédiate</b> = Valeur disponible / Dette à court terme

Tableau N°06 : ratio de liquidité (générale, restreinte et immédiate)

RATIOS	désignation	ANNEE	
		2019	2020
Ratio de liquidité Générale	R1= AC/DCT	AC= 40 191 771 DCT= 40 938 982	AC= 42 913 869 DCT= 44 260 620
<b>RLG en%</b>	-	<b>98,17</b>	<b>96,96</b>
Ratio de liquidité Restreinte	R2= VR+VD/DCT	VR=15 404 782 VD=76 641 897 DCT=40 938 982	VR=17 749 553 VD=11 033 429 DCT=44 260 620
<b>RLR en%</b>	-	<b>67,66</b>	<b>65,03</b>
Ratio de liquidité Immédiate	R3= VD/DCT	VD=12 296 896 DCT=40 938 982	VD=11 033 429 DCT=44 260 620
<b>RLI en %</b>	-	<b>30,03</b>	<b>24,92</b>

Source : Elaboré par nous même à partir des documents de la CAAT

### ❖ Interprétation

Toutefois il est important de rappeler que l'interprétation des ratios de liquidité dans notre cas, est faite sur des valeurs comptables, qui supposent que l'entreprise est à l'arrêt ou en liquidation.

En outre, Les institutions financières tel que les banques et les compagnies d'assurances ont une trésorerie dynamique grâce notamment à la perception des primes quotidiennement dans le cas des compagnies d'assurances à qui s'ajoute la conciliation par le décalage des décaissements.

Concernant les méthodologies à mettre en place pour mesurer la liquidité de leurs actifs, les compagnies d'assurances s'appuient sur les pratiques des sociétés de gestions ou établissements bancaires. En effet, le cadre réglementaire de ces deux secteurs est davantage mature.

Les accords de Bâle III définissaient les actifs liquides de haute qualité de façon très restreinte. Seuls quelques actifs étaient éligibles tels que les réserves à la banque centrale, les titres de dette (d'États, de banques centrales, d'organismes publics) ou encore les obligations d'entreprise et des obligations sécurisées notées au minimum AA- par les agences de notations. En janvier 2013, le Comité de Bâle a décidé d'élargir les réserves de liquidité aux obligations d'entreprises notées A+ à BBB-, à certaines actions et à certains emprunts hypothécaires dont la note est supérieure à AA.

Le Comité de Bâle III a fixé un ratio de liquidité à court terme ( $LCR = \frac{\text{Encours d'actifs liquides de haute qualité}}{\text{total des sorties nettes de trésorerie}} > 100\%$ ) restrictif. Son but est de favoriser la résilience à court terme du profil de risque de liquidité des banques. Celles-ci doivent disposer en permanence assez d'actifs liquides pour surmonter une crise financière grave d'une durée de 30 jours calendaires.

Les diverses autres interprétations des niveaux élevés du cash ratio dans certains secteurs, les établissements financiers et commerciales dont le bilan contient d'importantes liquidités indiquent que les possibilités de croissance de la structure sont limitées, faute de quoi ces disponibilités d'argent inutilisées auraient pu être utilisées à des fins d'expansion.

### Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

---

Enfin, les espèces inutilisées ne rapportent rien et, par conséquent, le coût d'opportunité des intérêts sur le cash inutilisé est un facteur direct de réduction des bénéfices de l'entreprise.

L'application de ce ratio dans notre cas donne le résultat suivant :

Sachant que la CAAT possède un portefeuille composé de 23 055 641 KDA et 25 933 771 KDA, respectivement pour les années 2019 et 2020 en bons de trésor dans la rubrique Autres titre immobilisés, donc ce sont des titres de haute qualité et d'un montant en disponibilité de 12.296.896 KDA et 11.033.429 DA de disponibilités à court terme, respectivement pour des années 2019 et 2020, soit un total encours d'actifs liquides de haute qualité de 35.352.537 KDA et 36.967.200 KDA, d'où.

$$\text{LCR (2019)} = 35.352.537 / 12.296.896 = 287,49 ;$$

$$\text{LCR (2020)} = 36.967.200 / 11.033.429 = 335,05.$$

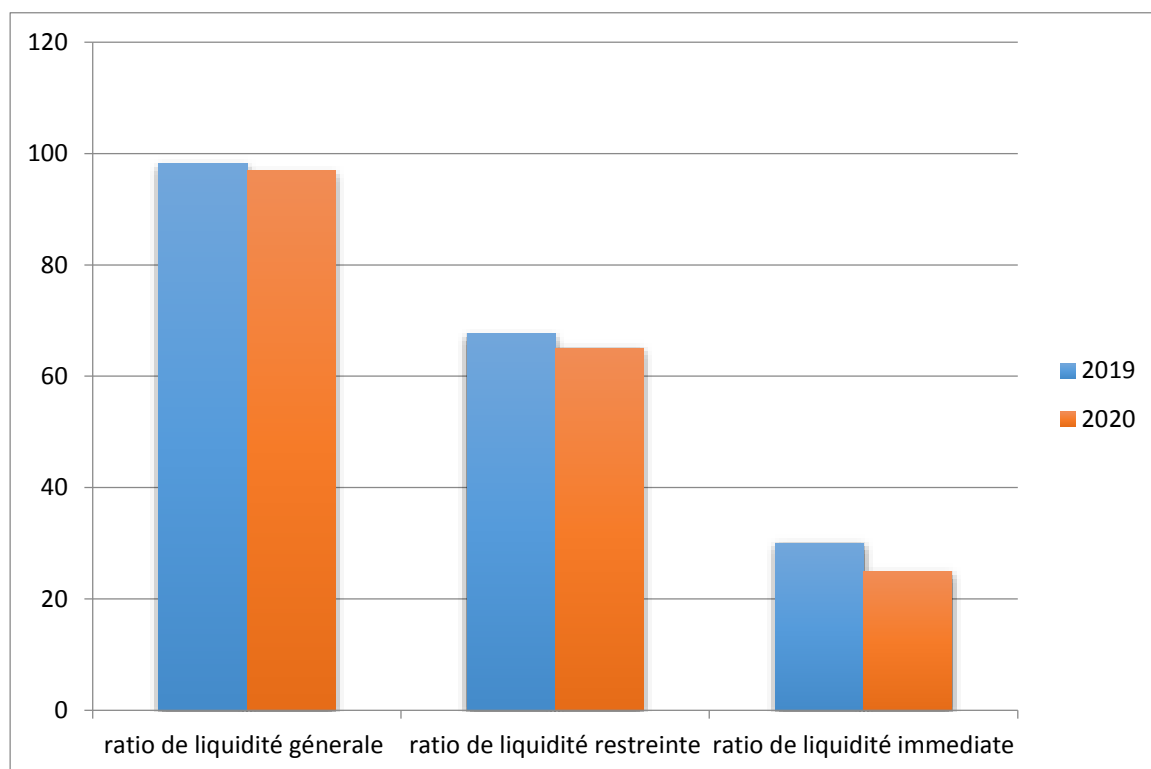
Pour les deux années ce ratio affiche des valeurs nettement supérieures à 100, d'où le résultat financier représente 39,67% et 60,58% du résultat respectivement des années 2019 et 2020, ceci traduit le niveau et la performance du portefeuille de la CAAT en matière de placement et une capacité, de disposition d'actifs liquides, très importante.

**N.B :**

→ **Lorsqu'il est supérieur à 1, l'actif circulant permet de financer au moins le passif circulant.**

→ **L'entreprise peut alors être considérée comme « solvable » à court terme.**

Figure n°07 : le ratio de liquidité (générale, restreinte, immédiate)



Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT.

### 5-4 Ration d'Activité

Les indicateurs de performance opérationnelle et de profitabilité permettent de mesurer l'atteinte des objectifs métiers et financiers de l'entreprise.

- Ratios de sinistralité ou S/P ;
- Ratio de frais de gestion ;
- Ratios d'endettement.

#### - Ratio de sinistralité

« Le ratio sinistre à primes ; est le rapport entre le montant des indemnités versées au titre des sinistres de l'année augmenté des frais de gestion des sinistres, et le montant des primes encaissées »<sup>8</sup>

<sup>8</sup> ZAJDENWEBER Daniel. Economie et Gestion de l'assurance. Edition. Paris : ECONOMICA, 2006, page 89.

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

Il se détermine par la formule suivante :

$$\text{Ratio de sinistralité} = \text{sinistres nets} / \text{Primes acquises nettes}$$

Tableau N°07 : ratio d'activité (sinistralité)

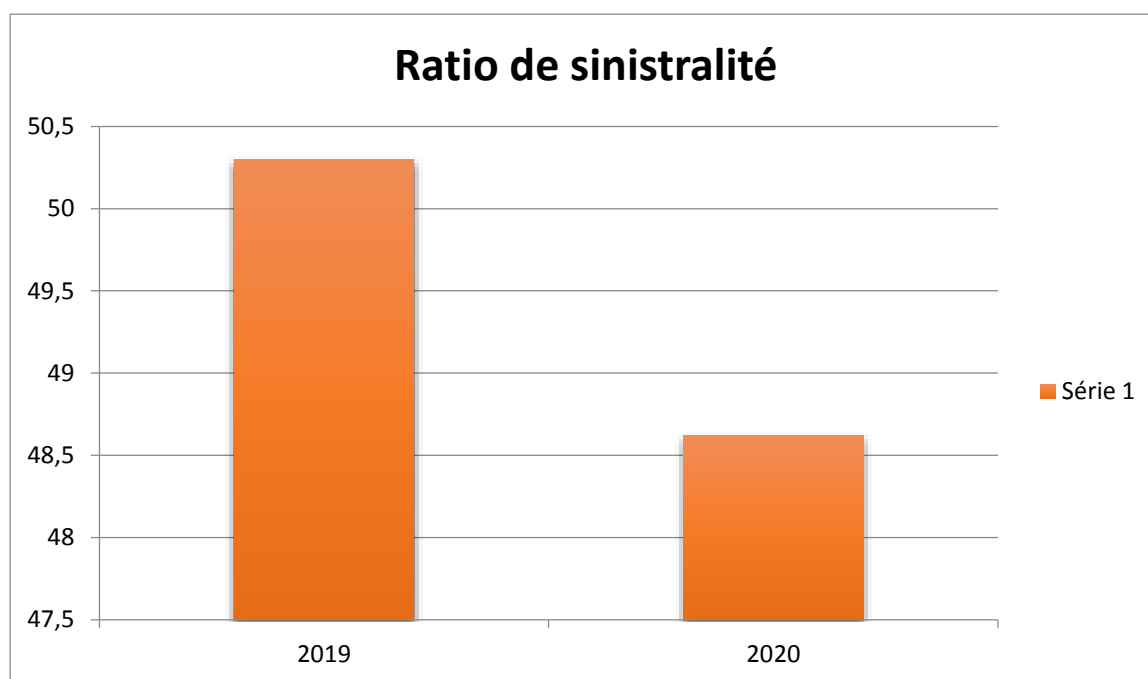
Désignation	Année	
	2019	2020
Sinistre nets	6 167 949	5 875 806
Primes acquises	12 261 449	12 085 579
RS en %	50,30	48,62

Source : Elaboré par nous même à partir des documents de la CAAT

### ❖ Interprétation :

Nous avons remarqué que durant l'année 2020 la CAAT a eu une diminution de sinistralité qui est inférieur à 50% (48,62%).

Figure n°08 : Ratio d'activité (sinistralité)



Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT.

### 5-5 Ratios de Rentabilité : (économique, financière, d'Exploitation, de la Marge d'assurance nette)

Ce ratio de rentabilité est un rapport entre une forme de résultat ou une performance et un moyen ou une activité mis en œuvre pour le générer.

On distingue :

- **Ratio de rentabilité économique** : ce ratio mesure la rentabilité des actifs investis dans l'entreprise. Il permet de rémunérer les capitaux investis dans l'entreprise.
- **Ratio de rentabilité financière** : la rentabilité financière est un indicateur de mesure et de création de valeur pour les actionnaires ainsi que rentabiliser les fonds apportés par les associés.
- **Ratio de rentabilité d'exploitation** : ce ratio mesure l'intégration de l'entreprise dans le processus de production ainsi que le poids des prestations dans les primes émises (CA).
- **Ratio de rentabilité de la marge d'assurance nette** : ce ratio mesure l'excédent de la marge d'assurance nette sur les charges rémunérées par cette dernière (charges de fonctionnement + dotations).

Ils se déterminent par les formules suivantes :

<b>Ratio de Rentabilité économique</b> = Résultat Net/ Total D'actif
<b>Ratio de Rentabilité Financière</b> = Résultat Net/ Capitaux Propre
<b>Ratio de Rentabilité d'Exploitation</b> =Marge d'Assurance Nette/Chiffre D'affaire (Prime D'acquisition)
<b>Ratio de Rentabilité de la Marge d'Assurance Nette</b> = Résultat Technique Opérationnel/ Marge d'assurance Nette

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

**Tableau N°8 : ratio de rentabilité (économique, financière, exploitation et de la marge d'assurance nette)**

RATIOS	Désignations	ANNEE	
		2019	2020
Ratio de Rentabilité économique	R1= RN/ TOTAL ACTIF	RN=2 532 093 TA=72 588 362	RN=2 797 829 TA=78 496 725
<b>RRE en%</b>	-	<b>3,49</b>	<b>3,54</b>
Ratio de Rentabilité financière	R2=RN/ CP	RN=2 532 093 CP=25 842 167	RN=2 797 829 CP=27 444 970
<b>RRF en%</b>	-	<b>9,79</b>	<b>10,19</b>
Ratio de Rentabilité d'Exploitation	R3= MAN/ CA	MAN=8 122 884 CA=12 261 449	MAN=8 213 953 CA=12 085 579
<b>RRE en%</b>	-	<b>66,24</b>	<b>67,96</b>
Ratio de Rentabilité de la Marge d'assurance Nette	R4= RTO/MAN	RTO=1 756 450 MAN=8 122 884	RTO=1 238 443 MAN=8 213 953
<b>RRM en%</b>	-	<b>21,62</b>	<b>15,08</b>

Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT.

### ❖ Interprétation

- **Ratio de Rentabilité Economique** : elle mesure la capacité de l'entreprise a dégagé un résultat en utilisant l'ensemble de ses moyens ainsi l'efficacité opérationnel de l'entreprise.

Nous avons constaté durant les deux exercices d'étude, le Ratio de Rentabilité Economique de la CAAT en 2019 3,49% et en 2020 3,54%. Ce ratio représente l'efficacité avec laquelle l'entreprise utilise les capitaux mis à sa disposition, soulignons toutefois que ces calculs ne trouvent toute leur justification que lorsque l'on procède à des comparaisons : un taux de rentabilité économique de x % n'est significatif que lorsqu'il est comparé au taux de rentabilité économique moyen du secteur d'activité, ou lorsqu'on étudie son évolution sur plusieurs années au sein de l'entreprise, dans notre cas on observe une progression de 1,43%.

### ❖ Interprétation

Le principal inconvénient de ce ratio est qu'il prend en compte la valeur comptable d'actifs qui se déprécient, alors que le résultat net a tendance à croître avec l'inflation. Dans le cadre d'une comparaison d'entreprises ayant la même activité, les actifs les plus dépréciés auront une

## Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

---

rentabilité économique plus élevée, même si les actifs les plus récents sont peut-être plus efficaces.

- **Ratio de Rentabilité Financière** : permet de mesurer l'attitude de l'entreprise à rentabiliser les capitaux apportés par les actionnaires

Suivant le rapport du ministère des finances de 2020 sur l'activité des assurances en Algérie, la rentabilité des capitaux propres de la CAAT est en première position par rapport à la rentabilité des compagnies nationales tel que :

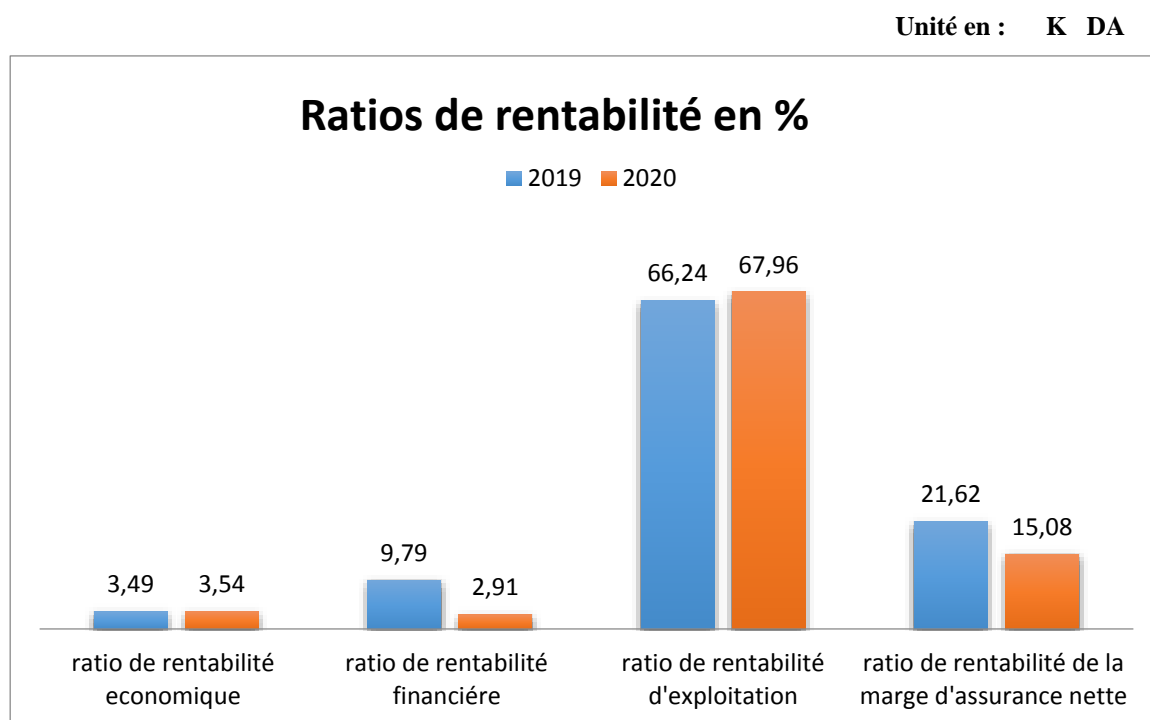
- CAAT : 9,79% et 10,19% respectivement pour les exercices 2019 et 2020 ;
- SAA : 6% et 7% respectivement pour les exercices 2019 et 2020 ;
- CAAR : 4% et 5% respectivement pour les exercices 2019 et 2020 ;
- CASH Assurance : 3% et 5% respectivement pour les exercices 2019 et 2020.

NB/ Avec une moyenne nationale pour tout le secteur des assurances en Algérie qui est de : 7% et 8% respectivement pour les exercices 2019 et 2020.

- **Ratio de Rentabilité d'Exploitation** : Nous remarquons que la rentabilité d'exploitation est passée de 66,24% en 2019 à 67,96% en 2020, cette augmentation de 1,72 s'explique par l'augmentation de la marge d'assurance réalisée par l'entreprise.
- **Ratio de Rentabilité de la Marge d'Assurance Nette** : la CAAT a enregistré un recul de ce ratio de 6,54% en 2020 par rapport à 2019,

### Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19

Figure n°09 : Ratio de Rentabilité (économique, financière, exploitation et de la marge d'assurance nette)



Source : Elaboré par nous-même à partir des documents de la CAAT.

### Section 2 : l'impact de la pandémie sur les assurances

La propagation de l'épidémie (COVID-19) a généré des impacts majeurs sur presque tous les secteurs économiques, et l'assurance n'était pas loin de cet impact.

Tous comme les autres secteurs économiques et financiers, celui des assurances a été impacté par cette pandémie l'impact est ressenti essentiellement sur deux plans. D'abord la baisse de production (en termes de contrat d'assurance) les premières estimations en l'absence de chiffres officiels font ressortir un recul de 20% sur le chiffre d'affaire du marché des assurances, le second plan est l'augmentation des créances des entreprises à hauteur de 25%,

D'après le lien entre l'assurance et l'économie, il est aisé de comprendre que le secteur d'assurance subira les contres-coup de l'arrêt des activités de transport, des travaux publics, du commerce ou de l'industrie,

Ainsi, sur les quatre premiers mois de l'année 2020 la chute du chiffre d'affaires du marché a été globalement de 12% en comparaison avec la même période de l'année 2019, c'est la première fois que le secteur enregistre une baisse pareille. En plus de la baisse du revenu, le marché a aussi été impacté par les difficultés rencontrées par les assurés en matière de paiement des primes. Cette situation explique la hausse de 11% des créances.

La CAAT n'a pas échappé à cette tendance et a vu son chiffre d'affaires diminuer de 17% en fin avril 2020, avec une augmentation de 6% seulement des impayés.

D'après un entretien réalisé avec Monsieur **Benmicia Youcef**, PDG de la CAAT la stratégie adoptée en période de crise sanitaire <sup>9</sup>:

- Le respect des dispositions édictées par les pouvoirs publics et les autorités sanitaires est destinés à prévenir et à lutter contre la propagation du corona virus, la CAAT a mis en place une cellule de crise et a mis en œuvre son plan de continuité de l'activité.
- La commission centrale (hygiène et sécurité) et celles des différentes succursales en fait part de leur recommandation visant à préserver la santé du personnel et des assurés, ainsi les dispositions ont été prises au plan hygiène et sécurité, organisation et gestion administrative, et continuité des activités.

---

<sup>9</sup> Revue de l'assurance N29 juin2020 : p31

- les moyens et équipement ont été mis à la disposition du personnel et des assurés, pour se protéger et limiter la propagation du virus.
- une partie des effectifs a été mise en congé exceptionnel et les déplacements, regroupement, stages et formations ont été suspendus.
- l'organisation du travail a été adaptée, sans pour autant affecter le fonctionnement des services
- Encourager le télé-travail
- Dans les régions confinées totalement, les cotisations des assurances ont été renouvelées automatiquement, les assurés ont été informés et la poursuite d'activité grâce aux possibilités qu'offre le système d'information et l'interconnexion des structures, permettant le renouvellement des contrats ou la déclaration de sinistres à distance.

### **Comment compte la CAAT, indemniser ses assurés, afin de compenser les pertes de ce secteur ?<sup>10</sup>**

L'industrie des assurances a déjà démontré, lors de la survenance de diverses catastrophes, qu'elle a une grande capacité de résilience. L'indemnisation des sinistres garantis est un droit pour le rôle de l'assurance est, justement, de prendre en charge des risques.

Il est vrai que l'on s'attend à une chute du chiffre d'affaires. Toutefois, il est difficile de se prononcer sur la tendance annuelle, par manque de visibilité sur la durée de cette pandémie et sur ses conséquences.

La capacité financière et le niveau du capital doivent permettre de supporter le choc de la crise sanitaire,

À titre indicatif, la CAAT a indemnisé, en 2019, pour près de 13 milliards de dinars, en hausse de 7% par rapport à l'exercice précédent. Aussi, elle a soutenu les assurés dans leur période difficile, aussi bien les particuliers que les commerçants ou les entreprises.

En plus des indemnités versées aux assurés et bénéficiaires de contrats d'assurances, la CAAT a contribué, tout comme les autres sociétés du secteur, au mouvement de solidarité nationale qu'a connu le pays, au travers d'importantes contributions financières versées sur le compte ouvert auprès du Trésor, ainsi que par des dons de matériels et de moyens de prévention

---

<sup>10</sup> Revue de l'assurance N29 : P 32

## **Chapitre 3 : La santé financière de la CAAT et l'impact de la pandémie COVID19**

---

au profit des hôpitaux. D'ailleurs, même le personnel de la CAAT a apporté sa contribution, à cet élan de solidarité.

Les primes versées par les assurés servent à payer les sinistres. En cas de déficit technique du à une forte sinistralité conjuguée à une baisse des primes, les revenus générés par les investissements que les assureurs détiennent pour financer les paiements des sinistres pourront contribuer à l'équilibre des comptes et/ou à dégager des profits. Mais, s'il se produit une détérioration des résultats techniques et financiers, sur une certaine période, des réajustements peuvent être opérés, en matière de tarification et de conditions de couvertures, dans le respect de ce que prévoit la réglementation régissant les assurances. Il ne faut pas oublier que cette activité, à l'instar des autres pays, est fortement réglementée pour protéger les assurés et elle est, en même temps, ouverte à la concurrence.

La compensation des risques passe, également, par la souscription d'un plus grand nombre de contrats d'assurance, étendant ainsi l'assiette assurable, ce qui, généralement, permet d'éviter des hausses perceptibles du prix e l'assurance. Un travail important attend, donc, les assureurs, afin de faire adhérer les assurés potentiels et les sensibiliser, à l'intérêt de disposer des protections qu'offre l'assurance.

Il n'en demeure pas moins que le marché mondial de l'assurance et de la réassurance qui avait entamé un mouvement de redressement des conditions de garanties et de tarification, ces deux dernières années, suite à une forte sinistralité es Cat-Nat, vient, avec la survenue de cette pandémie, d'opérer un durcissement des conditions de couverture et de prix, dans beaucoup de secteurs, particulièrement celui de l'énergie.

**Est-ce que les compagnies d'assurances mènent une réflexion, en collaboration avec le ministère de tutelle, pour prendre en charge les épidémies et les pandémies, afin d'amortir, à l'avenir, les conséquences de ces dernières sur l'économie nationale ?**

Il s'agit d'un sujet d'actualité, dans la plupart des marchés d'assurances dans le monde. Des propositions sont émises et des groupes de réflexion sont en train de se constituer, un peu partout, pour élaborer des systèmes ou des régimes spécifiques pouvant prendre en charge de pareilles catastrophes.

Parmi les propositions formulées par le marché, à travers l'Union des sociétés d'assurance et de réassurance (UAR), pour atténuer les effets de la crise sanitaire, figure l'étude de faisabilité

d'un dispositif spécifique de prise en charge assurantielle des pertes économiques, à l'instar de celui des Cat-Nat.

« L'UAR a créé un groupe de réflexion en **vue de mettre en place une couverture Covid-19** »<sup>11</sup>

M. Benmicia (PDG de l'assurance CAAT, mais aussi élu président de l'UAR) a indiqué que le secteur des assurances s'oriente vers la mise en place d'un dispositif de couverture de ce genre de risques, s'inspirant de la Cat-Nat :

« Chez nous, aussi, les mêmes questions se posent, ce qui a amené l'UAR à créer un groupe de réflexion, composé de compétences du secteur qui auront à étudier la possibilité de mettre en place un dispositif ou régime qui couvrirait des catastrophes exceptionnelles de type Covid-19. Lors de l'installation de ce groupe, des orientations et pistes de réflexion ont été données, notamment suivre les débats et les réflexions au niveau international tout en s'inspirant du système mis en place en Algérie pour la couverture des Cat-Nat, car ce genre de risque ne peut être pris en charge par les seules sociétés d'assurance. Les résultats des travaux de ce groupe seront d'abord exploités par les organes de l'UAR, puis une proposition sera transmise aux pouvoirs publics.»

La CAAT a formulé la même proposition et elle est favorable à la mise en place d'un dispositif ou régime d'assurance couvrant les conséquences de pareils événements majeurs et elle est prête à faire partie d'un groupe de travail à créer, au sein de l'UAR ou au ministère des Finances, comme cela a été le cas pour la conception du système d'assurance contre les effets des catastrophes naturelles, en 2003, et à laquelle l'entreprise a contribué activement.

---

<sup>11</sup> Revue de l'assurance N30 : septembre 2020 P8

### **Section 3 : les mesures prises par la compagnie d'assurance**

Le développement de l'utilisation des TIC dans les entreprises en particulier celles de services est à l'origine d'une transformation à la fois dans leur structure, dans leur règle et leur comportement ainsi que dans leur techniques marketing ;

Le Marketing appliqué dans les entreprises ou les services dominant leurs activités comme les assurances. Il regroupe l'ensemble de techniques dévolues à la création et la commercialisation des services. De cela l'avènement du digital ou le numérique dans les techniques de marketing a donné naissance au marketing digital, il correspond à toutes les méthodes et les pratiques marketings disponibles sur internet.

#### **1- Les mesures prises par la CAAT**

La CAAT à créer un nouveau portail **WEB** marchand (agence en ligne) : destinées à permettre au web acheteur ou E-consommateur la souscription en ligne de contrat d'assurance et le règlement des primes d'assurances y afférentes par paiement électronique via internet au moyen de la carte de paiement CIB ou EDHAHABIA le service web ( [webagence98@caat.dz](mailto:webagence98@caat.dz) ).

Conçu pour être dynamique, responsif et évolutif, cette requit de qualité confirme la ferme volonté de l'entreprise de toujours mettre l'assuré au centre de ses pré occupation,

Cette option s'inscrit dans sa stratégie axée sur l'amélioration continue de ses prestations, une communication interactive et un processus de modernisation soutenu, il importe de souligner aussi le souci de la CAAT et de conformer à la politique initiée par les pouvoirs public en matière de digitalisation de la gestion appliqué à l'économie national,

Ce medium moderne, mis a la disposition a la clientèle est configuré de manière a permettre une navigation rapide et aisée,

Il constitue, de ce fait une source d'information utile est actualisé sur l'entreprise la CAAT notamment sur ses produits activités est événements,

Il intègre aussi un éventail de service (consultation des devis, géo-localisation des succursales et point de vente, accès aux rapports commerciaux), qui ne manqueront pas de conforter d'avantage la relation de confiance et de fidélité<sup>12</sup>.

### 2- Le TIC dans les assurances

Les NTIC sont une révolution qui touche tous les secteurs d'activité, notamment celui de l'assurance.

Dans un marché de l'assurance où l'intensité concurrentielle a sensiblement augmenté sous l'influence du digital, les assureurs doivent entamer leur transformation numérique et s'adapter à la nouvelle situation imposée par le digital pour garantir leur avenir.

Dans ce contexte, la société des assurances font face à ce développement en intégrant de nouveau outil est procédure numérique dans leur chaîne de valeur.

L'usage du digital dans le secteur des assurances présente des avantages mais aussi des inconvénients, il reste l'un des enjeux majeurs des années à venir.

### 3- Les implications de la digitalisation sur les assurances<sup>13</sup>

#### A. Changement dans la nature des produits et des offres

Les nouvelles technologies ont permis de mettre des produits complexes en concurrence, tout en fournissant des informations pour se libérer des conseils d'un intermédiaire, ainsi les TIC ont créé les conditions d'une concurrence féroce. Les compagnies d'assurances font face aux nouveaux entrants sur le marché qui proposent souvent une approche innovante ou encore des offres d'assurance intégrées aux produits.

De ce fait les stratégies de digitalisation au sein des assurances jouant un rôle très important dans le développement des nouvelles offres et des produits innovants adaptés aux styles de vie des clients et aux exigences des nouveaux concurrents, la démocratisation des objets connectés va permettre d'aller dans le sens de la personnalisation des offres et l'apparition des nouveaux produits tels que : les voitures connectées ou bien les boîtiers dans les véhicules pour enregistrer les comportements de conduite et aussi on peut citer la e-santé sont

---

<sup>12</sup> [www.caat.dz](http://www.caat.dz)

<sup>13</sup> <https://www.insurancespeaker-wavestone.com>

autant de nouvelles technologies qui permettent de recueillir des informations sur le mode de vie. En prenant garde de ne pas s'immiscer dans la vie privée de l'assuré, cela permet par exemple de proposer un « socle » d'offre d'assurance, dont une part variable de la franchise pourrait dépendre d'éléments qualitatifs et quantitatifs.

### B. Création de nouveaux risques et de nouveaux marchés

La vulgarisation de la digitalisation fait accroître de nouveaux risques qui présentent plusieurs opportunités pour les assureurs. Il s'agit de nouvelles menaces que nous citons ci-après à titre indicatif et non limitatif :

- **Le risque de perte de données numériques** : la dématérialisation des données s'accélère et cette nouvelle pratique présente des risques. Au niveau du stockage des données, personne n'est à l'abri d'un détournement ;
- **L'e-réputation** : l'atteinte à l'image de marque et les rumeurs sont de plus en plus accrues vu qu'elle est devenue permise pour tous. De nos jours, l'influence que peuvent avoir les internautes sur la réputation d'une personne tend à s'apparenter à celle de la presse ou de la publicité<sup>14</sup>.
- **Les sites comparateurs d'assurance** : Un comparateur d'assurance en ligne est un site Internet qui permet de récupérer les différentes offres proposées sur le marché par différents assureurs et il fait un résumé des conditions principales des contrats : Tarifs, taux de remboursement en cas de sinistre, plafonds, garanties, exclusions, délais de remboursement. Il permet une utilisation simple et en général gratuite pour l'utilisateur ainsi un gain de temps et on a un aperçu des différents produits avec les garanties et le montant de la prime.
- **Les objets connectés** : il y a trois secteurs où les objets connectés sont déjà très présents, et les assurances se sont donc penchées sur ces produits :
  - ✚ **La santé** : il y a notamment les bracelets capables de mesurer l'état de santé de son porteur et de l'inciter à avoir un meilleur comportement ;
  - ✚ **L'automobile** : il s'agit du premier marché des objets connectés, avec une technologie capable d'analyser le style de conduite de l'assuré ;
  - ✚ **Les cybers risques** : sont liés à la digitalisation des secteurs financiers il se définit comme étant tous risques de perte financière, d'interruption des activités ou d'atteinte

---

<sup>14</sup> Document publié par Tunis Re, « l'assurance au Diapason de l'ère digitale » mai 2018

à la réputation d'une entreprise en raison d'une défaillance des systèmes de technologies de l'information ;

- ✚ **L'économie de partage** : les pratiques collaboratives telles que le covoiturage, location, vente d'objets, etc. bouleversent les habitudes des consommateurs et des modèles d'assurance. Pour être en prise avec ces nouveaux usages, l'assurance s'intéresse de plus en plus à ce phénomène.

A cet effet, les assureurs se penchent sur l'assurance de ces nouveaux objets, en proposant des assurances affinitaires de plus en plus adaptées, afin de se prémunir d'éventuels risques.

### C. Chamboulement du paysage de la distribution :

- **Des produits plus ciblés** : grâce aux nouvelles technologies numériques et le volume d'informations générées par les divers réseaux les produits d'assurance deviennent de plus en plus personnalisés et ciblés.

En effet, le moteur de recherche Google a développé un environnement très large que les consommateurs utilisent sans cesse : le moteur de recherche, le téléphone Android ou encore la boîte mail Gmail. Tous ces outils permettent aux assurances de développer des canaux de distribution privilégiés et efficaces.

- **Une nouvelle forme d'assurance (peer to peer)** : les plateformes d'assurances pair-à-pair (**p2p**) c'est ainsi qu'on nomme les plateformes d'économie partagée qui proposent des produits d'assurance existents déjà,

Elles se caractérisent par un modèle d'affaires qui, en principe, permet à des individus de s'assurer entre eux dans l'intermédiaire d'un assureur ou d'un intermédiaire.

On prévoit qu'elles deviendront de plus populaires avec le temps.

L'intérêt des consommateurs envers les plateformes d'assurances p2p peut être une réaction à la démutualisation de l'assurance, il démontre une certaine volonté de se réapproprier l'assurance.

#### **4- Les avantages et les inconvénients des TIC sur les assurances**

##### **4.1 Les avantages**

Les nouvelles technologies telles que l'assurance connectée représente de nombreux avantages communs pour le grand public et pour les entreprises. Aujourd'hui, les clients aspirent à la mobilité et à des échanges sans papier. Ils s'attendent à avoir des réponses rapides et à avoir accès aux informations essentielles. Ils sont à la recherche de solutions pour leur vie de tous les jours, voire une nouvelle relation avec leurs assureurs. Quant aux entreprises, elles ont tout l'intérêt à engager le virage de la numérisation.

- **Les points forts de l'assurance connectée sont nombreux, et on peut citer**
  - ✓ La relation client est améliorée ;
  - ✓ La performance commerciale est bonifiée ;
  - ✓ Les risques opérationnels et réglementaires sont maîtrisés ;
  - ✓ Le partage d'informations est optimisé ;
  - ✓ Les couts de production et de commercialisation sont réduits ;
  - ✓ La gestion des investissements est facilitée ;
  - ✓ Les modes d'interaction avec les clients sont plus modernes ;
  - ✓ L'identité numérique est développée ;
  - ✓ L'utilisation de feuilles de papier est diminuée.
- **La connexion mobile présente elle aussi des avantages comme :**
  - ✓ Pouvoir travailler avec des outils de travail en tous lieux, afin d'apporter une qualité de service équivalente à tous et partout ;
  - ✓ Optimisation du temps ;
  - ✓ La procédure est largement simplifiée et donc plus rapide dès la souscription, mais également pour la rapidité de traitement des sinistres, la débarrassée des files d'attente, la proximité est réelle entre l'assuré et l'assureur ;
  - ✓ L'assuré a accès à son dossier quand il souhaite et le gestionnaire peut répondre à ses demandes rapidement et d'une manière fiable ;
  - ✓ Le client peut souscrire sans se déplacer à n'importe quel moment de la journée et depuis tout lieu géographique.

L'un des avantages majeurs est la sécurité et la transparence du contrat grâce au coffre-fort électronique et la signature électronique et le paiement par mobile money. Les données des clients sont ainsi en sécurité et les charges de gestion des assureurs sont allégées<sup>15</sup>.

### 4.2 Les inconvénients

Malgré les avantages nombreux que présentent les technologies d'information et de communication, les inconvénients répondent présents, et on peut citer :

- ✓ Les TIC ont tendance à accélérer le rythme de la vie quotidienne et introduire d'avantage le stress ;
- ✓ L'information de nombreux emplois dans les activités de l'assurance, ainsi que la robotisation conduit à une augmentation notable du chômage ;
- ✓ L'augmentation de quantité de travail de certaines personnes qui doivent souvent travailler durant de longues heures ;
- ✓ Certains emplois peuvent être tout aussi ennuyeux que les emplois qu'ils ont remplacés ;
- ✓ Le stockage des données personnelles sur des systèmes informatiques a rendu vulnérable la vie privée des gens ;
- ✓ Les systèmes des TIC tombent souvent en panne à des moments inopportuns laissant les entreprises dans l'incapacité de fonctionner ;
- ✓ Les couts de communication lors du télétravail demeurent élevés ;
- ✓ La confidentialité est moyenne ;
- ✓ Accroissement de la propagation de virus informatique.

---

<sup>15</sup> Mémoire : les enjeux de la numérisation et de la gestion de la relation client à l'ère de la crise sanitaire de covid19 cas de la SAA direction régionale de Tizi-Ouzou p37/38

## **Conclusion**

D'après notre étude de cas au sein de la CAAT, on conclut que l'analyse financière du bilan à travers l'actif et le passif reflète la situation de rentabilité et de performance de la compagnie d'assurance et son influence sur les documents comptables financiers. Cette analyse porte sur la lecture de ces documents (états financiers) à fin de découvrir le patrimoine primordial de l'entreprise et d'analyser sa situation financière

La propagation de l'épidémie (COVID-19) a généré des impacts majeurs sur presque tous les secteurs économiques, et l'assurance n'était pas loin de cet impact la crise sanitaire COVID-2019 a mis les compagnies d'assurance dans l'obligation de se lancer dans la digitalisation, le développement de la numérisation a permis aux entreprises de profiter au maximum des innovations. L'arrivée des TIC a provoqué une rapide évolution des métiers de la finance et de l'assurance

---



*Conclusion Générale*

---



## Conclusion Générale

---

L'assurance transport maritime, couvre les facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial, aérien préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime.

C'est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir en portant atteinte aux marchandises transportées : disparitions, vol, avaries diverses, pertes de poids, dépréciation....etc.

La prise en charge des risques est automatiquement mise en œuvre depuis le port d'embarquement, passant par le port de destination, le séjour éventuel des marchandises au quai du port de débarquement jusqu'à l'arrivée des marchandises dans les magasins. La couverture des risques pouvant survenir au cours du trajet terrestre étant incluse.

Les opérations de transport de marchandises par voie maritime, à cadence fréquente, sont couvertes par un contrat cadre annuel qui sera alimenté par avis d'aliments à l'occasion de chaque opération, dans le cas contraire chaque opération de transport donnera lieu à un contrat spécifique, ce dernier est adapté à chaque situation, à chaque tarif, à chaque opération commerciale et les informations au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tout risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription et de règlement des sinistres en assurance transport maritime sur faculté. De ce fait nous avons entamé un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance en l'occurrence la compagnie Algérienne des Assurances, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude de cas réels de sinistre en termes d'avaries particulières et par conséquent leurs indemnisations par la CAAT.

Dans le contexte sanitaire du COVID-19 en Algérie la transformation digitale est désormais un prix requis pour entreprendre en avenir.

Les technologies de l'information et de la communication sont un formidable outil interactif qui permet de communiquer en temps réel.

## Conclusion Générale

---

Pour être pertinent, il est donc important de savoir que les TIC sont des outils indispensables et sont considérées comme facteur clé de succès de toute activité qu'elle soit boursière, assurantielle ou bancaire.

Pour que la rentabilité et la performance se réalise au sein d'une compagnie d'assurance dans le présent et le future et pour atteindre cet objectif, l'analyse financière s'impose comme un outil pertinent dans l'étude de la santé financière et répond mieux aux préoccupations, car son caractère rétrospectif fournit un aperçu sur l'évolution passée et les caractéristiques constatées au moment de l'analyse

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.

Enfin, nous espérons avoir réussi à donner un point de vue globale sur le sujet à travers la partie théorique et pratique, et aussi avoir bien présenté notre travail de recherche afin de montré aux lecteurs l'importance des procédures de gestion et des techniques d'assurance maritime ainsi montrée aussi l'impact de la pandémie covid-19 sur les assurance et la manière dont la CAAT a fait face

Tout en laissant aux étudiant et chercheurs la curiosité d'approfondir encore plus cette étude pour détailler et découvrir d'autre technique car le domaine de l'assurance maritime reste très vaste et très important.



# *Bibliographie*



## Bibliographie

---

### Ouvrages :

- + ANDRE martin : Techniques d'assurance 4eme édition : 17aout 2016 entreprise, économie et droit ;
- + BARREAU Jean, DELAHAYE Jacqueline. Gestion financiere, 4eme édition, paris, DUNOD, 1995 ;
- + BERK J, DEMARZO P. finance d'entreprise, 3eme édition, France ; PEARSON, 2014 ;
- + BRUSLERIE H. Analyse Financière, 4eme édition, paris : DUNOD, 2010 ;
- + ERIC LOMBARD : Gestion de l'entreprise d'assurance 2eme édition ;
- + FRANCOIS cuilbault, C. ELIASHBERG, M, latrasse « les grands principes de l'assurance », 5eme édition l'argus de l'assurance, paris 1992 ;
- + JAMES LANDEL, charre –serveau lexiques des termes d'assurance 5eme édition, l'argus de l'assurance : 2000 ;
- + JEROME yetman : J.YETMAN, manuel international de l'assurance. édition Economica 1998 ;
- + LAMBERT, FAIVRE (y) : Droit des assurances édition Dalloz, paris 1999 ;
- + LEZOUL MOHAMED, la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie 2015 ;

### Site internet

- + <http://assurance.canalblog.com>
- + <http://www.index-assurance.fr>
- + <http://www.insurance.speaker-wavestone.com>
- + <http://www-lantenne.com>
- + [www.CCR.DZ/FR/](http://www.CCR.DZ/FR/)
- + [www.CNA.DZ](http://www.CNA.DZ)
- + [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)
- + [www.lexinter.net](http://www.lexinter.net)
- + [www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)
- + [www.pdfcoffee.com](http://www.pdfcoffee.com)

## Bibliographie

---

### Mémoire :

- ✚ Mémoire : assurance transports maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie ;
- ✚ Mémoire : gestion de l'entreprise d'assurance 2<sup>ème</sup> édition (préface d'Eric lombard);

### Articles et revus

- ✚ Article13 : code maritime algérien ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article 13 : paiement de la prime ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article 14 : Taxe, droits et impôts ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article 16 : recours ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article17 : subrogation ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article 98 : l'ordonnance N°95-07 ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Article : 101 l'ordonnance N°95-07du25janvier1995 relative aux assurances ; ordonnance N°95/07du25janvier1995 relative aux assurances ;
- ✚ Revue de l'ordonnance N°29 ;
- ✚ Revue de l'ordonnance N°30 septembre2020 ;
- ✚ Document publié par Tunis Re, « l'assurance au diapason de l'ère digitale » mai2018 ;
- ✚ Loi63-201 : relative aux assurances :
- ✚ Ordonnance 66-129 : revue de l'assurance N°01, revue éditée par le conseil national des assurances, 1<sup>er</sup> semestre 2012 ;
- ✚ Ordonnance N°95/07du25janvier1995 Relative aux assurances il est également régit par l'ordonnance N°75/58du26septembre1975 modifier et complété portant code civile ;



# *Annexes*



Agence de TIZI-OUZOU  
Rue Capitaine SI ABDELLAH  
Tel-Fax :026.22.10.03  
TLZI-OUZOU, le 15.03.2010  
BUDD SARL  
Pour LOSINJSKA PLOVIDBA  
Cité des 720logts, Bt 04 No02  
Les Vergers Birkhadem  
- ALGER -  
N/REF : 2009.2200.070400.00002 7  
NAVIRE: RIJEKA  
ARRIVEE LE :23.06.2009  
Objet : Réclamation t ruuc\*^.r )  
Réf : 12010.

Messieurs.

Nous avons le regret de porter à votre connaissance que la cargaison appartenant à, transporlée à bord du navire ru.lfXa Effectuant le trajet Marseille - Alger et arrivée à ALGER le 23 JUIN 2009, a subi des avaries (dommages) estimées i un montant de 42.065,58 DA (38.559,54 DA + 3.506,04 DA), représentant là montant total de l'indemnité"

En application de la législation en vigueur, votre responsabilité en qualité de transporteur est entièrement engagée.

En notre qualité d'assureur de la dite cargaison, nous sommes favorables à un règlement amiable et nous souhaitons que vous créditieznotre compte domicilié à : B E A agence de TIZI-OUZOI, sous le no Je la somme de : 42.061S,SS U,q. représentant le montant total de notre réclamation.

Afin de vous permettre d'examiner notre réclamation et pour les besoins de la procédure nous vous transmettons ci-joint les pièces justificatives suivantes :

- Connaissance,
- Facture commerciale,
- PVdeconstat
- Lettre de réserves.
- Rapport d'expertise,
- Note de frais d'honoraires,
- Acte de subrogation.
- Avis d'aliment

Veillez agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.  
P/CAAT

Agence de TIZI-OUZOU  
Rue Capitaine SI  
ABDELLAH Tel-Fax :  
026.22.10.03

TIZI-OUZOU, le 15.03.2010

**BUDD SARL**

Pour LOSINJSKA PLOVIDBA  
Cité des 720 logts, Bt 04 N°02  
Les Vergers Birkhadem  
- ALGER -

N/REF:  
2009.2200.070400.000027  
NAVIRE: RIJEKA  
ARRIVEE LE : 23.06.2009

Objet : Réclamation A2 Réf  
: /2010.

Messieurs,

Nous avons le regret de porter à votre connaissance que la cargaison appartenant à **BUDD SARL**, transportée à bord du navire RIJEKA effectuant le trajet Marseille - Alger et arrivée à ALGER le 23 JUIN 2009, a subi des avaries (dommages) estimées un montant de 42.065,58 DA (38.559,54 DA + 3.506,04 DA), représentant le montant total de l'indemnité.

En application de la législation en vigueur, votre responsabilité en qualité de transporteur est entièrement engagée.

En notre qualité d'assureur de la dite cargaison, nous sommes favorables à un règlement amiable et nous souhaitons que vous créditiez notre compte domicilié à : B E A agence de TIZI-OUZOU, sous le n° 5e la somme de : 42.065,58 DA représentant le montant total de notre réclamation.

Afin de vous permettre d'examiner notre réclamation et pour les besoins de la procédure nous nous transmettons ci-joint les pièces justificatives suivantes

- Connaissance commerciale,
- P V de constat
- Lettre de réserves,
- Rapport d'expertise, Facture
- Note de frais d'honoraires,
- Acte de subrogation.
- Avis d'aliment

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

P/ C A A T



# SARL EL ABIDIA TRANSIT

**A/Mr Le CHEF DE SERVICE LOGISTIQUE CMA CGM ALGERIE  
QUARTIER DES AFFAIRES BAB EZZOUAR**

**ObjPt : LeNre ffe Résenie**

Mr,

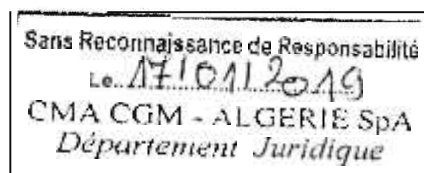
Suite an Rapport d'échange de conteneurs ALPHA PORT5€C, IN 13 Conteneurs  
.Arrivée le 19/10/2018, sur le navire MARINA BL N° .- M SO80S007 pour notre

Nous avotis constaté que les deux conteneurs n° CARE 994 \$1d 1 Et ASKU 479S2175 .-

1 - Enfoncés avec dégat omférief occasionné

- Avis d'Arrivée « copie »
- Constat de l'Etat de deux Canteiieurs « copie »

En attendant une répoitse favorable, Veuillez agréer Monsieur, l'expression de notre salutaâon distinguée.



83, Rue des Freres Illéllili Alger Centre £- Tel : (0ñ3) 4 9 48 89 & F.

Email : abidia\_transit@yahoo.fr

Agrement n° : 99412 & Registre de Commerce n° : 0014804 B 00 & Matricule Fiscal n° : 00016019029941  
Compte ldc caire : Crim:fit l•vputaire d'Algérir CII'A 6Agau::c N° t55 EL Atl'P.498 079 2011 / 69



*UNE TOTALE ASSURANCE*

**POLICE D'ASSURANCE  
FACULTES MARITIMES  
CAAT EPE Spa**

**PHILIPS - SPA**

# **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° 2018/180/FN/7.4.0.0/33**

**Assuré : PHILIPS SPA**

**Adresse : Rue de la liberté- 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 : PHILIPS SPA

Adresse : Rue de la liberté- 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 Six Cent Millions de Dinars (600 000.000 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 **matériel et accessoires informatiques, 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'affréteur 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

### **16.1 - Franchise :**

Par dérogation à l'Article 22 des Conditions Générales, les sinistres garantis au titre du présent contrat seront réglés sans franchise.

### **16.2 - 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 **0,12% (Zéro Virgule Douze 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

<u>Prime Nette :</u>	00,00 DA
<u>Coût Police:</u>	500,00 DA
<u>Taxes (TVA à 19%) :</u>	95,00 DA
<u>Droits de Timbre :</u>	400.00 DA
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 2018**, à zéro heure et expirera de plein droit le **31 Décembre 2018**.

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 10 Janvier 2018.

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 le 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**)

Veillez 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.***

VINET  
CONTENEUR N° SEGU 4604271  
PLOW8 N° 124908

LISTE DE COISSAGE

Destinataire:  
MESCAL SPA  
136 Boulevard Colonel Krim Belkacem  
16003 Alger, Algérie

Expéditeur:  
FACT SA  
VILLAGE D'ENTREPRISES SAINT-HENRI  
LOT 307 RUE ANNE GACON 13016  
MARSEILLE France.



Village d'entreprises Saint-Henri - Lot 307 - Rue Anne Gacon - 13016 Marseille - France  
Tel: +33 (0)4 91 69 12 12 - Fax +33 (0)4 91 60 30 04 - contact@dfs.com - www.grupeldfs.com  
S.A. au capital de 1.177.000 euros - SIRET 325 089 092 00069 - TVA FR 91 325 089 092 - Code APE 4669B



FACT SA est une société du Groupe DFS.

Posit N°	Q16	DESCRIPTION MATERIEL	COUS		Long. en m	Long. en m	Haut. en m	Vol. tot M3	P.N par colis en KG	P.N total final en KG	P.B par colis en KG	P.B total final en KG	P.B
			Type & NO	Nbre									
6.10	43	HERMOS BAC 1000A21P	DIV-REF-USD	1	0,90	0,60	0,75	0,36	27,74	27,74	33,00	33,00	33
1.45	1	BOTIER MURAL DE CODE A DISTANC II	308A19002										
1.135	1	BOTIER MURAL DE CODE A DISTANC II	308A19002										
8.10	8	FLOT AMI VIBRATAILES	DIV-F-CU										
	3	COMPASSE DE:											
	3	PAYZ 600											
	2	PAYZ 2800											
	3	FD016											
		INCLUS DANS BE2107860											
3.30	8	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0335F	1	1,35	0,76	2,40	2,44	188,00	188,00	198,00	198,00	198
3.10	2	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0315F	1	1,35	0,76	2,40	2,46	180,00	180,00	190,00	190,00	190
3.20	3	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0325F										
3.30	3	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0335F										
3.40	16	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0435F	2	1,73	0,76	2,40	4,31	269,00	538,00	279,00	558,00	558
3.40	8	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0435F	2	1,73	0,76	1,20	3,16	129,00	258,00	139,00	278,00	278
4.50	1	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR MINI CIA 3	39CC0025	1	0,98	0,56	1,24	0,68	70,04	70,04	83,00	83,00	83
4.20	1	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR UTA 151RV	39CC0040	1	1,54	0,76	1,24	1,45	72,04	72,04	85,00	85,00	85
3.50	4	Ventilo-convecteur Gohoblo	42ND0435F	1	1,90	0,76	1,40	2,02	140,00	140,00	150,00	150,00	150
4.30	1	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR MINI CIA 1	39CC0025	1	0,98	0,98	1,24	1,19	72,04	72,04	85,00	85,00	85
4.40	1	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR MINI CIA 2	39CC0025	1	1,70	0,80	0,48	0,65	35,40	35,40	57,00	57,00	57
5.10	1	Ventilo-convecteur Gohoblo Non garnissé Botierho 2 42NHV45F		1	1,70	0,80	0,48	0,65	35,40	35,40	57,00	57,00	57
1.10	1	Condenseur post-froider anfi-conversion Blygold Poluel	30RG0M-300_3A	1	3,75	2,30	2,47	21,30	2879,00	2879,00	3044,00	3044,00	3044
1.10	1	Pompe à chaleur	30RG0M-300A	1	3,75	2,30	2,47	21,30	2879,00	2879,00	3044,00	3044,00	3044

V/REF :

CONTENEUR N° SEGU 4604271  
PLOMB N° 124908

Destinataire :  
MERSAL SPA  
136 Boulevard Colonel Krim Belkacem  
16003 Alger, Algérie

Expéditeur :  
FACT SA  
VILLAGE D'ENTREPRISES SAINT HENRI  
LOT 307 RUE ANNE GAÇON 13016  
MARSEILLE France.

LISTE DE COLISAGE

Poids N°	Qté	DESCRIPTION MATERIEL	COLIS		Long. en m	Haut. en m	Vol. Tot. M3	P.N par colis en KG	P.N total net en KG	P.B par colis en KG	P.B total brut
			Type & NO	Nbre							
1.20	1	Gilles de protection sur batterie condenseur									
1.30	1	Vannes d'arrêt compresseur refroidement									
1.40	1	Module hydraulique avec pompe double vitesse									
1.50	1	Raccord hydraulique soudier - Cl Evaporateur									
1.60	1	Vase d'expansion									
1.61	1	Pailasse de manutention pour container 40HC									
		CLASSE 2 UN 2857									
1.70	1	Unité installée en Europe									
1.80	1	Condenseur post-traiter anti-emboussure Bygold Polud									
1.90	1	Gilles de protection sur batterie condenseur									
1.100	1	Vannes d'arrêt compresseur refroidement									
1.110	1	Module hydraulique avec pompe double vitesse									
1.120	1	Raccord hydraulique soudier - Cl Evaporateur									
1.130	1	Vase d'expansion									
1.131	1	Pailasse de manutention pour container 40HC									
		CLASSE 2 UN 2857									
		MACHINE N°21		1	2,55	2,47	14,49	1 909,00	1 909,00	2 050,00	2050
		TOTAL		14			56,53		6 342,26		4813

03/08/2021

**FACT SA**  
Village d'entreprises Saint-Henri  
Rue Anne Gaçon - Lot 307 - 13016 Marseille - France  
Tel. +33 (0)4 91 69 12 12 - Fax +33 (0)4 91 60 30 04  
S.A. au capital de 1 177 000 € - SIRET 325 089 092 00069  
TVA FR 91 092 46698

FACT SA est une société du Groupe LDFS.

Village d'entreprises Saint-Henri - Lot 307 - Rue Anne Gaçon - 13016 Marseille - France  
Tel. +33 (0)4 91 69 12 12 - Fax +33 (0)4 91 60 30 04 - contact@ldfs.com - www.groupeldfs.com  
S.A. au capital de 1.177.000 euros - SIRET 325 089 092 00069 - TVA FR 91 325 089 092 - Code APE 46698



CONTENEUR N° CSXU 1149750  
PLOMB N° 124909

LISTE DE COLISAGE

Destinataire :  
MERSAL SPA  
136 Boulevard Colonel Krim Belkacem  
16003 Alger, Algérie

Expéditeur :  
FACT  
VILLAGE D ENTREPRISES SAINT HENRI  
LOT 307 RUE ANNE GAÇON 13016  
MARSEILLE France.

Poste N°	Qté	DESCRIPTION MATERIEL	COLIS		Long. en m	Larg. en m	Haut. en m	Vol. Tot. M3	P.N par colis en KG	P.N total net en KG	P.B par colis en KG	P total en KG
			Type & NO COLIS	Nbre								
4.10	2	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR UTA 20 KW 39CG040	COLIS N°13	1	1,54	0,98	1,24	1,87	199,78	199,78	212,74	31
4.20	2	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR UTA 15KW 39CG040	COLIS N°14	1	1,54	0,98	1,24	1,87	300,17	300,17	313,13	271
5.20	2	CENTRALE DE TRAITEMENT D'AIR MINI CTA 6 39CG060	COLIS N°16	1	2,10	0,98	1,24	2,55	258,17	258,17	271,13	146
7.10	1	UNITE DE TOITURE "ROOF TOP" POMPE A CHALEUR R410A CLASSE 2 UN 2857 50FC120	COLIS N°17	1	3,96	2,36	2,40	22,43	1 467,00	1 467,00	1 467,00	1724
7.20	1	UNITE DE TOITURE "ROOF TOP" POMPE A CHALEUR R410A CLASSE 2 UN 2857 50FC170	COLIS N°18	1	4,36	2,25	2,40	23,54	1 724,00	1 724,00	1 724,00	125
3.50	4	Ventilo-convecteur Gainable 42ND445F	PALETTE N°7	1	1,90	0,76	1,25	1,81	115,00	115,00	125,00	139
3.40	4	Ventilo-convecteur Gainable 42ND433F	PALETES N°10	1	1,73	0,76	1,20	1,58	129,00	129,00	139,00	
			TOTAL	7				55,65	4 193,12	4 193,12		4252

FACT SA est une société du Groupe LDfs.

Village d'entreprises Saint-Henri - Lot 307 - Rue Anne Gaçon - 13016 Marseille - France  
Tel. +33 (0)4 91 69 12 12 - Fax +33 (0)4 91 60 30 04 - contact@ldfs.com - www.groupeldfs.com  
S.A. au capital de 1.177.000 euros - SIRET 325 069 092 00069 - TVA FR 91 325 089 092 - Code APE 4669B



Fait le : 03/08/2021

**FACT SA**  
Village d'entreprises de Saint-Henri  
Rue Anne Gaçon - Lot 307 - 13016 Marseille - France  
Tel. +33 (0)4 91 69 12 12 - Fax +33 (0)4 91 60 30 04  
S.A. au capital de 1.177.000 € - SIRET 325 069 092 00069  
TVA FR 91 325 089 092 00069

Ventilation  
Hydraulique  
Géné

DACHAUER STRASSE 667-80995  
MUNICH GERMANY

TO ORDER OF BNP PARIBAS EL  
DZAJAIR



**CARRIER:** CMA CGM Societe Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros  
Head Office 4 quai d'Ile de France - 13002 Marseille - France  
Tel: (33) 4 88 91 90 00 - Fax: (33) 4 88 91 90 95  
562 024 422 R.C.S. Marseille

**SPA MAHREB TRUCK COMPANY**  
RUE VICTOR HUGO N 04 SIDI MHAMED  
ALGER ALGERIE

**NOTIFY PARTY:** Carrier not to be responsible for failure to notify

CONSIGNEUR	EXPORT REFERENCES	SMR 180759
NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING	THREE (3)	
PRE-CARRIAGE BY	MARSEILLE	
PLACE OF RECEIPT	ALGER PORT	
PORT OF LADING	MARSEILLE	
VESSEL		
FINAL PLACE OF DELIVERY		

MARKS AND NUMBERS	CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER	SHIPPER'S LOAD STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT	TARE	MEASUREMENT
GLDU17428291	SEAL 013693	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	16361.000			
TGNV6994576	SEAL 013696	1 x 40HC	28 PACKAGE(S)	13177.000			
APHU6821904	SEAL 012695	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	16362.000			
CMAU4926964	SEAL 013698	1 x 40HC	28 PACKAGE(S)	13197.000			
TGNV6924199	SEAL 013700	1 x 40HC	23 PACKAGE(S)	14266.000			
TGVU9973445	SEAL 013701	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**

1. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility.
2. Misdeclaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels safety. Cargo that is overweighted will be subject to weight charges, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge.
3. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in the bill of lading on the deck of any vessel, vessel or in a container or in a hold of the vessel, as the case may be, and expressly confirms his unconditional and irrevocable obligation to indemnify the Carrier against all claims, damages, losses, expenses and costs, including but not limited to storage, demurrage and for the account of the merchant.
4. The Carrier is not responsible for any omission in regards to article 66 of applicable Algerian export bill of lading, including but not limited to storage, demurrage and for the account of the merchant.
5. Any loss, damage or expense incurred by the carrier for the carriage of the goods shall be the responsibility of the merchant.
6. For the purpose of the present carriage clause (142) 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 OF QUANTITY OF CONTAINERS OR OTHER PACKAGES OF WHICH THE CARRIER HAS TAKEN RECEIPT AT THE PLACE OF LOADING. DELIVERY OF THE GOODS WILL ONLY BE MADE ON PAYMENT OF ALL FREIGHT CHARGES. ON PRESENTATION OF THIS DOCUMENT TO THE PORT OF DISCHARGE OR THE PLACE OF DELIVERY, WHICHEVER IS APPLICABLE, THE CARRIER OR ON BEHALF OF THE MERCHANT, SHALL BE ENTITLED TO BRING THE CLAIM OF ACTION BEFORE THE COURT OF THE PLACE OF DISCHARGE OR THE PLACE OF DELIVERY, WHICHEVER IS APPLICABLE. 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 OF ACTION. NOTWITHSTANDING THE ABOVE THE CARRIER IS ALSO ENTITLED TO BRING THE CLAIM OF ACTION BEFORE THE COURT OF THE PLACE WHERE THE DEFENDANT HAS HIS REGISTERED OFFICE.

SIGNED FOR THE SHIPPER: MARSEILLE 03 JUN 2018

BY CMA CGM Agences France SAS  
as agents for the carrier CMA CGM S.A.

SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.

APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED  
TRANSPORT BILL OF LADING

**POLICE AU VOYAGE Faculté MARITIME  
ASSURANCES TRANSPORTS**

**N° Police:** 2021/150/FV/7.4.0.0/62/0/0  
**Succursale:** SUCCURSALE ALGER II  
**Agence:** AGENCE TIZI OUZOU II

**Code Ministriel:** 7.4.0.0  
**Date d'effet police:** 25/05/2021

**Date d'échéance:** Fin du voyage

**CONDITIONS PARTICULIERES**

Aux conditions particulières ci-dessous et aux conditions générales ci-annexées, la CAAT garantit par la présente police l'expédition dont les caractéristiques suivent :

Souscripteur / Assuré: ...  
Nature marchandise: ligne complète de production avec accessoires de produits cosmétiques & hygiène  
Quantité: 1 Unité Emballage: Autres  
Valeur Assurée: 259.650,00 USD Taux: 133,37 Valeur convertie: 34.629.520,50 DZD  
Voyage Assuré Du: CHINE à: Port d'Alger  
Nom Navire: CMA CGM RABELAIS Age: 5 ans Pavillon: Pas De Pavillor  
Mode de Chargement: En cale

Conditions d'assurance:

Garantie	Taux de base	Taux de franchise	Mt. de franchise
Tous Risques	0.05%	0,000%	0.000

Garanties Complémentaires:

Garantie	Taux de base	Taux de franchise	Mt. de franchise
----------	--------------	-------------------	------------------

Surprime / Réduction:

Surprime/ Réduction	Taux
---------------------	------

**Taux de réduction:** 0,000%

Prime nette 1	Coût de police 2	Taxes 3	Prime Globale (1+2+3)=4	Droit de timbre 5	Prime Totale (4+5)
17314,76	500,00	3384,8	21.199,56	40,00	21.239,56

Fait à: TIZI OUZOU le 21 décembre 202

Le souscripteur,

L'assureur,  
(Cachet et signature)

CAAT SIEGE:

Tel : 213 (0) 23 56 93 24 a 33  
Fax : 213 (0) 21 63 43 71 et 213 (0) 21 63 44 09  
https://www.caat.dz mail: info@caat.dz

Exemple

الشركة الجزائرية للتأمينات  
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES  
Siège social 52, Avenue des Freres Bouadou - Bir Mourad Rais - Alger



# AVIS D'ALIMENT

N° : 2021 Etabli le : 2022

EN APPLICATION DE LA POLICE N° : 2021 / 150 / FN / 64

ASSURE : Cevital

ADRESSE : Alger Kouba

Succursale : Alger IV

Agence : J.2.1.11

Code : 03

MODE DE CHARGEMENT : CALE OU PONTEE

MARQUES ET NUMEROS	NBR. DE COLIS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VOYAGE		VIA (1)	NAVIRE	EMBARQUEMENT DU	VALEURS ASSUREES (2)	RISQUES A COUVRIR (3)	TAUX EN %	MONTANT DE LA PRIME
			DE	A							
02	02	Motrice premieres	Marail	Alger		Summit	05/01/2022	250.000,00	TR	0,40	
	03							1,80			
	01							45.000.000,00	DA		
					Escal						
					"Transbord"						

CACHET SUCCURSALE OU AGENCE

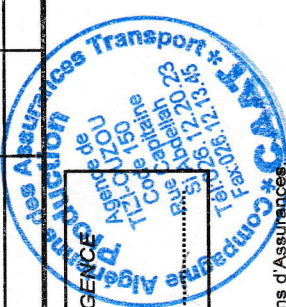
CACHET ET SIGNATURE DE L'ASSURE

Reçu le .....

TOTAL PRIME NETTE ..... 45.000,00

TAXES .....

PRIME GLOBALE .....



1 - Indiquer le Port d'embarquement  
 2 - Préciser la monnaie  
 3 - Ne pas omettre de préciser les Conditions d'Assurances  
 N.B. Une copie de cet avis d'aliment sera exigible, par l'Assureur, en cas de sinistre



# *Table des matières*



# Table des matières

---

**Remerciements**

**Dédicaces**

**Liste des abréviations**

**Liste des tableaux**

**Liste des figures**

**Sommaire**

**Introduction générale ..... 01**

## **CHAPITRE 01 : GENERALITES SUR L'ASSURANCE MARITIME**

**Introduction ..... 06**

**Section 1 : notions relatives à l'assurance ..... 06**

1- Evolution historique de l'assurance ..... 06

2- Définition de l'assurance ..... 09

2-1 Définition générale ..... 09

2-2 Définition juridique ..... 10

2-3 Définition technique ..... 10

3- Les éléments du contrat d'assurance ..... 10

4- Les différents acteurs d'une opération d'assurance ..... 11

5- Le rôle économique de l'assurance ..... 12

**Section 2 : Aperçus historique sur l'assurance des facultés maritime et son importance. . 14**

1- Historique et évolution de l'assurance maritime ..... 14

2- Définition de l'assurance maritime ..... 16

3- Les formes d'assurance maritime ..... 18

3-1 Assurance sur Corp. navires ..... 18

3-2 Assurance sur faculté ..... 18

4- Les intervenants dans l'assurance maritime ..... 20

4-1 Les compagnie d'assurance ..... 20

4-2 Agents maritimes d'assurance ..... 20

4-3 Les courtiers d'assurance ..... 21

4-4 l'expert maritime ..... 21

5- Les intérêts de l'assurance maritime ..... 22

5-1 L'intérêt de couvrir ..... 22

## Table des matières

---

5-2 L'intérêt économique de l'assurance maritime .....	23
5-3 L'intérêt commercial de l'assurance maritime.....	24
<b>Section 3 : L'assurance maritime en Algérie .....</b>	<b>25</b>
1- Evolution historique de l'assurance en Algérie .....	25
2- Composition du marché des assurances en Algérie .....	27
3- La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie .....	29
4- Le paradoxe des assurances maritimes .....	30
<b>Conclusion .....</b>	<b>33</b>
 <b>CHAPITRE 2 : PROCEDURES DE GESTION DE L'ASSURANCE MARITIME</b>	
<b>CAS DE LA CAAT</b>	
<b>Introduction .....</b>	<b>34</b>
<b>Section 1 : présentation de l'organisme d'accueil CAAT assurance (siège Alger) .....</b>	<b>35</b>
1- Présentation de la CAAT .....	35
2- Création historique .....	35
3- L'évolution organisationnelle de la CAAT .....	36
<b>Section 2 : procédure à suivre pour la tarification des risques et la déclaration en réassurance</b> .....	<b>38</b>
1- Cadre juridique de l'assurance maritime sur facultés .....	38
2- Les risques dans l'assurance maritimes sur facultés .....	40
2-1 Les risques ordinaires .....	41
2-2 Les risques exceptionnels .....	42
3- Les couvertures et types de polices proposées .....	42
4- La tarification du risque en assurance maritime .....	51
A. La nature de la marchandise et son emballage .....	52
B. Le nombre de poids, de colis ou de quantités expédiées .....	53
C. Le mode de transport et le type de matière utilisé .....	54
D. L'étendu de la garantie demandé .....	54
E. Les statistiques des pertes .....	54
F. Les statistiques des pertes antérieures de l'assuré .....	54

## Table des matières

---

G. La valeur assurée de l'expédition .....	54
H. La prime en assurances facultés .....	55
5- Déclaration en réassurance .....	56
<b>Section 3</b> : procédure à suivre par l'assuré en cas de sinistre et le règlement de l'indemnité par l'assureur .....	58
1- Les obligations de l'assuré et de l'assureur .....	58
1-1 Les obligation de l'assuré .....	58
1-2 Les obligations précontractuelles de l'assureur .....	61
2- Détermination de la valeur assurée .....	62
3- Les obligations de l'assure en cas de sinistre .....	64
3-1 Mesures à prendre pour éviter l'aggravation des dommages .....	64
3-2 Les conservations de recours contre les responsables .....	65
3-3 Le constat des avaries .....	68
3-4 Le dossier de réclamation .....	70
3-5 Le règlement des indemnités d'assurance .....	71
3-6 Le calcul de l'indemnité d'assurance .....	73
4- Le recours .....	75
<b>Conclusion</b> .....	77

### **CHAPITRE 3 : SANTE FINANCIERE DE LA CAAT IMPACT DE LA PANDEMIE (COVID-19) SUR LE MARCHE DES ASSURANCE**

<b>Introduction</b> .....	78
<b>Section 1</b> : diagnostic financier de la CAAT .....	79
1- Analyse des états financiers des sociétés d'assurance .....	79
2- Présentation du bilan de la CAAT 2019-2020 .....	84
2-1 Bilan actif .....	84
2-2 bilans passifs .....	86
3- Compte de résultat.....	88
3-1 Présentation du compte de résultat (TCR) .....	89
3-1 Evolutions et interprétation du compte de résultat .....	90
4- Analyse financière par la méthode des ratios .....	91

## Table des matières

---

4-1 Définition d'un ratio .....	91
4-2 L'objectif et l'intérêt de l'analyse financière par la méthode des ratios.....	92
4-3 Différents types de ratios .....	92
5- Ratio de structure .....	93
5-1 Ratio d'endettement .....	93
5-2 Ratio d'autonomie financière .....	94
5-3 Ratios de liquidité .....	95
5-4 Ratio d'activité .....	99
5-5 Ratio de rentabilité .....	101
<b>Section 2</b> : impact de la pandémie COVID-19 sur les assurances .....	105
<b>Section 3</b> : les mesures prise par la compagnie d'assurance CAAT .....	109
1- Les mesures prise par la CAAT .....	109
2- Les TIC dans les assurances .....	110
3- Les implications de la digitalisation sur les assurances .....	110
4- Les avantages et les inconvénients des TIC sur les assurances.....	111
4-1 Les avantages .....	111
4-2 Les inconvénients .....	112
<b>Conclusion</b> .....	<b>115</b>
<b>Conclusion générale</b> .....	<b>116</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>118</b>

### Annexes

### Table des matières

## **Résumé**

Le transport maritime est l'épine dorsale, du commerce international. L'assurance maritime couvre les pertes et avaries matérielles subis par les marchandises transportées. De ce fait elle joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce. Au sein de la CAAT la satisfaction du client reste la devise de l'entreprise.

Le Covid-19, qui s'est propagée à travers le monde depuis la fin de l'année 2019, à causé un ralentissement des activités économiques dans le monde, et par la même occasion une réduction importante dans les transports de toutes sortes dont les transports maritimes.

Les compagnies d'assurances qui sont le corollaire de toute activité économique depuis la production jusqu'au transport, ont subi un impact financier important suite à ce ralentissement économique, parmi elles les compagnies d'assurance maritime qui ont été amenées à réaménager leurs procédures et techniques d'assurance pour faire face aux menaces de faillite.

**Mots clés :** Assurance maritime ; Digitalisation ; Analyse financière ; COVID-19.

## **Abstract**

Maritime transport is the backbone of international trade. Marine insurance covers material loss and damage suffered by the goods transported. As a result, it plays the role of an active auxiliary to commerce. Customer satisfaction remains the motto of the company at CAAT.

The Covid-19, which has spread across the world since the end of 2019, caused a slowdown in economic activities around the world, and at the same time a significant reduction in transport of all kinds including maritime transport.

Insurance companies, which are the corollary of all economic activity from production to transport, have suffered a significant financial impact following this economic slowdown, among them marine insurance companies which have had to reorganize their procedures and insurance techniques to deal with threats of bankruptcy.

**Keywords :** Marine insurance; Digitalization; Financial analysis ; COVID-19.