



*Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou*

*Faculté des sciences économiques, sciences de  
Gestion et sciences commerciales  
Département des sciences commerciales*



## ***Mémoire de fin de cycle***

*En vue de l'obtention du diplôme de master en sciences  
commerciales*

*Option : Finance et commerce international*

*Sujet :*

***Assurance faculté maritime à l'importation :  
Cas de la CRMA de Tizi-Ouzou***

**Réalisé par :**

- ❖ M<sup>lle</sup> REKAB Samira.
- ❖ M<sup>lle</sup> OUHADDA Alycia.

**Encadré par :**

M<sup>me</sup> BELGAID Lynda

Devant le Jury composé de :

- Présidente : M<sup>me</sup> DJELLOUT Fatima, UMMTO.
- Rapporteur : M<sup>me</sup> BELGAID Lynda, UMMTO.
- Examinatrice : M<sup>me</sup> CHOUALI Naima, UMMTO.

***Promotion : 2019-2020***

# Remerciement

*Tout d'abord nous remercions Dieu le tout-puissant qui nous a donné le courage et la volonté pour mener ce travail.*

*Nous remercions Mr BOUKELLAL Nordine, pour ses conseils, son soutien, pour tout le temps qu'il nous a consacré et nous prions Dieu de l'accueillir dans son vaste paradis.*

*Nos remerciements sont adressés également à nos chers parents pour leurs présences et pour tous les sacrifices consentis à notre égard et leur énorme soutien.*

*Nous remercions notre encadreur Mme BELGAID Lynda pour tout le temps qu'elle nous a consacré, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.*

*Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir fait l'honneur d'examiné et d'évaluer notre travail.*

*A l'ensemble de personnel de la Caisse Régionale de Mutualité Agricole en particulier Mr HADJOUT Larbi et Mr KASDI Boualem.*

# dédicaces

*Je dédie ce mémoire :*

*A mon frère Belkacem que dieu l'accueille dans son vaste paradis.*

*A mes chers parents que je remercie énormément pour leur patience, leur soutien permanent qui m'a permis de chercher au plus profond de moi-même la force, la volonté et la persévérance à même d'arriver à cet instant le plus important de ma vie.*

*A mes frères Meziane et Massinissa.*

*A ma sœur Nora et son mari Samir.*

*A mon petit neveu Amghith.*

*A ma grand-mère Djouher.*

*A mon ami Abderrahmane qui m'a toujours soutenu.*

*A mes deux meilleures amies Farida et Aldjia.*

*A toute ma famille sans exception.*

*A mon binôme alycia.*

*Ainsi à toutes personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail,*

*Un grand merci à tous.*

*Samira*

# dédicaces

*Je dédie ce mémoire à:*

*Mes chers parents, que nulle dédicace ne puisse exprimer mes sincères sentiments,  
Pour leur patience illimitée, leur encouragement, leur aide, en témoignage de mon  
profond amour et respect pour leurs grands sacrifices*

*Ma chère sœur qui a toujours été un exemple de réussite pour moi, pour son grand  
soutien qu'elle trouve ici l'expression de ma haute gratitude*

*Mon cher oncle Salim et mes tantes adorées et ma très douce grand-mère*

*Mon très cher ami Abderrahmane qui a toujours été à mes côtés*

*Mes chères copines: Maissa et Katia qui sans leur encouragement ce travail  
n'aura jamais vu le jour*

*Sans oublier mon cher binôme Samira avec laquelle j'ai pris beaucoup de plaisir à  
travailler*

*Et à toute ma famille et à tous ceux que j'aime*

*Alycia*

# *Liste des abréviations*

## La liste des abbreviations

**BL:** Bill of Lading.

**CCI:** Chambre de Commerce Internationale.

**CCRMA :** Caisse Centrale de réassurance des Mutuelles Agricoles.

**CFR:** Cost and Freight

**CIF:** Cost, Insurance and Freight

**CIP:** Carriage and Insurance Paid To.

**CNMA :** Caisse National de Mutualité Agricole

**CMA :** Code Maritime Algérien

**CPT:** Carriage Paid To

**CRMA :** Caisse Régionale de Mutualité Agricole

**DAT :** Delivered at Terminal

**DAP:** Delivered at Place

**DDP:** Delivered Duty Paid

**EXW:** EX-Works

**FAS:** Free Alongside Ship

**FAP SAUF :** Franc D'Avaries Particulières SAUF

**FCA:** Free Carrier

**FOB:** Free On Board

**INCOTERMS:** International Commercial Terms.

**LTA :** Lettre de Transport Aérien

*Liste des tableaux et  
figures*

## Liste des tableaux

<b>Tableau N°01</b> : les principaux modes de transport.....	<b>06</b>
<b>Tableau N°02</b> : Les incoterms multimodaux .....	<b>20</b>
<b>Tableau N°03</b> : Les types de marchandises et les documents nécessaires .....	<b>21</b>
<b>Tableau N°04</b> : Les avantages et les inconvénients de l'utilisateur d'un conteneur .....	<b>28</b>
<b>Tableau N°05</b> : Typologies des risques .....	<b>37</b>
<b>Tableau N°06</b> : Evolution de la balance commerciale.....	<b>60</b>
<b>Tableau N°07</b> : Les différents types de police d'assurance marchandise .....	<b>61</b>
<b>Tableau N°08</b> : La distinction entre "un risque" et "une avarie" .....	<b>64</b>
<b>Tableau N°09</b> : Le choix des garanties en faculté maritime.....	<b>67</b>
<b>Tableau N°10</b> : Les conditions de souscription d'une police d'assurance responsabilité civile du voiturier.....	<b>95</b>

## Liste des figures

<b>Figure N°01</b> : Les différents types de navires .....	<b>07</b>
<b>Figure N°02</b> : Les différents intervenants du transport maritime .....	<b>10</b>
<b>Figure N°03</b> : Les règles des incoterms maritimes 2020 .....	<b>19</b>
<b>Figure N°04</b> : Schéma récapitulatif sur les assurances .....	<b>35</b>
<b>Figure N°05</b> : Les composants d'une opération d'assurance.....	<b>35</b>
<b>Figure N°06</b> : La relation des tiers avec les assurés et les assureurs .....	<b>41</b>
<b>Figure N°07</b> : Le déroulement de l'opération de coassurance.....	<b>42</b>
<b>Figure N°08</b> : Les composants du contrat d'assurance.....	<b>45</b>
<b>Figure N°09</b> : Les types d'assurance.....	<b>45</b>
<b>Figure N°10</b> : Les différentes assurances transport .....	<b>47</b>

<b>Figure N°11 : Les types d'assurances maritimes .....</b>	<b>50</b>
<b>Figure N°12 : La structure du marché algérien des assurances .....</b>	<b>54</b>
<b>Figure N°13 : Les conditions de souscription du contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>57</b>
<b>Figure N°14 : Les composants d'avaries particulières .....</b>	<b>64</b>
<b>Figure N°15 : Les causes des avaries communes .....</b>	<b>65</b>
<b>Figure N°16 : Les facteurs influençant le coût d'assurance .....</b>	<b>69</b>
<b>Figure N°17 : Les obligations du l'assuré.....</b>	<b>72</b>
<b>Figure N°18 : Les obligations de l'assureur .....</b>	<b>75</b>
<b>Figure N°19 : Trafic maritime par types de navires .....</b>	<b>79</b>
<b>Figure N°20 : Organisation de la Mutualité Agricole.....</b>	<b>84</b>
<b>Figure N°21 : Le contrat d'assurance de HOSPIMED auprès de la CRMA ....</b>	<b>92</b>

# *sommaire*

# Sommaire

<b>Remerciement</b> .....	<b>I</b>
<b>Dédicace</b> .....	<b>II</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>III</b>
<b>Liste des tableaux et les figures</b> .....	<b>IV</b>
<b>Introduction générale</b> .....	<b>01</b>
<b>Chapitre 01 : Le transport maritime de marchandises</b> .....	<b>05</b>
<b>Section 1 : Le transport maritime</b> .....	<b>05</b>
<b>Section 2 : Typologies des marchandises et facteurs influençant leur cout d'assurance</b> .....	<b>21</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>29</b>
<b>Chapitre 02 : Les assurances</b> .....	<b>30</b>
<b>Section 1 : Etude générale sur les assurances</b> .....	<b>30</b>
<b>Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime</b> .....	<b>48</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>55</b>
<b>Chapitre 03 : Le contrat d'assurance faculté maritime</b> .....	<b>56</b>
<b>Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime</b> .....	<b>56</b>
<b>Section 2 : Obligations droits des parties et tarification d'un contrat d'assurance faculté</b> .....	<b>71</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>80</b>
<b>Chapitre 04 : Etude de cas auprès de la CRMA</b> .....	<b>81</b>
<b>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil</b> .....	<b>81</b>
<b>Section 2 : Fonctionnement du contrat d'assurance faculté maritime : cas d'importation de matériaux médicaux par l'entreprise SARL HOSPIMED.</b> .....	<b>88</b>

**Conclusion..... 96**

**Conclusion générale ..... 97**

**Bibliographie**

**Lexique**

**Annexes**

**Table des matières**

# *Introduction générale*

## Introduction générale

La globalisation financière et la mondialisation de l'économie ont induit une forte expansion des échanges transfrontaliers. Ces derniers se sont développés grâce aux différents modes de transports notamment terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien. Néanmoins, les marchandises sont exposées à de nombreux périls, détériorations, casses, vols, guerres, émeutes etc. d'où l'importance de l'assurance.

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

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

### ➤ **Objet du mémoire**

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

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

L'objet de notre travail consiste donc à exposer, à analyser et à essayer de comprendre les mécanismes et les différents éléments relatifs à l'assurance maritime des marchandises à l'importation.

### ➤ **Délimitation contextuelle**

La situation géographique de l'Algérie est privilégiée par le fait que sa façade nord occupe plus de 1.200 km de côte avec plus de 10 ports de commerce permettant l'accès des marchandises destinées à être transférées vers les villes intérieures et vers les pays étrangers. Ainsi le commerce extérieur en Algérie est l'une des sources principales de l'économie, où plus de 90% de ses échanges se font par voie maritime.

Nous nous sommes ainsi restreint dans notre étude à l'analyse de l'assurance faculté maritime à l'importation des marchandises.

### ➤ **Intérêt de la thématique**

Nous avons opté pour ce thème d'une part pour notre fort intérêt à l'assurance du transport maritime de marchandises qui est un élément important dans le commerce international, et d'une autre part pour élargir et enrichir nos connaissances dans le domaine des assurances. Le choix de ce thème est également influencé par nos connaissances dans le domaine du transport maritime ainsi que la disponibilité du lieu de stage 'CRMA de TIZI OUZOU'.

### ➤ **Problématique**

Après beaucoup de lectures portant sur le sujet du transport maritime et sur l'assurance en général, et après avoir suivi un stage pratique auprès d'une agence d'assurance, la question centrale à laquelle nous aspirons répondre dans le présent manuscrit est la suivante :

**Quelles sont les procédures de souscription d'un contrat d'assurance faculté maritime ?**

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

- Quels sont les intervenants dans une expédition maritime?
- Quels sont les éléments d'une opération d'assurance ?

- Comment fonctionne le contrat d'assurance faculté maritime ?
- Comment s'effectuent les négociations entre la compagnie d'assurance et le transporteur ?

### ➤ **Méthodologie**

Pour tenter de répondre à ces interrogations, nous avons dans un premier temps effectué des recherches bibliographiques et documentaires portant sur les deux sujets principaux de notre travail, à savoir le transport maritime et les assurances. Cela nous a permis de rédiger les trois premiers chapitres théoriques ainsi que de cerner les éléments théoriques de notre problématique.

Nous avons, dans un second temps, été amenées à effectuer un stage pratique de deux mois au sein d'une compagnie d'assurance : la CRMA. Ceci nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance de transport maritime de marchandises (facultés), et de pouvoir avoir accès à des documents explicatifs et illustratifs de ce genre de procédures.

### ➤ **Structure du mémoire**

De ce fait, notre travail est composé de quatre chapitres que nous désignons ci-dessous :

- Le premier chapitre fait l'objet du transport maritime des marchandises : il est subdivisé en deux sections dans lesquelles on a traité les différents modes de transport de marchandises, ainsi que les documents nécessaires pour le transport maritime et les facteurs influençant le coût d'assurance.
- Le deuxième chapitre est consacré aux assurances en se référant à des sources bibliographiques ainsi qu'à des articles juridiques, on a réussi à subdiviser notre chapitre en deux sections la première est relative aux généralités sur les assurances où on a traité les éléments d'une opération d'assurance et ses principaux acteurs, la seconde consiste à présenter l'historique, les types ainsi que les intervenants d'une assurance maritime.
- Dans le troisième chapitre sont analysées les différentes opérations de souscription d'un contrat d'assurance faculté maritime, en se basant sur les différentes polices de

l'assurance ainsi que sur les obligations, droits des parties et la tarification des assurances.

- Le quatrième chapitre élabore le fonctionnement du contrat d'assurance dans le cas de l'importation d'un matériel médical par l'entreprise HOSPIMED au niveau de la CRMA, où nous avons détaillé les étapes de souscription d'une police d'assurance, les documents fournis par ce client ainsi que la tarification du contrat.

# *Chapitre 01*

**Le transport maritime de marchandises**

## Introduction

Les innovations dans les transports de marchandises ont facilité le développement de systèmes de distribution et de production flexibles, localement et à l'échelle mondiale. Elles ont favorisé l'émergence d'une économie de plus en plus spécialisée et globalisée. Dans le même temps, les réseaux maritimes ainsi que leurs politiques et stratégies sous-jacentes sont de plus en plus complexes.

Le transport maritime est le moyen de transport le plus adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires, il est connu pour sa fiabilité d'acheminement de la marchandise d'un port à un autre ainsi que sa faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre, et il émet le moins de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>).

Dans ce présent chapitre nous allons étudier les principaux intervenants du transport maritime, les conventions maritimes les plus importantes ainsi que les incoterms

## Section 1 : Le transport maritime

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues et courtes distances. Il est ainsi connu comme le moyen de transport le peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre)<sup>1</sup>.

Cette section sera consacrée à développer en premier lieu les différents navires et les principaux intervenants dans le transport maritime ainsi que les conventions maritimes et les incoterms.

### 1. Les principaux modes de transport de marchandises

Le tableau suivant illustre les caractéristiques des principaux modes de transport de marchandises :

---

<sup>1</sup>Fiche rédigée par PCI, TM&I, CETE de l'ouest, focus sur le transport maritime, France, juillet 2012, P1.  
In : WWW.Devloppement-durable. Gouv.fr/les- autoroutes- de- la-mer-une.html, consulté le 15/11/2020 à 18h27

**Tableau N°01: Les principaux modes de transport.**

Caractéristiques	Modes				
	Terrestres			« Oversea »	
	Routier	Ferroviaire	Fluvial	Maritime	Aérien
<b>Petits colis (- de 50 kg)</b>	oui (messagerie)	oui (messagerie)	non	non	oui (messagerie)
<b>Colis volumineux</b>	non (sauf transports exceptionnels)	oui	oui	oui	oui
<b>Produits pondéreux</b>	non	Oui	oui	oui	non
<b>Types de flux</b>	domestique + Europe continentale + Moyen-Orient	domestique + Europe continentale + Moyen-Orient	Europe du Nord	intercontinental	intercontinental
<b>Possibilités de transport combiné autre que conteneurs</b>	+ fer (ferroutage) ou mer (RO-RO)	+ route (ferroutage) ou mer (RO-RO)	+ mer (barges)	+ route ou mer (Ro-Ro) ou fluvial (barges)	-
<b>Possibilités de porte à porte</b>	oui	non (sauf ITE*)	Non	Non	Non
<b>Rapidité</b>	rapide mais encombrement des grands axes et des frontières	peu rapide (priorité aux voyageurs, disparité du réseau de l'UE)	peu rapide	peu rapide (encombrement des grands ports internationaux)	Très rapide
<b>Coûts</b>	moyens	faibles	faibles	faibles	importants
<b>Contraintes d'emballage</b>	-	-	-	fortes (coûts importants)	Chasse au poids

Source : Etabli par nos soins à partir des sources diverses.

**ITE** : installation terminale embranchée.

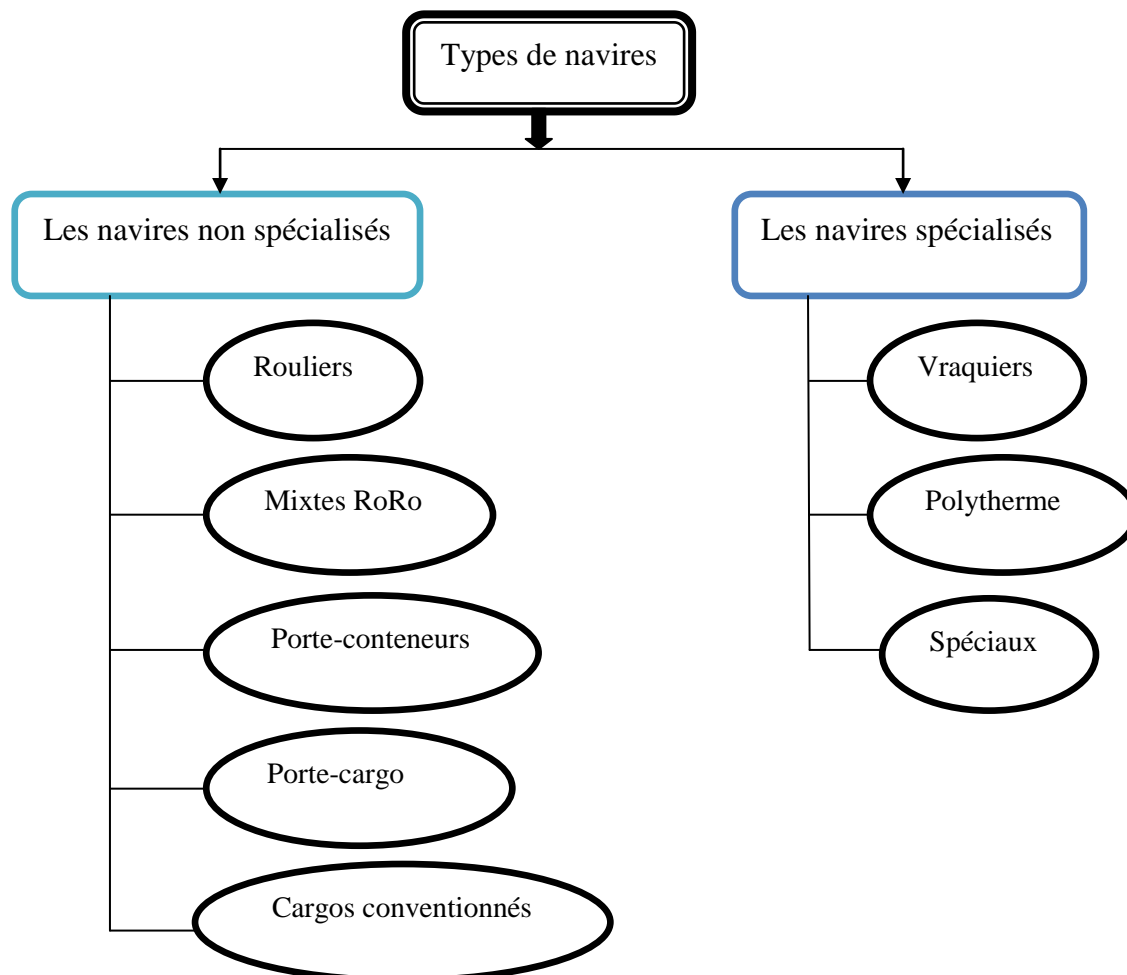
Sauf installations sur site portuaire (sidérurgie, hydrocarbures, usines de traitement des déchets...).

## 2. Les différents types de navires

Un navire c'est un bateau destiné à la navigation maritime, c'est-à-dire prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les règlements techniques de sécurité de navigation intérieure et où commencent à s'appliquer les règlements de navigation maritime<sup>2</sup>.

Nous avons deux types de navires, tel qu'il est illustré dans la figure ci-dessous :

**Figure N°01 : Les différents types de navires.**



**Source** : Etablie par nos soins à partir des documents divers

<sup>2</sup> VENTURELLI Nadine et PONS Hugo, Le transport maritime, édition Le Génie, France, 2018, page 99

## 2.1 Les navires spécialisés

Ils sont réservés au transport d'un type particulier de marchandise tels que : les vraquiers, pétroliers ou céréaliers, les navires polythermes destinés au transport de denrées périssables<sup>3</sup>.

- **Les vraquiers :** Les vraquiers (annexe 01) comprennent les transporteurs de vrac solides (minéraliers, céréaliers,...etc.) et les navires citernes, essentiellement les pétroliers, les transporteurs de gaz liquéfiés.
- **Les navires polythermes :** Les navires polythermes (annexe 02) s'adaptent au transport sous température dirigée. Ils sont destinés au transport de denrées périssables. Ce type de navires se raréfie ; l'usage des conteneurs isothermes et frigorifiques étant jugé préférable, car il est plus souple.
- **Les navires spéciaux :** Il en existe de toutes sortes : car-ferries, des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes, telles que les grumes de bois, les pipe-lines...etc

## 2.2 Les navires non spécialisés

Ils sont destinés pour transporter toute sorte de marchandises diverses ; emballées et conditionnées (sacs, cartons, caisses ; mais aussi cadres conteneurs,...etc), tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs adaptés au volume des conteneurs et les navires rouliers équipés d'une rampe arrière permettent la manutention de tous les types de marchandises. Cette technique de roulage est aussi appelée la technique RoRo (Roll on – Roll off). Les navires mixtes RoRo + conteneur combinent l'intérêt du conteneur avec celle du roulage. Les porte-barges destinés au transport combiné fluvial/maritime<sup>4</sup>.

- **Les navires rouliers :** Les navires rouliers (annexe 3) sont équipés d'une rampe arrière relevable qui prend appui sur la descente du port. Cette technique dérivée de celle du ferry-boat et appelée « Roll-on/Roll-off » ou « Ro-Ro », présente l'avantage de permettre la manutention d'à peu près tous les types de marchandises.

On distingue :

- Le roulage direct (manutention de charge sur roues ou chenilles) : semi-remorques routières, voitures, wagons parfois

<sup>3</sup> VENTURELLI Nadine et PONS Hugo, 2018, op-cit, page 100

<sup>4</sup> VENTURELLI Nadine et PONS Hugo, idem, page 101

-Le roulage indirect, dans lequel on utilise un matériel spécialisé pour charger les marchandises à bord : remorque-esclaves pour les colis lourds ou encombrants, chariot sur pneus équipés d'un palonnier pour déplacer les conteneurs.

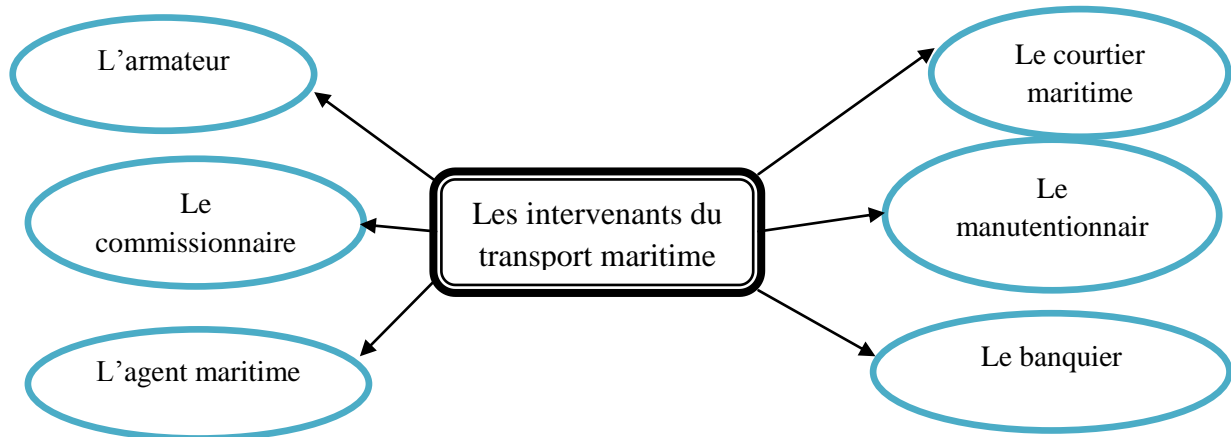
- **Les navires mixtes Ro Ro+conteneurs :** Les navires mixtes Ro-Ro + conteneur (annexe 4) combinent l'intérêt de conteneur et de la manutention par portique, avec celle de roulage pour les colis non conteneurisables et pour les ports non équipés. Leurs avantages et donc la souplesse.

Le souci de polyvalence amène à équiper aussi ses navires de prises pour conteneurs frigorifiques, de cales pour marchandises sèches manutentionnées en conventionnel, et parfois de citernes.

- **Les navires porte-barges :** Les navires porte-barges (annexe 5) sont des navires munis d'appareils permettant la manutention des barges fluviales destinées au transport océanique de celles-ci.
- **Les porte-conteneurs :** Les porte-conteneurs (annexe 6) sont des navires puissants et rapides, les portes boites en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40pieds. Les plus grands actuels font plus de 300m de long et transportent 8000EVP.
- **Les cargos conventionnels :** Les cargos conventionnels (annexe 7) disposent à bord de leurs propres moyens de manutention (bigues, grues, palans). Les marchandises sont chargées en cale par des panneaux coulissants. Ses navires classiques perdent peu à peu de leur importance.

### 3. Les principaux intervenants du transport maritime

Le transport international d'une marchandise par la voie maritime nécessite l'intervention de nombreux acteurs spécialisés dans une tâche précise et qui vont s'employer à rendre un service pour le compte du chargeur (voir la figure N°02) :

**Figure N°02: Les différents intervenants du transport maritime**

**Source :** Etablie par nos soins à partir des sources diverses.

### 3.1 L'armateur

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL – Port of Loading) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD – Port of Discharge). Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement<sup>5</sup>.

Le code maritime algérien (CMA) considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire<sup>6</sup>, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

### 3.2 Le commissionnaire

Le commissionnaire, dit également transitaire, de transport est un intermédiaire de commerce. C'est la personne qui organise le transport de l'usine au magasin. Il est chargé de faire exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant.

<sup>5</sup><https://m2rmaritime.com/larmateur-le-transporteur-maritime/>, consulté le 15/11/2020 à 23h05

<sup>6</sup>Article N° 572 du Code maritime Algérien.

Le transitaire est le spécialiste du transport international. Il agit à titre de mandataire de l'entreprise exportatrice ou importatrice auprès des transporteurs et des autres sous-contractants.

Comme intermédiaire du commerce international, il doit généralement assumer les responsabilités logistiques, réglementaires et/ou financières des différents mouvements par son réseau mondial de correspondants ou par ses bureaux à l'étranger.<sup>7</sup>

### 3.3 L'agent maritime

L'agent maritime agit à titre de représentant de l'armateur ou de l'affréteur auprès des autorités locales. Il est responsable de s'assurer que tous les besoins du navire lors de son escale au port sont comblés efficacement et à moindre coût. Il prépare et finalise la documentation, et il obtient les autorisations nécessaires pour la consignation des marchandises, le dédouanement ou autre. Mais le travail de l'agent peut aussi s'étendre à l'approvisionnement, à la relève d'équipage et à la logistique de l'acheminement des marchandises. Bon nombre d'agences maritimes offrent également des services de courtage maritime, ce qui inclut les transactions commerciales entre le transporteur et l'expéditeur<sup>8</sup>.

### 3.4 Le courtier maritime

Il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. À ce titre, il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires.

C'est lui qui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, il se met en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou le départ des marchandises<sup>9</sup>.

Il a aussi comme rôle principal de mettre en contact l'exportateur qui veut affréter un navire avec des armateurs ou des fréteurs. En plus de négocier le coût et la durée de l'affrètement, le courtier maritime s'occupe de la préparation et de la rédaction des contrats liant les deux parties. Vu la complexité de ce genre de transaction, il agit souvent comme

---

<sup>7</sup> <https://www.umcdk.fr/fiches-metiers/le-transitaire-et-commissionnaire-de-transport/>, consulté le 16/11/2020 à 19h10

<sup>8</sup> RODIERE René, droit maritime, 8e édition Précis Dalloz, Paris, 1979, page 122

<sup>9</sup> Article 631 du code maritime algérien 2008

conseiller, comme négociateur et parfois même comme mandataire, soit de l'affréteur ou de l'armateur<sup>10</sup>.

### 3.5 Le manutentionnaire

Selon le CMA, « la manutention portuaire se fait suivant se fait suivant contrat et donne lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services »<sup>11</sup>

Le manutentionnaire est chargé des opérations :

- D'embarquement
- D'arrimage
- De désarrimage
- De débarquement

### 3.6 Le banquier

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

- Le financement
- La réalisation des transactions (crédit documentaire, versement, transfert de fonds et la présentation des garanties et dépôt de cautions).

## 4. Les différentes conventions internationales

Une convention maritime est un accord conclu entre États pour régir le transport international de marchandises. La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales.

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre 1979 et les règles de Hambourg du 1er novembre 1992. Ces textes ont été remis à jour par la convention de Rotterdam de décembre 2008<sup>12</sup>

<sup>10</sup> [www.logtrans-services.fr](http://www.logtrans-services.fr), consulté le 24/11/2020 à 23h31

<sup>11</sup> Article 195 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

<sup>12</sup> LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, le petit export fiche 3 « le transport maritime », 3<sup>ème</sup> édition, Paris, 2009, page 10

## 4.1 La convention de Bruxelles de 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles le 25 août 1924 appelée parfois « règle de la Haye » entrée en vigueur le 2 juin 1931. cette convention elle s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire ni de la nationalité des parties<sup>13</sup>.

### 4.1.1 Le principe de responsabilité

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire-transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération<sup>14</sup>.

### 4.1.2 Les cas d'exonération de responsabilités

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandise transportée. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de<sup>15</sup> :

- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver la faute nautique ;
- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- Les périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- Les « actes de Dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- Les faits de guerre
- Les grèves ou arrêts de travail
- Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de bien ou mer
- Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable
- La freinte
- l'insuffisance d'emballage

<sup>13</sup> BELLOTI Jean, transport international de marchandises, 5e édition vuibert, France, janvier 2015, page 210

<sup>14</sup> BELLOTI Jean, idem, page 212

<sup>15</sup> MOISE. Donald Daily, logistique et transport international de marchandises, édition l'Harmattan, Paris, 2013, p 119.

- L'insuffisance ou l'imperfection de marques

## 4.2 La convention de Bruxelles du 1968

Cette convention a été modifiée par le protocole du 23 février 1968 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (règles de Visby), entrée en vigueur le 23 juin 1977. Le champ d'application de cette convention s'applique sur<sup>16</sup> :

- Transport maritime de sous palan à palan
- Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant
- Port de Chargement situé dans un État contractant
- Clause attribuant la compétence à la convention (clause Paramount)
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée

## 4.3 Les règles Hambourg

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en voie de développement, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les juristes ont adapté le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de Hambourg qui est entré en vigueur le 1er novembre 1992 avec la 20ème signature nécessaire à leur mise en application. L'Algérie n'a pas ratifié la règle de Hambourg<sup>17</sup>.

### 4.3.1 Le champs d'application

Les champs d'application de cette convention s'appliquent sur<sup>18</sup> :

- Le transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port) ;
- Le connaissance émis dans un État contractant
- Le port à option de déchargement situé dans un État contractant si déchargement effectif dans ce port ;

<sup>16</sup> MOISE. Donald Daily, 2013, op-cite, page 121.

<sup>17</sup> Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg), disponible sur : [http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf) , consulté le 27/11/2020 à 11h25

<sup>18</sup> MOISE. DONALD DAILY, 2013, page 145.

- L'application à tout type de document de transport
- L'application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée.

### 4.3.2 Le fondement de la responsabilité

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise et du retard à la livraison à moins qu'il ait pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de prendre pour éviter l'événement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faute nautique n'est plus un cas d'exonération. Deux exceptions sont néanmoins prévues<sup>19</sup> :

- L'incendie ou la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur
- L'avarie commune, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci peut s'exonérer.

### 4.4 Les règles de Rotterdam

Signées le 23 septembre 2009, elles visent les contrats relatifs au transport de marchandises entièrement ou partiellement maritime. Cette convention rééquilibre les rapports entre chargeur et transporteur et modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elles concernent non seulement le transport maritime mais aussi les pré opérations et post opérations par voie terrestre en incluant les terminaux à conteneurs, et les zones portuaires. Le champ d'application de cette convention s'applique sur<sup>20</sup> :

- Le transport maritime et Transport multimodal ayant une phase maritime et multimodale
- Le lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un État contractant
- Les applications à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport
- Les applications aux marchandises en pontée

<sup>19</sup> Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, règles de Hambourg, 1994. disponible sur : [http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/aconf89d13_fr.pdf) , consulté le : 28/11/2020 à 16H56

<sup>20</sup> FERNANDEZ Javier, Les règles de Rotterdam et leurs innovations remarquables, Allemagne, 2020, page 140

## 5. Les incoterms

Le développement des échanges commerciaux au niveau du globe et l'absence d'un droit uniforme en matière d'assurance ont poussé la communauté des marchandises représentées par la CCI à établir un certain nombre de règles afin de gérer à bon escient les termes de ventes que l'on appelle les INCOTERMS.

### 5.1 Définition et évolution des incoterms

Dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement et la promotion des exportations de produits manufacturés, il est indispensable que l'entreprise primo-exportatrice maîtrise les règles incoterms maritimes.

Les incoterms désignent les conditions de vente internationales (International Commercial Terms), et sont définis par la Chambre de commerce Internationale. Ils précisent les conditions du transfert de frais et de risques entre acheteur et vendeur compte tenu d'une localisation géographique précise comme un port ou un aéroport. Les incoterms ne règlent pas le transfert de propriété qui, dans la pratique, reste attaché à la notion de livraison<sup>21</sup>.

Les incoterms ont été élaborés afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises. Ils ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000).

En 2010, la Chambre de Commerce International (CCI) a modifié les Incoterms définis en 2000 pour adapter ces outils commerciaux aux nouvelles réalités de l'économie globalisée et informatisée ainsi qu'aux évolutions du transport et de la logistique (s'adapter à la réalité du commerce international). Ces règles s'appliquent depuis le 1er janvier 2011, l'objectif principal est de permettre une meilleure utilisation de celles-ci dans les opérations de transports de marchandises à l'international<sup>22</sup>.

Entrée en vigueur le 1er janvier 2020, la nouvelle version, comme la précédente, est composée de 11 Incoterms, toujours classés en deux groupes en fonction du mode d'acheminement des marchandises (les incoterms multimodaux et les incoterms maritimes) La

<sup>21</sup> LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, 2009, op-cit, page 6

<sup>22</sup> BELLOTI Jean, janvier 2015, op-cit, page 95

version 2020 a ajouté une option permettant aux parties de répondre aux exigences des banques dans le cadre d'un crédit documentaire (ou lettre de crédit)<sup>23</sup>.

Cette nouvelle option permet au vendeur d'obtenir la remise du document de transport attestant du chargement à bord. Il sera désormais possible de convenir avec l'acheteur la remise d'un connaissement maritime (ou tout autre document de transport) avec la mention « on board » ou « reçu pour expédition ».

Cette option a été créée afin de se conformer à la législation de certains exportateurs qui exigent le crédit documentaire et ne reconnaissent que les documents de transport classiques (CMR, LTA, connaissement maritime)<sup>24</sup>.

Le choix de l'incoterm résulte de la négociation commerciale, mais aussi des pratiques commerciales sur un marché donné, ainsi que des capacités organisationnelles de l'entreprise. Les incoterms sont en nombre de 11, dont quatre sont utilisés dans le transport maritime ; FOB, FAS, CFR, CIF, et sept pour tous modes de transport ; EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, et DDP.

## 5.2 Le transfert de risques

Il est important de savoir qui doit supporter les coûts et frais supplémentaires qui peuvent advenir en cours de voyage, aussi bien que les avaries qui peuvent être causées aux marchandises. C'est ainsi que les incoterms déterminent un point de transfert des risques comme suit :

### 5.2.1 Les incoterms maritimes

Ces derniers sont expliqués comme suit :<sup>25</sup>

➤ **FAS ou Free Alongside Ship** (Franco le long du navire)

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

<sup>23</sup> PIMOR. Y et FENDER.M logistique, production, distribution, soutien, édition Dunod, Paris, 2003, page 35.

<sup>24</sup> EMANUEL Jolivet, les incoterms « étude d'une norme du commerce international », édition Litec/Lexis Nexis, Paris, 2003, page 295

<sup>25</sup> <https://transports-dts.com/lamer.php?r=232> , consulté le 30/11/2020 à 22h30

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

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

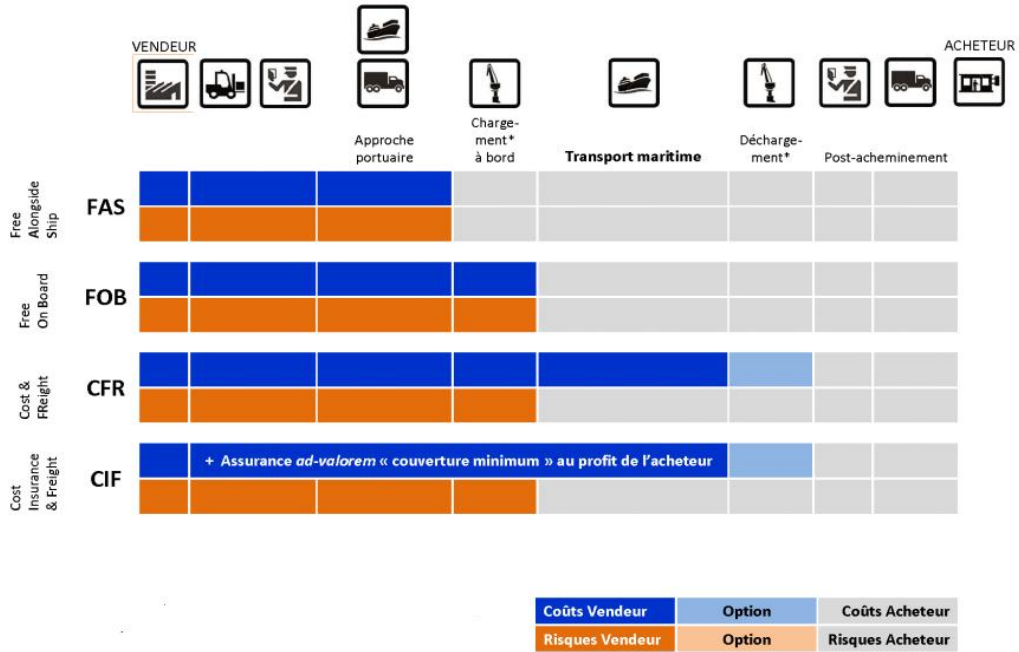
➤ **CFR ou Cost and Freight (Cout et fret)**

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

➤ **CIF ou Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et fret)**

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

Figure N°03 : Les règles des incoterms maritimes 2020



Source : Etablie par NGUYEN Madeleine, [www.international-pratique.com](http://www.international-pratique.com).

### 5.2.2 Les incoterms pour les autres modes de transport

Le tableau suivant résume l'ensemble des incoterms de d'autres moyens de transport, leurs significations et leurs principales caractéristiques :

**Tableau n°02:** Les incoterms multimodaux

<b>Incoterms</b>	<b>Signification en anglais</b>	<b>Signification en français</b>	<b>Principales caractéristiques</b>
<b>EXW</b>	EX Works (named place)	à l'usine du vendeur (lieu convenu)	L'acheteur supporte tous les frais et tous les risques inhérents au transport de la marchandise à partir de son chargement dans l'établissement du vendeur jusqu'au point de destination.
<b>FCA</b>	Free Carrier (named place)	Franco transporteur (lieu convenu)	Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises au transporteur désigné par l'acheteur.
<b>CPT</b>	Carriage Paid To (named place of destination)	port payé jusqu'à... (Point de destination convenu)	Le transfert des risques et frais à lieu au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur.
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)	port payé, assurance comprise jusqu'à... (port de destination convenu)	Même transfert de risque que CPT mais c'est le vendeur qui paie le transport et qui fournit et paie l'assurance transport.
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid (named place of destination)	rendu droit acquitté (lieu convenu)	Le transfert des risques et des frais se fait à la livraison chez l'acheteur (marchandise non déchargée).
<b>DAT</b>	Delivered at Terminal (named place of destination)	Rendu au terminal (lieu convenu)	Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenue.
<b>DAP</b>	Delivered at Place (named place of destination)	Rendu au lieu de destination (lieu convenu)	Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur avec le moyen de transport utilisé au lieu de destination convenu et à la date convenue. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

**Source :** Etabli par nos soins à partir de l'ouvrage, P.CORINNE, « commerce international », 4e édition, Dunod, paris, 2002, page 62.

## Section 2 : Typologies des marchandises et facteurs influençant leur cout d'assurance

Selon la règle de Bruxelles, les Marchandises comprennent: biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée<sup>26</sup>.

Selon les règles d'Hambourg le terme « marchandises » doit recouvrir également les animaux vivant, alors qu'à la convention de Bruxelles recouvre que les biens et objets.

Cette section est partagée en deux points, le premier point est la typologie des marchandises transportées par voie maritime et les documents utilisés pour leur transportation, le deuxième point porte sur les facteurs influençant le cout de l'assurance.

### 1. Typologie des marchandises et document utilisés

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières, pétroles et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneurs, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise diverse ou conventionnelle. A travers le tableau ci-dessous nous allons jumeler les différentes marchandises transportés par vois maritime suivie des documents nécessaire pour transmettre cette marchandise.

**Tableau N°03: Les types de marchandises et les documents nécessaires.**

Les types de marchandises	Les documents utilisés
<b>1. Les vracs.</b>	<b>1.</b> La lettre de transport maritime.
- Les vracs liquides ;	<b>2.</b> Le connaissement.
- Les vracs solides ;	<b>3.</b> La facture commerciale.
<b>2. Les marchandises diverses.</b>	<b>4.</b> La liste de colisage.
- Les marchandises conventionnelles ;	<b>5.</b> Le certificat d'origine.
- Les marchandises conteneurisées ;	<b>6.</b> Le certificat d'assurance.
- Le trafic roulier ;	

**Source :** Etabli par nous même à partir des documents divers.

<sup>26</sup>CHEVALIER Denis et DUPHIL François, transporter à l'international, 4 éme édition FOUCHER, France, septembre 2009 page 148

## 1.1 Typologie des marchandises transportées par voie maritime

À travers ce point nous allons expliquer les types de marchandises transportées par voie maritime soit en vrac, soit en marchandises diverses :

### 1.1.1 Les vracs

Les " vracs " sont les produits directement transportés dans la cale du navire. Les marchés vraquiers sont marqués par une forte instabilité et connaissent des fluctuations importantes des taux de fret (prix du transport) on a deux types de vrac liquide et vrac solides<sup>27</sup>

- **Les vrac liquides**

Les vracs liquides sont notamment composés par les hydrocarbures (pétroles et produits pétroliers), ainsi que les produits chimiques, certains liquides alimentaires ; on y trouve aussi les produits issus du raffinage du pétrole, le gaz liquéfié, les produits chimiques, les huiles, etc<sup>28</sup>.

- **Les vrac solides**

Vrac solide ou vrac sec correspondent à des matières telles que le charbon, les minerais ferreux et non ferreux, les engrais, certaines denrées alimentaires (céréales, du sucre, aliments pour bétail, farines, etc.) et d'autres produits (ciment, bauxite, etc.)<sup>29</sup>

### 1.1.2 Les marchandises diverses

Les marchandises diverses constituent la dernière catégorie de marchandise. Elles comprennent le roulier, les conteneurs et le fret dit conventionnel

- **Les marchandises conventionnelles**

« Ce sont des Biens divers transportés de façon conventionnelle ni conteneurisée ni manutentionnés horizontalement : équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, véhicules, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés... Leur conditionnement peut être la palette, le "big bag" (sac de grand volume très résistant), etc. »<sup>30</sup>

<sup>27</sup> PIMOR. Y et FENDER. M, 2003, page 104.

<sup>28</sup> SLIWA Jean, L'import-export, édition du Puits Fleuri, France, 2015, page 135

<sup>29</sup> <https://asstrafrance.fr/transport-de-cargaisons-liquides-et-solides-en-vrac/>, consulté le 01/12/2020 à 19h30

<sup>30</sup> <http://marcologistique.com/difference-entre-conventionnel-et-vrac/>, consulté le 02/12/2020 à 20h05

- **Les marchandises conteneurisées**

La conteneurisation consiste à transporter des marchandises dans des conteneurs. Les marchandises diverses sont quant à elles de plus en plus transportées par conteneurs.

- **Le trafic roulier**

C'est un acheminement maritime d'ensembles routiers, de remorques non accompagnées ou de voitures neuves.

## **1.2 La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandise**

La documentation permet de suivre la trace de l'acheminement de la marchandise et ainsi d'être tenu informé de tous aléas qui viendraient perturber le circuit initial. Les produits exportés peuvent faire l'objet de vols, de dommages, de retards, voire de changements d'itinéraire. La documentation constitue également l'identification de l'expédition, et de ce fait, le trait d'union entre les divers intervenants (transporteurs, transitaires, manutentionnaires, assureurs, entrepôts, etc.) et la liaison avec la marchandise<sup>31</sup>.

Voici quelques documents de base que le vendeur présente à la banque aux fins de Paiement :

### **1.2.1 La lettre de transport maritime**

En anglais " Seaway Bill ", la lettre de transport maritime n'est pas un acte possession. Elle constitue uniquement le contrat de transport passé entre le chargeur et la ligne maritime et représente le reçu de la marchandise. Comme telle, elle se compare de préférence à la lettre de voiture internationale (CMR) et à la lettre de transport aérien (LTA) : elle n'est, en effet, pas négociable<sup>32</sup>.

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

---

<sup>31</sup> BELLOTI Jean, janvier 2015, op-cit, page 258

<sup>32</sup> <https://transporteca.fr/connaissance/>, consulté le 03/12/2020 à 07h35

### 1.2.2 Le connaissance “Bill of Lading” (B/L)

Le connaissance constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison<sup>33</sup>

« Le connaissance est donc une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans les ouvertures de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente. Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchaînent, les connaissances directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout »<sup>34</sup>

### 1.2.3 La facture commerciale

C'est un document qui lie le vendeur à l'acheteur. Elle doit être aussi explicite que possible et doit répondre aux exigences du client, en particulier en précisant les termes de la transaction. Elle doit, de plus, être conforme aux lois des deux pays<sup>35</sup>.

### 1.2.4 La liste de colisage

Le colis c'est le résultat final d'opération d'emballage, qui est composé de son emballage de son contenu prêt pour le transport. La liste de colisage doit composer les éléments suivants : nombre de colis, description du contenu, poids et ainsi que toute marque d'identification<sup>36</sup>.

### 1.2.5 Le certificat d'origine

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

<sup>33</sup> Article N° 749, Code maritime Algérien.

<sup>34</sup> CHEVALIER Denis et DUPHIL François, 2009, op-cit, page 151

<sup>35</sup> PIMOR. Y et FENDER. M, 2003, page 135.

<sup>36</sup> CHEVALIER Denis et DUPHIL François, 2009, op-cit, page 159

### **1.2.6 Le certificat d'assurance**

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

## **2 .Les facteurs influençant le cout de l'assurance de la marchandise**

Les couts d'assurance d'une marchandise dépend de plusieurs facteurs tels que la nature de la marchandise, le mode de transport, l'itinéraire assuré, nature de garanties couvertes et enfin la nature de l'emballage

### **2.1 La nature de la marchandise**

Elle peut être fragile, tentante, donc volable, et périssable. Pour les marchandises dangereuses, le cout de l'assurance est plus élevé.

### **2.2 Le mode de transport**

Le mode de transport est adapté aux déplacements de chargements les plus volumineux et les plus lourds. Le transport par voie maritime offre donc un rapport quantité/prix avantageux mais les frais d'assurance appliqués aux marchandises restent élevés.

En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins chère que l'assurance maritime, et même quelquefois (dans les pays enclavés) la différence est de 1à10 dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion<sup>37</sup>.

### **2.3 L'itinéraire assuré**

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risque comme le canal de Suez, l'Est de la méditerranée, les alentours de Cuba ou le détroit d'Ormuz et le golfe arabe.

### **2.4 La nature des garanties couvertes**

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

---

<sup>37</sup> <https://www.econonord.com/2019/08/facteurs-frais-transport-marchandises/>, consulté le 04/12/2020 à 15h10

- de risques ordinaires : accident ou événement de transport, incendie ou « mouille » ;
- de risques exceptionnels : grève, vol, émeute, acte de terrorisme ou guerre<sup>38</sup>.

L'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui supporte les risques du transport : le vendeur ou l'acheteur, selon l'incoterm retenu) a le choix entre différentes formules d'assurance : l'assuré peut se couvrir au tiers ou tout risque, dans ce cas, la prime ne sera pas la même.

## 2.5 La nature de l'emballage, le marquage et l'étiquetage de la marchandise

Un emballage approprié est essentiel pour protéger les marchandises en transit. Cette étape est indispensable lors du chargement et du déchargement ou lors de l'emballage dans un conteneur ou tout dispositif de chargement unitaire pour le fret maritime

On notera qu'il existe une interaction entre l'emballage et l'assurance sur le plan de l'étendue des risques à couvrir, des garanties à prendre, et, en conséquence, sur le coût des primes d'assurance. Car plus un emballage est élaboré, moins la prime d'assurance devrait être haute. Celle-ci étant mathématiquement fonction des sinistres remboursés, moins il y a de sinistre, moins elle est élevée. Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives. Le choix de l'emballage doit tenir compte de deux facteurs principaux : la sécurité (contre le vol, les dommages et la détérioration) et l'économie (coût, poids et volume)<sup>39</sup>.

Selon la nature des marchandises et les conditions de transport par voie maritime, différents matériaux sont utilisés pour la fabrication des emballages : les matières plastiques, les métaux, le bois, le carton...etc. Le but de l'emballage de maritime est de protéger le fret contre les risques potentiels de l'acheminement.

Le marquage et l'étiquetage doivent fournir les informations nécessaires au bon acheminement de la marchandise (sans toutefois être trop explicite quant à la nature du produit transigé pour éviter toute curiosité malsaine), ainsi que d'autres informations que le pays récipiendaire peut exiger. Plusieurs inscriptions doivent figurer sur l'emballage extérieur des marchandises destinées à l'exportation. Certaines donnent des indications pour le transporteur, d'autres sont exigées par le pays importateur. Ces instructions sont essentielles

<sup>38</sup> VENTURELLI Nadine et PONS Hugo, 2018, op-cit, page 35

<sup>39</sup> CHEVALIER Denis et DUPHIL François, 2009, op-cit, page 64

pour assurer une expédition efficace de ce fait, le marquage des emballages doit être très visible, indélébile, conforme aux exigences et traduit dans la langue de l'importateur. Le producteur utilise couramment des symboles pour faciliter la compréhension.

### 2.5.1 Les conteneurs :

Le conteneur est considéré comme un engin de transport, il a été fabriqué pour contenir toute marchandise générale, (conteneur polyvalent) ou des marchandises données (conteneur spécialisé) en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport, sans manipulation intermédiaire ni rupture de charge par un moyen de locomotion quelconque (route, maritime, ferroviaire,...) ou la combinaison de plusieurs d'entre eux. Il est gérable, manutentionnable, saisissable par des dispositifs adaptés à un usage intensif.

Cependant une autre définition régit de la chambre du commerce internationale qui dit que le conteneur à été créé par l'armée américaine afin de ravitailler ses troupes stationnées en Europe après 1945 et popularisé par le transporteur américain Maclean.

Au jour d'aujourd'hui on peut rencontrer plusieurs types de conteneurs de différentes matières que ça soit en acier, aluminium ou contreplaqué ; mais aussi en différentes dimensions telle que '20 pieds' environ 6m\*2m40\*2m40 ou '40 pieds' environ 12m\*2m40\*2m40<sup>40</sup>.

Le tableau suivant représente les avantages et les inconvénients d'un conteneur :

---

<sup>40</sup> CHEVALIER Denis et DUPHIL François, idem, page 73

**Tableau n°04 : Les avantages et les inconvénients de l'utilisateur d'un conteneur**

Avantages	Inconvénients
-Sécurité de la marchandise -Protection contre le vol, les chocs et l'environnement	-Difficulté d'adaptation des ports et moyens de transport des pays en développement
-Economies sur l'emballage et l'assurance	-Investissement couteux
-Rapidité des manutentions	-Normalisation encore insuffisante
-Economies de manutention	-Empotages et chargements mal faits par manque de savoir faire
-Suppression des ruptures de charge par l'intermodalité	-Déséquilibre des flux de marchandises imposant des transports de conteneurs vides

Source : CHEVALIER. D, DUPHIL.F, Transporter à l'international 4<sup>ème</sup> édition Foucher, Vanves, 2009, page 76.

**Conclusion**

90% des marchandises transportées dans le monde empruntent le mode maritime, ce qui montre sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandises en même temps, mais, aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le mode de transport maritime est un mode ancien, nécessaire au commerce international. Il assure les liaisons intercontinentales mais aussi les échanges intérieurs de certains pays (archipels). Il s'agit du transport de vrac, effectué par des navires et couvre, également, le transport de produits préalablement conditionnés transportées par des navires dits conventionnels.

Le transport d'une marchandise par la voie maritime signifie une prise de risque et pour cela, la nécessité de la sécurité contre ces risques est importante, la protection contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées par mer nécessite le recours aux assurances. L'assurance maritime est donc une protection efficace pour une garantie des risques et une sécurité plus indispensable aux entreprises.

# *Chapitre 02*

## **Les assurances**

**Introduction :**

L'assurance est une question importante pour toutes les nations modernes, elle se présente aujourd'hui comme une réalité dont on ne peut pas se passer, on note que « tout ou presque est assuré ». Le marché des assurances connaît actuellement une croissance partout dans le monde, car il répond à un besoin viscéral de sécurité. L'assurance est un instrument incontournable de gestion du patrimoine et un complément indispensable de nombreuses opérations juridiques, elle touche ainsi tous les secteurs de la vie économique et sociale (entreprises, collectivité, particuliers ...)

Dans la première section de ce chapitre il est question de parler tour à tour de l'historique de l'assurance, sa définition, des éléments d'une opération d'assurance ainsi que des acteurs qui participent dans cette opération, aussi des mécanismes et des types d'assurance et le rôle économique et social de l'assurance. Dans la seconde section on verra l'historique de l'assurance maritime, sa définition ainsi que ses types.

**Section 1 : Etude générale sur les assurances**

Il est nécessaire de connaître les différents concepts de base de l'assurance, l'historique, la définition, les éléments et les différents acteurs de l'opération d'assurance, ainsi que les mécanismes et le rôle sur le plan économique et social.

**1. Historique de l'assurance**

Dès l'antiquité, sont apparues les premières formes d'assurance sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fond de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la Basse-Egypte en 1400. Cette forme d'assurance connaît un important développement au moyen-âge, dans le cadre des communautés d'artisans et de marchands (corporation, confréries, guildes ou hanses). Dans cette époque, le système s'apparente surtout à la solidarité, ces « mutuelles » ne faisant appel à la générosité de leurs membres qu'après chaque sinistre.<sup>1</sup>

Grâce à la sophistication du droit romain, c'est dans la Rome antique qu'apparaît le premier contrat d'assurance : le contrat d'emprunt. Il s'agit d'un emprunt, gagé sur un lot des marchandises destinées à être expédiées au loin ; si les marchandises n'arrivaient pas à bon

---

<sup>1</sup>www.universalis.fr consulté le 03 novembre à 15h 30

port, le prêteur perdait tout droit au remboursement de la somme prêtée. Au Moyen-âge, il devient le prêt à la grosse aventure, interdit en 1227 par le pape Grégoire IX.<sup>2</sup>

Pour la naissance de l'assurance, la gestion a été assez longue. L'assurance a dû mûrir au cours des siècles pour arriver à devenir un système complet capable de répondre aux besoins de protection des individus.<sup>3</sup>

Afin de se prémunir contre les aléas de la vie, l'homme a recours aux différents moyens dont il n'est pas question de parler de l'assurance mais plutôt du mécanisme de l'assurance. Le premier moyen était celui ayant un caractère sociétal, il s'agit de la solidarité entre les membres du groupe, son principe consiste à apporter une aide ou une assistance aux personnes qui subissent des risques. En revanche, le deuxième moyen reposait sur l'effort individuel, c'est-à-dire il est à la victime de constituer une épargne d'avance pour faire face aux risques qui surviendront dans l'avenir.

### **1.1. L'apparition de l'assurance maritime**

Si l'antiquité n'a connu aucune forme d'assurance, il n'en demeure pas moins que certaines idées se sont développées : SOLIDARITE, ASSISTANCE, PREVOYANCE, trois idées qui sont des moyens de protection contre les risques d'appauvrissement. Avec les civilisations de Phénicie, de Grèce puis de Rome, les risques encourus, du fait des expéditions maritimes étaient considérable de tels risques auraient pu être favorables à la création de l'assurance, mais l'esprit de ces peuples n'était pas assez développé pour créer l'idée d'une mutualité capable de prendre en charge les risques encourus par une même communauté (l'évolution de l'assurance maritime sera plus détaillées dans la deuxième section).<sup>4</sup>

### **1.2. L'apparition de l'assurance terrestre**

L'apparition de l'assurance terrestre se traduit par l'apparition des assurances contre incendie, suivie par l'assurance sur la vie et l'assurance responsabilité civile :

<sup>2</sup> HENRIET.D et ROCHET.J, « Microéconomie de l'assurance », Economica, paris, janvier, 1991, page 18.

<sup>3</sup> BENAHMED. KAFIA « Essai d'analyse de la relation entre l'assurance et la croissance économique en Algérie » université mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2014, p32.

<sup>4</sup> HASSID. ALI « Introduction à l'étude des assurances économiques » atelier Ahmed Zabana, Alger, 1984, p11.

### 1.2.1. L'apparition de l'assurance contre incendie

La première forme qui a pris naissance juste après l'assurance maritime est l'assurance d'incendie, c'est à la suite de l'embrasement de Londres en 1666 qui prenant naissance dans une boulangerie détruisit plus de 13000 maisons que furent créés d'abord le FIRE OFFICE en 1667 ce sera le point de départ d'une organisation de l'assurance contre l'incendie, ensuite des compagnies d'assurances, en premier lieu sous la forme mutuelle en 1688, regroupant des propriétaires des maisons, en second lieu sous forme de société de capitaux.<sup>5</sup>

### 1.2.2. L'apparition de l'assurance sur la vie

C'est en Italie du nord que l'assurance sur la vie a pris naissance, d'abord prohibée dans certains pays puis réapparaît sous le nom de tontine, pour devenir enfin ce que l'on appelle aujourd'hui l'assurance-vie.

Avant que l'assurance sur la vie ne devienne une assurance terrestre, elle était d'abord pratiquée dans le cadre de l'assurance maritime, elle garantissait la vie des esclaves transportés en tant que marchandise.

Dès le XV<sup>ème</sup> siècle, ils existaient des formes primitives d'assurance-vie, comme les contrats sur la vie de l'épouse ou des parents garantissant le chef de famille à l'égard des pertes que les décès éventuels de l'une ou des autres auraient pu entraîner, les paris sur la mort de l'homme illustré (papes, rois, empereurs) étaient alors choses courantes. Pour voir la naissance de l'assurance-vie, il faudra attendre à la fois l'évolution du droit et les progrès des techniques actuarielles. En 1720, il est levé en France l'ordonnance de Colbert (1681) qui interdisait l'assurance-vie, comme « spéculant sur la vie humaine, et attribuant un prix à celle-ci ». En 1762, D.HENRIET et J.ROCHET assiste à la création à Londres de l'Equitable première compagnie à pratiquer un tarif variant avec l'âge (grâce aux travaux de Price), jusqu'alors les tarifs étaient uniformes et seul les plus âgés s'assuraient.<sup>6</sup>

L'assurance vie est un contrat d'assurance de personne dans lequel la survenance de l'évènement assuré ne dépend que de la durée de la vie humaine. L'évènement incertain pris en considération en assurance vie est la durée de la vie humaine. Il concerne, donc, soit le

<sup>5</sup> HASSID. ALI, 1984, op-cité, p 14.

<sup>6</sup> HENRIET.D et ROCHET.J, 1991, op-cite, p19.

moment de la survenance du décès, soit l'état de vie d'une personne à un instant déterminé par avance.<sup>7</sup>

### 1.2.3. L'assurance de la responsabilité civile

Le progrès prodigieux de l'assurance au XIX<sup>ème</sup> siècle s'est accompagné par un développement considérable de l'industrie, qui multiplie ainsi le nombre et la gravité des accidents issus de ce dernier. Peu à peu, les victimes de ces accidents ayants droit commencèrent à accuser les employeurs d'être responsable des préjudices subis et réclamèrent en conséquence une réparation pécuniaire. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre l'accident, dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes.<sup>8</sup>

La responsabilité civile est l'obligation de réparer le dommage causé à autrui, la réparation des préjudices causés est assurable, ces dommages peuvent résulter par exemple d'une imprudence.

## 2. Définition de l'assurance

On ne peut pas cerner l'assurance en une seule définition pour cela nous allons l'expliquer d'une façon générale, juridique et technique.

### 2.1. Définition générale

L'assurance peut être définie comme une réunion de personnes qui craignant l'arrivée d'un évènement dommageable pour elles, se cotisant pour permettre à ceux qui seront frappés par cet évènement de faire face à ses conséquences, d'une manière plus précise Joseph Hémard l'a défini comme une opération par laquelle une partie qui est l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque une prestation par une autre partie qui est l'assureur, ce dernier prend en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> CLOUD, D, les assurances de personne, collection droit des assurances, 2ème édition, paris, p4.

<sup>8</sup> COUILBAULT.F et F. COUILBAULT-Di TOMASSO et HUBERTY.V « les grands principes de l'assurance », 13<sup>ème</sup> édition, l'argus, Paris, 2017, p179.

<sup>9</sup> COUILBAULT.F et S. COUILBAULT-Di TOMASSO et HUBERTY.V, idem, p45.

## 2.2. Définition juridique

L'assurance est un contrat par lequel un organisme dit "l'assureur", pratique l'assurance et doit être autorisé par le Ministère des Finances à exercer ce type d'activité, s'engage envers une ou plusieurs personnes déterminées ou un groupe de personnes dites les "assurées", à couvrir, moyennant le paiement d'une somme d'argent dite "prime d'assurance", une catégorie de risques déterminés par le contrat que dans la pratique on appelle "police d'assurance". Les clauses des conditions particulières d'une police d'assurance prévalent sur celles des conditions générales au cas où les premières sont inconciliables avec les secondes.<sup>10</sup>

## 2.3. Définition technique

D'après Fourastie.J : « l'assurance est une opération par laquelle un individu , moyennant une contribution, ou une prime, acquiert pour lui ou pour un tiers un droit de prestation en cas de réalisation d'un risque, cette indemnité étant versée par une entreprise ou un organisme qui prenant en charge un ensemble de risque, les compense conformément aux lois »<sup>11</sup>

Il est préférable de prendre en considération la définition qui suit afin d'éviter les confusions entre ces précédentes, l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige moyennant des primes ou autre versement pécuniaires à fournir à l'assuré ou aux tiers bénéficiaires 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.<sup>12</sup>

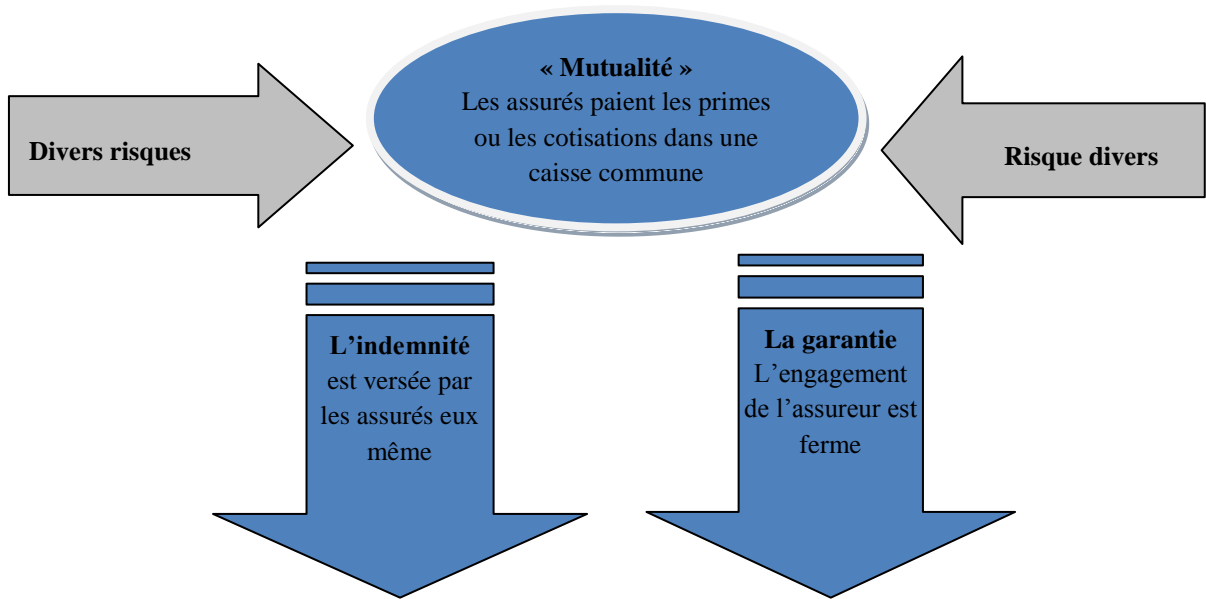
La figure suivante représente la définition de l'assurance :

<sup>10</sup> BELHAMICH.Sabrine, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005, P 05.

<sup>11</sup> COUILBAULT.FRANCOIS, Constant ELIASHBERG, « les grands principes de l'assurance », 10<sup>ème</sup> édition, l'argus, Paris, 2011, p57.

<sup>12</sup> PICARD. M et BESSON. A, les assurances terrestre, le contrat d'assurance, 4<sup>ème</sup> édition, l'Argus, 1975, p2.

**Figure N°04 : Schéma récapitulatif sur les assurances**

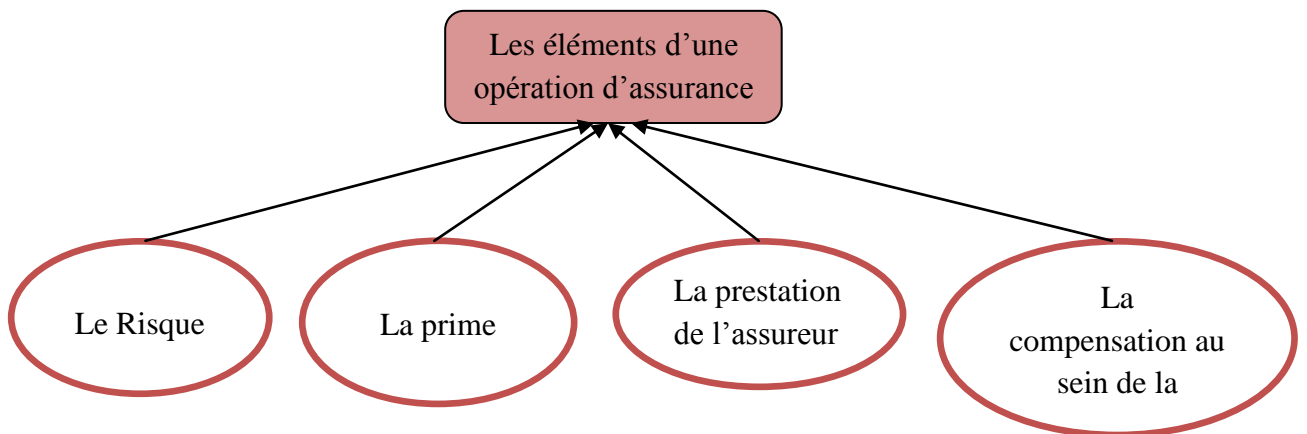


**Source :** Cours de technique des assurances a l'UMMTO de Tizi-Ouzou.

### 3. Les éléments d'une opération d'assurance

Quatre éléments apparaissent dans les définitions de l'assurance déjà cités, qui composent une opération d'assurance, tels qu'ils sont illustrés dans le schéma ci-dessous.

**Figure N°05 : Les composants de l'opération d'assurance**



**Source :** Etablis par nous même à partir de sources diverses.

### 3.1. Le risque

Le mot « risque » en assurance recouvre plusieurs notions<sup>13</sup> :

- ✓ Il désigne l'objet assuré ;
- ✓ Il est utilisé en matière de tarification : on parle de risque industriel, risque particulier, automobile, etc.
- ✓ Il correspond aussi à l'évènement assuré : dans ce cas on parle de l'évènement dommageable contre l'arrivée duquel on cherche à se prémunir.

Tous les évènements ne sont pas assurables, en effet, seul les évènements revêtant trois caractères pourront être assurés<sup>14</sup> :

- 1<sup>er</sup> caractère : l'évènement doit être futur (le risque ne doit pas être déjà réalisé).
- 2<sup>ème</sup> caractère : il doit y avoir incertitude ; on parle d'évènement aléatoire, c'est-à-dire qui dépend du hasard, l'incertitude ou l'aléa réside soit dans la survenance de l'évènement (on ne sait pas s'il y aura incendie ou vol), soit dans la date de survenance de l'évènement (on ne sait pas à quelle date le décès interviendra).
- 3<sup>ème</sup> caractère : l'arrivée de l'évènement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré.

Le risque est différent également d'un mode de transport à un autre tel qu'il est illustré dans le tableau suivant :

---

<sup>13</sup> EWALD FRANCOIS et HERVE-JEAN LERENZO, Encyclopédie de l'assurance, Ed° Economica, paris1997, P23.

<sup>14</sup> COUILBAULT.F, S.COUILBAULT-Di TOMASSO, HUBERTY.V, 2017, op-cite, p46

**Tableau N° 05 : Typologie des risques**

Risque en fonction des modes de transport			
	causes	effets	dommages
Service postal	Processus de tri, de manutention, de transport.	Chutes et chocs répétés...	Bris, déformation...
route	Arrimage, suspension du véhicule, état de la route, démarrage, arrêts, vitesse...	Chocs, secousses, ballotement, vibration...	Bris, déformation, écrasement...
Rail	Assemblage des wagons, démarrage, vitesse...	Chocs, vibration, déplacement...	Bris, déformation, écrasement...
Mer	-liées à l'emportage -liées au stockage à quai. -liées au mode (avaries communes...)	Chocs, ballotement, vol, renversement, destruction...	Bris, déformation, écrasement, manquants...
Air	-liées à l'emportage (du fait de la réduction du poids de l'emballage et de l'emportage par intermédiaires) -liées au stockage sur quai de transit -liées au mode (turbulence, pression atmosphérique, température) -liées au transport porte-à-porte.	Chocs, vol...	Bris, déformation, écrasement, fuites, détérioration, manquants...

**Source :** Ouvrage MIANI Patrick et VENTURELLI Nadine transport logistique, p 161.

### 3.2. La prime

La prime est le prix de l'assurance, ou 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'assurance ou de l'année d'assurance. Lorsque l'organisme d'assurance est une société mutuelle ou à forme mutuelle dans laquelle l'assuré est en même temps un sociétaire, la prime s'appelle « cotisation ». Quelle que soit la forme de l'organisme d'assurance, qu'il soit à but lucratif ou non, les cotisations doivent être suffisantes pour faire face :

- ✓ Au coût des sinistres survenus dans l'année.
- ✓ A tous les frais (d'acquisition, de gestion, d'encaissement) exposés par l'organisme assureur.

L'exécution d'une opération d'assurance ne doit pas mettre en jeu d'autres capitaux que ceux qui proviennent de l'encaissement des primes ou cotisations. Contrairement à ce que pense le public, les assureurs ne font que répartir entre les sinistrés l'argent provenant des cotisations. Le taux de la prime est en fonction de la nature des risques, leurs gravités et divers éléments propres à chaque type d'assurance.<sup>15</sup>

### 3.3. La prestation de l'assureur

Appeler aussi indemnité, c'est la somme que doit verser l'assureur dans le cas de réalisation du risque assuré afin de réparer le préjudice subi, mais il ne le fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent doit être versée, soit à l'assuré, soit au souscripteur, soit au bénéficiaire ou bien à un tiers<sup>16</sup>.

Le montant de l'indemnité est déterminé selon deux procédés :

- Lorsque l'assurance porte sur un capital ou une rente la somme doit être fixée à l'avance, lors de la conclusion du contrat.
- Dans les assurances de dommage, l'indemnité est déterminée qu'au moment de la réalisation du risque, son montant sera en fonction de la valeur du dommage à condition qu'il ne faut pas dépasser la valeur réelle de l'objet assuré ou le montant de la garantie accordée.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> TAFIANI Messaoud Boualem « le contrôle de gestion dans une entreprise algérienne d'assurance », Alger, 04 01 1790.

<sup>16</sup> YETMAN Jérôme, Manuel international de l'assurance, Ed.Economica, France, 1988, P03.

<sup>17</sup> Hassid Ali, 1984, op-cite, p94.

### 3.4. La compensation au sein de la mutualité

Chaque souscripteur verse sa cotisation sans savoir si c'est lui ou un autre qui en bénéficiera, mais conscient du fait que c'est grâce à ses versements et à ceux des autres souscripteurs que l'assureur pourra indemniser ceux qui auront été sinistrés, donc la mutualité c'est un ensemble de personnes assurés qui cotisent mutuellement contre un même risque pour faire face à ses conséquences, cette mutualité ou cette solidarité est très forte :

- Si le risque s'aggrave, (s'il y'a plus d'accidents par exemple) l'ensemble de la mutualité devra acquitter une cotisation plus élevée.
- Si le risque diminue (s'il y'a moins d'accidents ou ses derniers coutent moins chers) la cotisation de chacun diminuera.<sup>18</sup>

## 4. Les différents acteurs d'une opération d'assurance

L'opération d'assurance met en présence au moins deux personnes : l'assuré et l'assureur, il y a parfois intervention d'un tiers qui percevra la prestation, ce sera le « bénéficiaire », il convient, en fait, de distinguer « l'assuré » qui est la personne exposée au risque, et le « souscripteur » est celui qui signe la police et paie les primes. Une opération d'assurance se compose donc des éléments présentés dans ce qui suit :

### 4.1. L'assuré

C'est la personne physique ou morale soumise au risque qui fait l'objet du contrat, généralement l'assuré acquitte les primes stipulés et reçoit les prestations promises en cas de réalisation du risque on peut dire aussi que c'est la personne menacée par l'évènement aléatoire prévu au contrat.<sup>19</sup>

### 4.2. L'assureur

L'assureur est celui qui s'oblige, moyennant une rétribution « prime » ou « cotisation » à payer l'indemnité prévue dans les assurances de dommages (vol, incendie, accident de travail...) ou à payer le capital ou la rente dans les assurances de personne (assurance en cas de décès).<sup>20</sup> L'assureur peut couvrir seul le risque, néanmoins, s'il estime

<sup>18</sup> COUILBAULT.F,S. COUILBAULT, Di-TOMASSO, HUBERTY.V,2017, op-cite, p 48.

<sup>19</sup> TAFIANI Messaoud Boualem, 1790, op-cite, P22.

<sup>20</sup> TAFIANI Messaoud Boualem, 1790, op-cite, p23.

que le risque est trop important il peut avoir recours à la réassurance ou à la coassurance qui sont deux techniques de division des risques.

### 4.3. Le souscripteur

Le souscripteur est la personne qui souscrit un contrat d'assurance, voir le terme « souscription », c'est à dire qui signe les différents documents du contrat d'assurance (devis, proposition d'assurance, questionnaire, conditions particulières...) et qui s'engage à payer les primes dues à l'assureur.<sup>21</sup>

Le souscripteur n'est pas obligatoirement l'assuré : il peut souscrire un contrat d'assurance pour son propre compte, ou pour celui d'autres personnes indiquées aux conditions particulières et il peut s'agir d'une personne physique ou morale.

### 4.4. Le bénéficiaire

Il est la personne qui perçoit, après un sinistre l'indemnité ou le capital versé par l'assureur. Le bénéficiaire peut être à la fois l'assuré et même souscripteur.

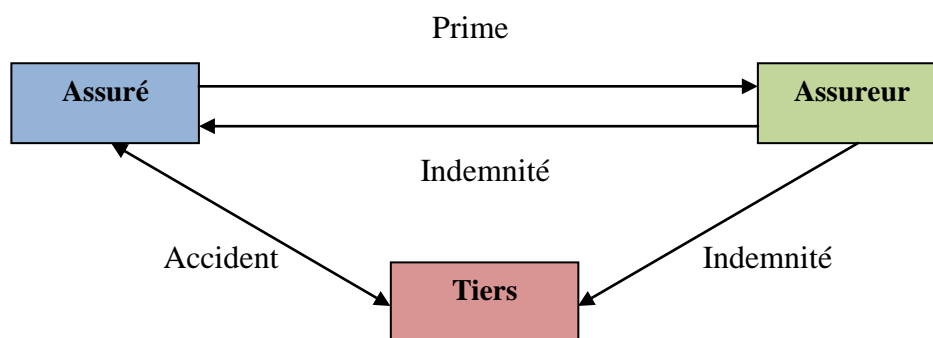
### 4.5. Un tiers

C'est la personne étrangère au contrat d'assurance n'ayant la qualité ni de souscripteur ni d'assuré c'est-à-dire, toute personne non engagée par le contrat, le tiers c'est celui qui subit le dommage dont l'assuré est responsable, la notion de tiers peut être définie librement par les parties.<sup>22</sup>

Voir la figure N°06 en cas d'accident le tiers serait indemnisé par la compagnie d'assurance (l'assureur) de la personne qui lui a causé des dommages (l'assuré).

<sup>21</sup> [www.Index-assurance.fr](http://www.Index-assurance.fr), consulté le 16 novembre 2020 à 15h30.

<sup>22</sup> Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, Ed Larcier, Bruxelles, 2004, P134.

**Figure N° 06 : La relation des tiers avec les assurés et les assureurs.**

Source : Etabli par nous même.

## 5. Le mécanisme d'assurance

L'assurance est un mécanisme de partage des risques, de sorte qu'ils se compensent entre eux. C'est ce que l'on appelle le principe de la mutualisation des risques. Toutefois, pour que l'ensemble du dispositif ne soit pas mis en péril, les risques intégrés à la mutualité.

### 5.1. L'homogénéité des risques

Les risques sélectionnés doivent avoir une commune mesure, c'est une condition de l'exactitude de la statistique et de l'égalité entre les membres de la mutualité, l'homogénéité à pour but de réunir un grand nombre de risque semblable qui ont les mêmes chances de se réaliser et qui occasionnent les mêmes dégâts.<sup>23</sup>

### 5.2. La dispersion des risques

La mutualité doit être composée de risques dispersés, il faut éviter que tous les risques assurés ne se réalisent en même temps, sinon la compensation ne pourrait avoir lieu, cette condition à pour but de diluer les risques dans l'espace et dans le temps, par exemple en implantant des agences sur l'ensemble du territoire.<sup>24</sup>

### 5.3. La division des risques

Il ne suffit pas de sélectionner et de disperser les risques il faut encore éviter d'accepter un trop gros risque dont le coût en cas de sinistre ne pourrait être compensé par les primes. Il ne faut pas qu'un seul sinistre puisse menacer la mutualité, dans le cas ou le risque

<sup>23</sup> TAFIANI Messaoud Boualem, 1790, op-cite, p 26.

<sup>24</sup> COUILBAULT.F et S. COUILBAULT DI-TOMASSO et HUBERTY.V, 2017, op-cite, p53

est important l'assureur n'acceptera qu'une partie de ce dernier et il pratiquera les techniques de division des risques.<sup>25</sup>

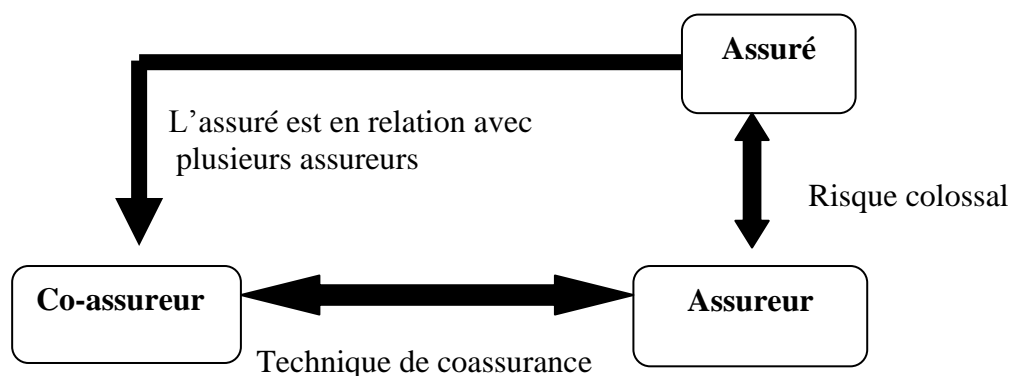
### 5.3.1. Les techniques de division des risques

Les compagnies d'assurance font recours aux différentes techniques de division de risque pour accepter la couverture des risques supérieurs à capacité de rétention :

- **La coassurance**

Tant que l'opération d'assurance porte sur un grand nombre de petits risques, la compensation peut être effective, mais il suffit qu'un risque important se réalise pour que l'équilibre financier d'un assureur soit compromis. Pour éviter un tel risque, l'assureur opère une dispersion des risques entre plusieurs assureurs, chacun d'entre eux prendra à sa charge un certain pourcentage, et si le risque se réalisait, chaque assureur ne serait responsable que de la partie qu'il assure (selon le taux de participation), c'est donc une technique qui consiste à diviser le risque en plusieurs morceaux et qui permet à chaque assureur de ne payer qu'une somme relativement peu importante. Dans le cas de l'assuré au lieu d'avoir un seul assureur il aura plusieurs (voir la figure N°07), et pour faciliter ses relations, un seul assureur sera désigné pour gérer le contrat, on l'appellera « l'apériteur » les autres seront les « Co-assureurs ».<sup>26</sup>

**Figure N° 07 : Déroulement de l'opération de coassurance.**



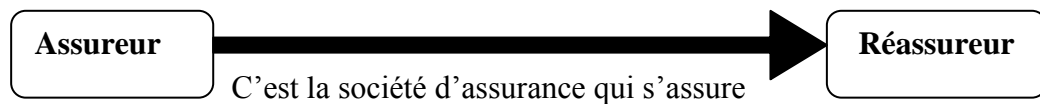
Source : Etablie par nos soins à partir de document divers.

<sup>25</sup> Idem, p54.

<sup>26</sup> Hassid Ali, 1984, op-cite, p100

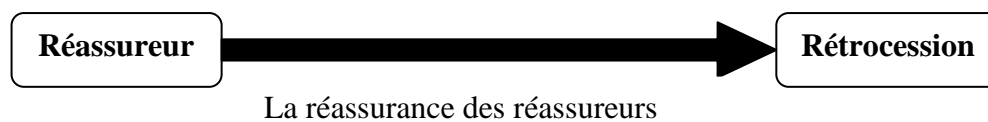
- **La réassurance**

C'est une opération par laquelle une société d'assurance s'assure elle-même auprès d'une autre société (le réassureur) pour une partie des risques qu'elle a pris en charge. C'est donc en quelque sorte « l'assurance de l'assurance » ou une assurance au second degré. L'assureur qui se réassure est appelé le « cédant » ou l'assureur direct.<sup>27</sup>



- **La rétrocession**

La rétrocession est la réassurance des réassureurs. En effet, tout comme les assureurs peuvent ressentir le besoin de céder une partie de leurs risques, les réassureurs souhaitent également dans certaines circonstances céder une partie des risques qu'ils ont acceptés.



## 6. Le rôle de l'assurance sur le plan économique et sociale

Depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle, l'assurance a connu dans les pays développés une progression fantastique, qui s'explique par deux types de raisons.

### 6.1. Le rôle économique

L'assurance a pour but de protéger les patrimoines et les personnes, mais elle joue également un rôle important dans l'économie :

- En fiabilisant les relations commerciales: l'assurance garantit la solvabilité des cocontractants et donne du crédit aux partenaires dans leur relations économiques (créanciers/débiteurs).
- En jouant un rôle important d'investisseur de l'économie nationale : Les assureurs recueillent une part importante de l'épargne publique à travers les recueils des cotisations.

<sup>27</sup> ZAJDENWEBER. Daniel, économie et gestion de l'assurance, édition Economica, paris, 2006, p 155.

Ces sommes doivent être placées pour faire face aux futurs engagements. Les assureurs canalisent et orientent ainsi des flux financiers importants dans les circuits de l'économie nationale et internationales (dans l'immobilier, les actions, les obligations).<sup>28</sup>

- Augmentation du niveau de vie ;
- Apparition de nouveaux biens ;
- Développement des transports ;
- Accroissement du coût et du risque des installations industrielles.

## 6.2. Le rôle social

L'assurance vise à indemniser une partie des assurés qui sont victimes de sinistre, grâce aux cotisations prépayées par l'ensemble des assurés. Les prestations versées aux assurés et aux bénéficiaires des contrats leur permettent :<sup>29</sup>

- De maintenir leur revenu ;
- De reconstituer leur patrimoine ;
- De ne pas être à la charge de la collectivité publique pour les victimes d'accidents ;
- De sauvegarder les emplois et les compétences ;
- De préserver le tissu économique.

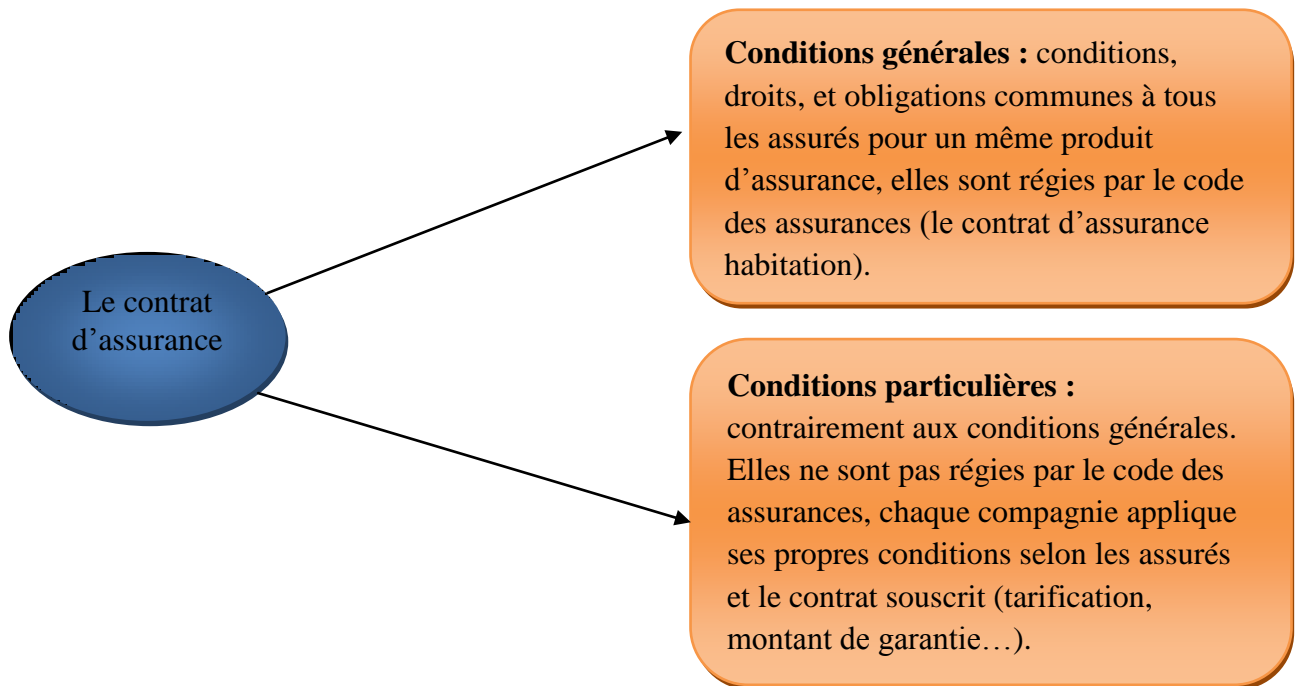
## 7. le contrat d'assurance

Un contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'engage envers un assuré (souscripteur / preneur d'assurance), à couvrir un risque en fournissant une prestation en cas de réalisation du risque, en contrepartie du paiement d'une prime. Comme tout contrat, il obéit aux règles générales du code civil. Cependant, il est également soumis à des règles particulières, comme cela est repris dans la figure N°08.

<sup>28</sup> Cours de BTS assurance, les bases de l'assurance, consulté le 16 novembre 2020 à 18h30.

<sup>29</sup> Actufinance.fr, les coulisses de la finance, consulté le 16 novembre 2020 à 19h30.

Figure N°08 : Les composants du contrat d'assurance

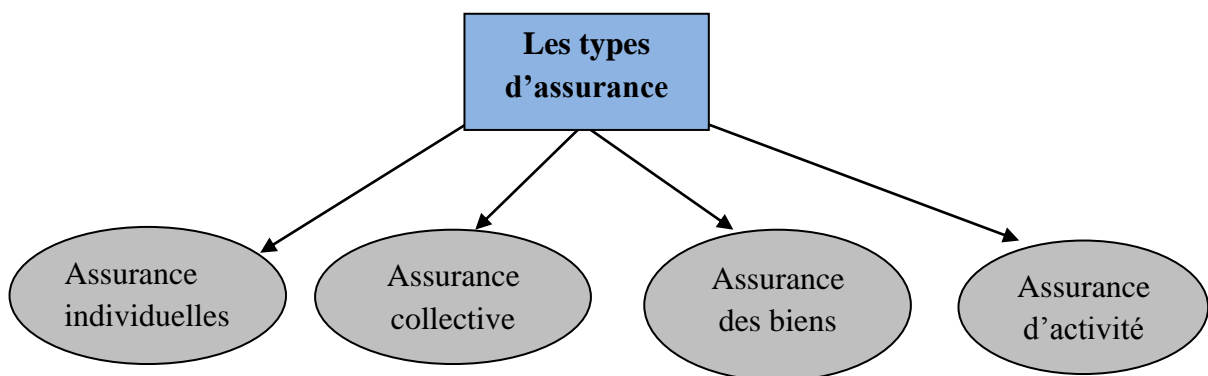


Source : Elaboré par nos soins à partir de sources diverses.

## 8. Les types d'assurance

On distingue quatre types d'assurance à savoir, l'assurance individuelle, l'assurance collective, l'assurance des biens et l'assurance d'activité voir la figure N°09 :<sup>30</sup>

Figure N° 09 : les types d'assurance



Source : Etablie par nous même à partir de sources diverses.

<sup>30</sup> Ecossimo.com, les – différents – types - d'assurance, consulté le 16 novembre 2020 à 20h.

### **8.1. Les assurances individuelles**

Elles concernent les assurances retraite, assurance décès, invalidité, assurance complémentaire santé, assurance home clé, assurance vie. Ces assurances couvrent les risques causés par des personnes physiques.

### **8.2. Les assurances collectives**

Celles-ci s'appliquent aux associations. Ainsi, on distingue l'assurance prévoyance collective, assurance retraite collective, l'épargne salariale, l'assurance collective pour l'indemnité de licenciement.

### **8.3. Les assurances des biens**

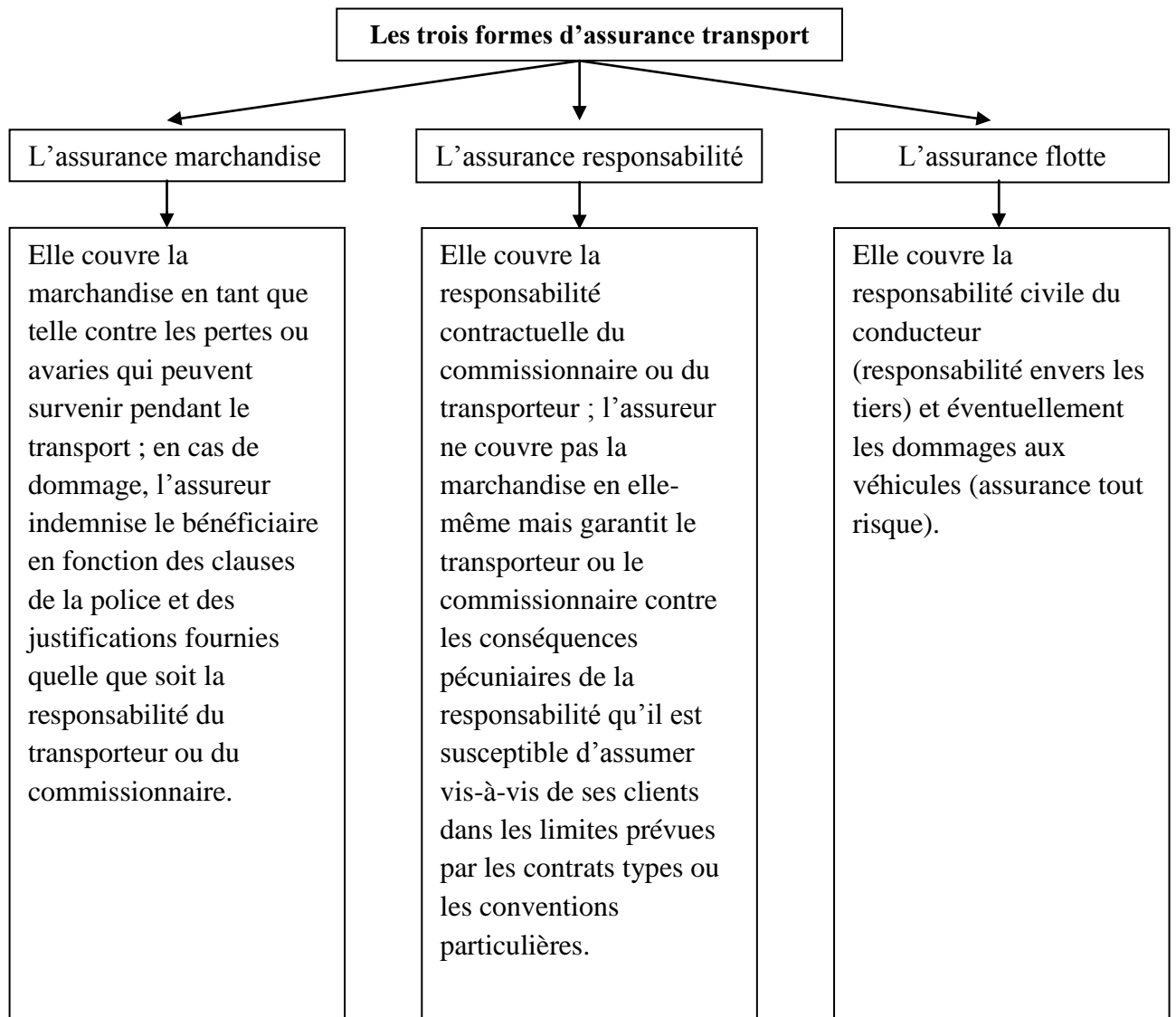
Elles s'occupent de la protection des biens immobiliers, automobiles, meubles etc. contre un dommage qui survient involontairement. On distingue l'assurance automobile, assurance multirisques, assurance motorcycle, assurance flotte automobile, assurance locaux, assurance marchandises... etc.

### **8.4. Les assurances d'activité**

Elles prennent en charge les dommages causés par une activité de l'entreprise. Ainsi, nous pouvons citer la garantie décennale, l'assurance responsabilité civile, assurance protection juridique, assurance d'activité professionnelle... etc.

## **9. les assurances transport**

Nous avons trois formes d'assurance transport à savoir l'assurance marchandise, l'assurance responsabilité et l'assurance flotte que nous allons illustrer à travers figure N°10 :

**Figure N° 10 : Les différentes assurances transport**

**Source :** Fédération nationale des transports.

## Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime

Les assurances maritimes garantissent les dommages liés au transport maritime comme elles peuvent couvrir la globalité de la transaction de bout en bout, c'est-à-dire de la sortie de chaîne ou d'un champ jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts. L'assurance est prise en charge selon l'accord conclu dans le contrat de vente entre l'exportateur et l'importateur et selon l'incoterm choisi. L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime.

### 1. Historique

C'est au moyen âge que cette idée a germé, l'on commence par se regrouper et former des associations appelées « guildes », d'abord sous forme de « confrérie » à des fins charitables, puis « d'association économique », ainsi les marchands s'associèrent pour mieux affronter les risques du commerce, et chacun devait verser une cotisation fixe, constituant ainsi de véritables mutualités dont le but était de réparer les dommages subis par les membres de ces associations en cas de perte ou d'avarie. Les échanges commerciaux qui se développent grâce à la navigation maritime fournissent un milieu favorable à la création d'une certaine forme d'assurance. En effet pour couvrir ces expéditions maritimes, des banquiers accordent des prêts aux armateurs, c'est ce que l'on a appelé le « prêt à la grosse aventure de mer », mais ce n'était pas une opération d'assurance à proprement parler, il s'agit en fait d'un déplacement de risque qui au lieu d'être pris en charge par les armateurs il est supporté par les prêteurs, en ce sens que le contrat de prêt à la grosse n'obligeait pas l'armateur à rembourser le montant du prêt en cas de perte ou d'avarie.<sup>31</sup>

Au premier lieu c'était les européens qui dominaient le commerce maritime, comme Gênes, Venise, l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, les Pays-Bas ou la France éprouvèrent le besoin de règlementer puis codifier les usages de la navigation. Le plus souvent, ces textes incorporaient des règles spécifiques sur les contrats d'assurance maritime. Les plus anciens textes connus sont les suivants<sup>32</sup> :

1336 - Décret du Doge de Gênes règlementant les assurances maritimes.

1347 - Signature de la première police d'assurance maritime à Gênes pour le voyage du navire « Santa Clara » de Gênes (Italie) à Majorque (Espagne).

<sup>31</sup> HASSID Ali, 1984, op-cite, p 12.

<sup>32</sup> MACAIRE.R, mémoire d'assurance, recueil de source françaises sur l'histoire des assurances du XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle, édition fédération française des sociétés d'assurances, 2004, p09.

1424 - Création de la première société d'assurance maritime à Gênes.

1435 - La première intervention de l'Etat sur les marchés d'assurance par Ordonnances rédigées à Barcelone sous le nom de « les capitulas de Barcelona ».

1468 - Lois de la République de Venise sur les assurances.

1523 - Décret de la Ville de Florence règlementant les polices d'assurance.

1549 - Édikt de Charles Quint limitant les indemnités d'assurance au préjudice réel.

1562 - La première police anglaise a fait son apparition.

Août 1681, Louis XIV signa sa fameuse ordonnance « Touchant à la Marine ». Document majeur, cette ordonnance était l'œuvre de Colbert (1619-1683), alors Contrôleur général des finances du Roi, qui voyait là un moyen de développer le commerce maritime et par conséquent à la fois l'influence de la France dans le monde et l'enrichissement du pays. Divisée en cinq livres, l'ordonnance ne comptait pas moins de 270 pages. C'est dans le « livre troisième » qui traite des « contrats maritimes ».<sup>33</sup>

En 1720 est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime.

## 2. Définition de l'assurance maritime

L'assurance transport maritime couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises, au cours d'un transport depuis le site de provenance jusqu'à la destination finale. Des accords d'assurance particuliers sont négociés selon les catégories de produits transportés et leur conditionnement (en vrac ou conditionnées), et selon les risques encourus et le montant des marchandises.

L'assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenues dans le contrat. Une assurance maritime peut couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer.<sup>34</sup>

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

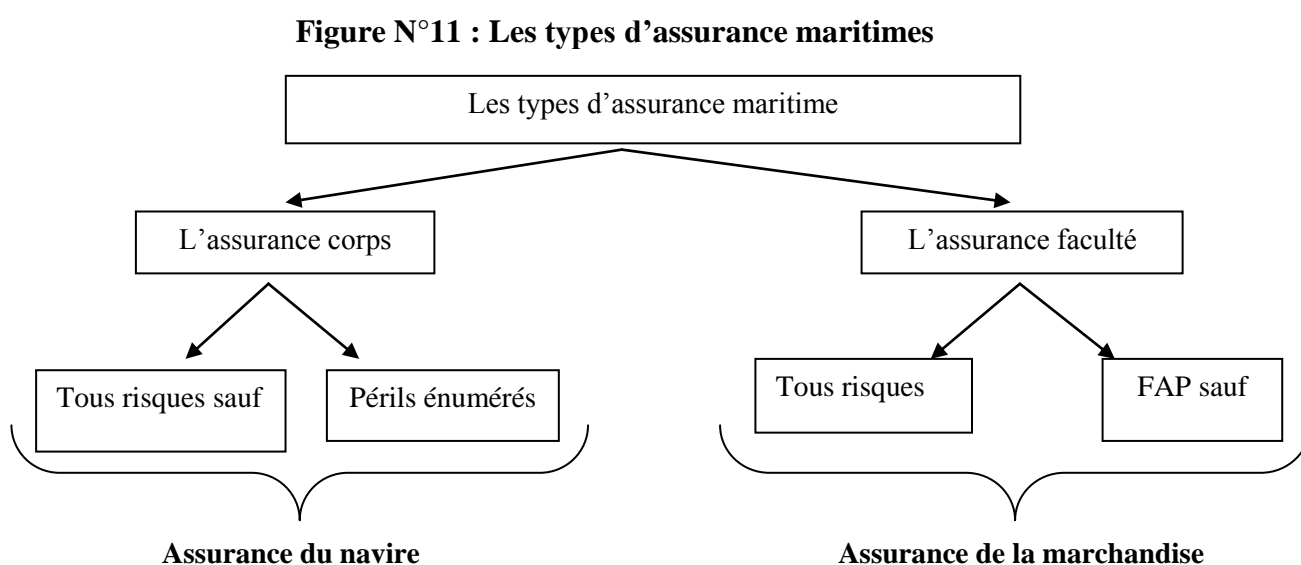
<sup>33</sup> MACAIRE.R, 2004, op-cite, p10.

<sup>34</sup> [Www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr), site d'information de l'assurance, fédération française des sociétés d'assurance, consulté le 18 novembre 2020 à 14h.

maritime.<sup>35</sup> De ce fait l'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (assurance corps) ou sur ses marchandises (assurance facultés).

### 3. Les types de l'assurance maritime

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime et garantit à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes, comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes. On distingue généralement deux types d'assurance maritime à savoir l'assurance corps maritime et l'assurance faculté maritime voir la figure ci-dessous.



**Source :** Elaboré à partir de l'ouvrage MIANI Patrick, le transport logistique, 8<sup>ème</sup> édition, le génie des glaciers, France, 2014, p 124.

#### 3.1. L'assurance corps maritime

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

« L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée »<sup>36</sup>. Selon la législation algérienne

<sup>35</sup> L'article 101 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

: « pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour du délai sont couverts par l'assurance ». <sup>37</sup>

### 3.2. L'assurance faculté maritime

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées. L'assurance maritime sur faculté recouvre tout les dommages ou perte de quantité ou de qualité des marchandises assurées, causées par des évènements naturels ou fortuits (nauffrage, incendie, foudre, raz-de-marée, chute de marchandise...etc.). <sup>38</sup>

L'assurance maritime sur facultés a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime, et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre, elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime, la durée des risques au lieu de destination ne peut pas dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement. Ce délai peut être modifié par un accord commun des parties. Outre le risque du voyage, et d'installation des matériels à destination peuvent aussi être garantis. <sup>39</sup>

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

## 4. les intervenants sur le marché d'assurance maritime

L'opérateur qui veut souscrire un contrat d'assurance peut s'adresser aux différents intervenants de son choix :

### 4.1. Les compagnies d'assurance

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires, son activité consiste à créer, gérer et vendre des produits d'assurance à destination des clients qui

<sup>36</sup> L'article 173-1, code des assurances, institut français d'information juridique, droit.org, édition : 30.08.2015

<sup>37</sup> L'article 124 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

<sup>38</sup> CHEVALIER Denis, DUPHIL François, transporter à l'international, 4<sup>ème</sup> édition Foucher, septembre 2009, p95.

<sup>39</sup> Wwww.ffsa.fr, fédération française des sociétés d'assurances, consulté le 20 novembre 2020 à 16h.

deviennent des assurés. C'est une personne « morale » dont les champs d'activité sont régis par le code des assurances.

Aucune compagnie n'assume seule les risques, donc elle limite leur souscription, divise le risque et cède à d'autres une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance.

En effet, les compagnies d'assurance et de réassurance font face à des accumulations de plus en plus importantes. Ces entreprises doivent détenir d'importants montants de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité.<sup>40</sup>

#### **4.2. Les 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 assurances. Les agents d'assurance maritimes ne sont pas des salariés des compagnies mais ce sont des représentants pour les compagnies, ils disposent de pouvoirs larges mais limités par les instructions prévues dans leurs mandats. Ils reçoivent de la direction d'une compagnie d'assurance le pouvoir de souscrire, de signer les actes, de gérer les dossiers des sinistres dans les limites prévues par leurs traités d'agence. On les dénomme « agents souscripteurs ».<sup>41</sup>

La multiplicité des mandats leur permet de souscrire des capitaux très importants et d'avoir sur le marché une réelle force économique, les agents souscripteurs n'ont pas de compétence territoriale et ne sont pas propriétaires de leurs portefeuilles (comme ces compagnies, ils n'ont pas de statut juridique propre mais ce sont des mandataires).<sup>42</sup>

#### **4.3. Le courtier d'assurance**

Le courtier d'assurance est un commerçant, mandataire de l'assuré et non lié à une société d'assurance, il est soit une personne physique, soit une personne morale. Il est inscrit au registre du commerce.<sup>43</sup>

En règle générale, le courtier n'agit pas pour le compte d'une entreprise d'assurance mais pour celui d'un éventuel futur souscripteur, dont il est le mandataire. Son rôle est de

<sup>40</sup> CLAUD-J. Berr, H. Groutel, droit des assurances, 8<sup>ème</sup> édition Dalloz, 1998, p8.

<sup>41</sup> Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

<sup>42</sup> Union maritime et fluviale de Marseille, L'assureur maritime et l'agent d'assurance maritimes, consulté le 25 novembre à 20h.

<sup>43</sup> AGNE. P, l'essentiel du droit des assurances, édition Gualinolextensio, France, 2012, p19.

représenter l'assuré auprès de l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de son client les meilleurs prix et garanties auprès des différentes entreprises d'assurance. Par ailleurs, ses clients le chargent aussi fréquemment de la gestion de leur contrat d'assurance (paiement des primes, déclaration des sinistres...)<sup>44</sup>

#### 4.4. L'expert maritime

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertise maritime et/ou commissionnaires d'avaries.

Il est aussi une personne prestataire de services habilitée à faire d'une part, des examens, des constatations ou des évaluations d'un navire, des équipements ou de toutes les marchandises qui sont à bord, et d'autres parts à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier éventuellement les documents techniques, commerciaux ou contractuels applicables. L'expert maritime est considéré aussi comme un commissaire d'avaries parce que c'est une personne prestataire de services habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages<sup>45</sup>.

À la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante<sup>46</sup> :

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers, engrais... etc.
- La recherche des causes du sinistre et l'établissement de sa matérialité.
- La détermination de nature et l'étendue des dommages.
- L'estimation et/ou évaluation des dommages.
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble des constatations.
- Vérification du poids, de mesure, de marquage et de dimensions.

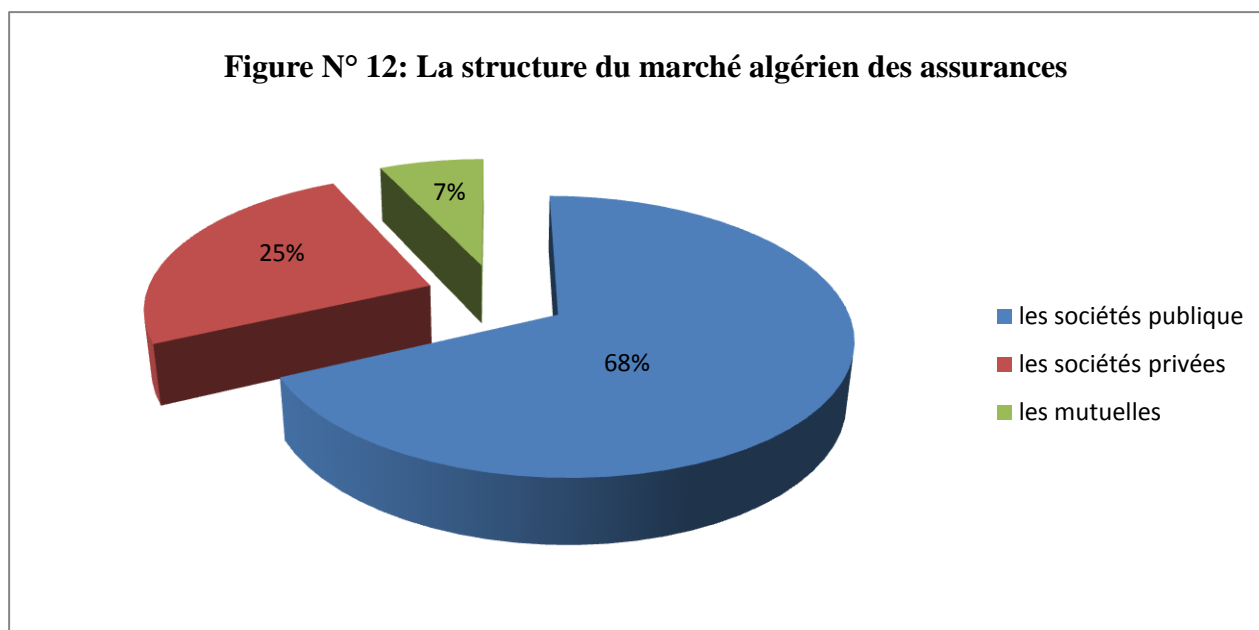
<sup>44</sup> CLAUD-J. Berr, Hubert. Groutel, 1998, op-cite, p40

<sup>45</sup> MOUKOUTOU RENAMY Melanie, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, P.56.

<sup>46</sup> Mémoire online.com, expertise maritime dans la chaîne de transport international, consulté le 26 novembre à 16h30.

- L'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft Survey (calcul de poids de la cargaison chargée ou déchargée à destination ou en provenance du navire), de bunker Survey (enquête sur la quantité de la soute), la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbures et tout autres cargos.
- L'étude, l'analyse et le contrôle des normes de conformité.
- Le constat et l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et de l'environnement lors d'un sinistre.

Le marché des assurances algériens compte en première classe les sociétés publiques avec 68% (CASH les Compagnies d'Assurance des Hydrocarbure, SAA, CAAR...), en deuxième classe nous avons 25% pour les sociétés privées (l'algérienne des assurances, Alliance assurance, CIAR Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance, SALAMA assurance Algérie...) et au finale 7% pour les mutuelles (TRUST Algérie d'assurance et de réassurance, CNMA Caisse Nationale de Mutualité Agricole), comme cela est repris dans la figure N° 12 :



Source : [www.univ-ecosetif.com/seminars/takaful/21.pdf](http://www.univ-ecosetif.com/seminars/takaful/21.pdf).

**Conclusion**

L'assurance répond à un besoin pressant des personnes physiques ou morales de se prémunir contre la survenance de certains événements pouvant les affecter dans leurs droits, en prenant en charge un ensemble de risques. Elle est, en effet, caractérisé par ce qu'il est convenu d'appeler l'inversion du cycle de production, contrairement aux autres branches d'activités où, la prestation du contractant précède le paiement du prix.

L'assurance maritime joue un rôle essentiel dans les échanges mondiaux et constitue un élément incontournable pour leur développement, l'assurance de transport maritime de marchandises et l'assurance corps de navire sont des mesures applicables face aux risques liés au transport 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 se manifestent sur le plan économique et commercial.

Après avoir fait un détour théorique sur l'assurance en général et l'assurance maritime en particulier, il nous semble nécessaire de présenter d'une manière plus exhaustive le contrat d'assurance qui fera l'objet de notre prochain chapitre.

# *Chapitre 03*

**Le contrat d'assurance faculté maritime**

## Introduction

La multiplication des risques dans les transactions réduits considérablement les échanges au niveau national et international. Elle peut remettre en cause la viabilité d'une entreprise si elle ne s'intéresse pas ou ignore les risques auxquels elle s'expose. Pour surpasser cet obstacle, les assureurs ont mis en place de multiples garanties afin d'indemniser la partie touchée par le risque, après la souscription d'un contrat d'assurance.

Dans ce chapitre, nous verrons les caractéristiques du contrat d'assurance faculté maritime en première section et dans la seconde section, nous entamerons les droits et les obligations de l'assuré et l'assureur ainsi la procédure d'indemnisation.

## Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime

Le contrat d'assurance sur facultés permet au propriétaire de la marchandise d'assurer celle-ci durant le temps où il la confie à un transporteur professionnel pour être acheminé. Le contrat d'assurance faculté maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture.<sup>1</sup>

### 1. Définition et physionomie d'un contrat d'assurance faculté maritime

#### 1.1. Définition du contrat d'assurance faculté maritime

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

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

<sup>1</sup> L'article n°97 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

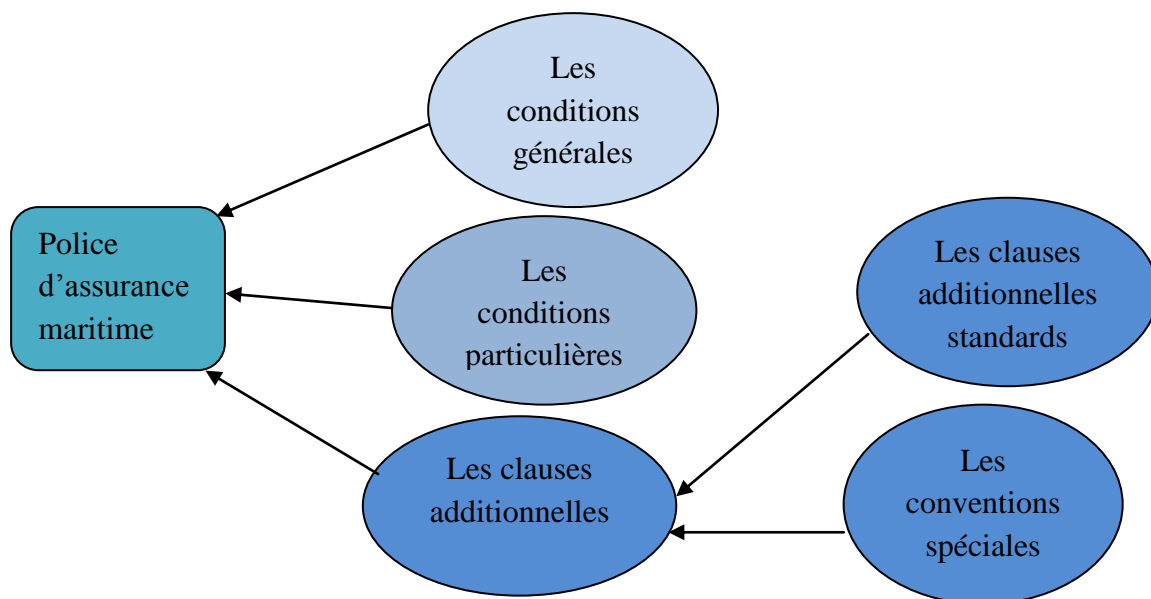
<sup>2</sup> MARQ. Jean-Patrick. Risque et assurance transport maritime, routier, aérien, ferroviaires, fluviaux, Ed, l'argus de l'assurance, France, 2003, p377.

## 1.2. Physionomie du contrat d'assurance faculté maritime

L'assurance met en présence au moins deux partenaires : l'assureur et l'assuré, les rapports entre les deux parties sont concrétisés par un contrat d'assurance appelé police d'assurance. Le contrat d'assurance est constitué de (voir la figure N°13) :

- Conditions générales ;
- Conditions particulières ;
- Clauses additionnelles et convention spéciale.

**Figure N°13 : Les conditions de souscription du contrat d'assurance faculté maritime**



**Source :** Etablie par nous même à partir de documents divers.

### 2.1. Les conditions générales

Il s'agit de dispositions communes à toutes les facultés à l'exception des marchandises exclues, elle est applicable à tous les types de polices d'assurance.

### 2.2. Les conditions particulières

Il s'agit de disposition permettant l'adaptation du contrat aux spécificités du risque garantit. Elles doivent compter<sup>3</sup> :

<sup>3</sup> L'article 98 de l'ordonnance n°95-07 correspondant aux 25 janvier 1995 relative aux assurances.

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

### 2.3. Les clauses additionnelles et conventions spéciales

- **Les Clauses additionnelles standard pour :**

- Animaux vivants
- Marchandises périssables

- **Les Convention spéciale :**

Les Conventions Spéciales ont pour objet de garantir les marchandises assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités résultant des guerres civiles ou étrangères, émeutes, mouvements populaires, hostilités, représailles, torpilles, mines et tout autre engin de guerre et, généralement, de tout accident et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.<sup>4</sup>

Les conditions particulières, les clauses additionnelles et les conventions spéciales peuvent être dérogatoires ou complémentaires aux conditions générales.

Le tout doit être régi par la réglementation en vigueur. (Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, modifiée et complétée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006).

---

<sup>4</sup> Fédération française des assurances du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifié le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

### 3. Chronologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance faculté maritime

Concernant les marchandises à assurer, elles peuvent être soit une importation ou bien une exportation

#### 3.1. Importation

Pour les marchandises transportées par voie maritime, des informations doivent être enregistrées par le producteur qui, lui permettant l'appréciation du risque avant l'application du tarif.

Il s'agit de :

- La nature de la marchandise, son poids, sa quantité, sa valeur assurée, son mode d'emballage, son arrimage et son mode de chargement (en cale ou en pontée).
- La provenance de cette marchandise.
- Le mode de couverture.

Ces informations sont primordiales pour l'attribution à l'assuré d'un taux de cotisation de base, des informations complémentaires doivent être demandées en fonction du cas de souscription qui se présente pour l'application de surprimes, majorations et rabais.

Il s'agit de :

- L'âge du navire ;
- Le pavillon d'immatriculation ;
- Le vol et disparition ;
- La prolongation de séjour à quai (majoration par quinzaine commencée au-delà du délai contractuel) ;
- Le chargement en pontée ;
- Le voyage complémentaire (aérien ou terrestre, privé ou public) ;
- Le transport en conteneur ;
- Le séjour des marchandises dans des magasins fermés.

Suite à ces informations, le producteur de la compagnie d'assurance peut déterminer le taux de cotisation globale à appliquer à la valeur déclarée pour l'obtention de la cotisation à payer par l'assuré.

### 3.2. Exportation

L'assurance des exportations de marchandises par voie maritime se souscrit tout comme leurs importations sauf qu'il y a lieu de présenter à la souscription les documents suivants :

- Le connaissement ;
- Le manifeste ;
- Le nom du navire.

**Tableau N°06 : Evolution de la balance commerciale.**

	Premier trimestre 2019**		Premier trimestre 2020*		Evolution (%)	
	DZD	USD	DZD	USD	DZD	USD
<b>importation</b>	1 344 543,21	11 333,78	1 099 298,34	9 121,76	-18,24	-19,52
	398 908,55	3 362,59	118 174,52	980,59	-70,38	-70,84
<b>exportation</b>	1 202 952,48	10 141,55	917 850,32	7 617,09	-23,70	-24,89
	23 245,73	195,97	3 767,47	31,27	-83,79	-84,05
<b>Balance commerciale</b>	-141 590,73	-1 192,23	-181 448,02	-1 504,67	28,15	26,21
<b>Taux de couverture</b>	89,48		83,50			

**Source :** Statistique du commerce extérieur de l'Algérie.

**(\*) Montants provisoires.      (\*\*) Montants consolidés.      Unité : en millions.**

**Remarque :**

Selon le tableau on constate :

- Un volume global des importations de 9,12 milliards USD, soit un recul de 19,52 % par rapport aux résultats de la même période de l'année précédente.
- Un volume global des exportations de 7,62 milliards USD, soit une baisse de l'ordre de 24,89 % par rapport aux résultats de la même période de l'année 2019.
- Un déficit de la balance commerciale de l'ordre de 1,50 milliard USD.

Ces résultats dégagent un taux de couverture des importations par les exportations de l'ordre de 83,50 % durant le premier trimestre de l'année 2020, contre un taux de 89,48 % pour la même période en 2019.

#### 4. Les différentes polices de l'assurance faculté maritime

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré, ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.<sup>5</sup>

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

Pour déterminer les documents relatifs à la production, il ya lieu de préciser le type de la police souscrite par l'assuré. On distingue trois types de polices d'assurance faculté maritime tel qu'il est illustré dans le tableau ci-dessous :

**Tableau N°07 : Les différents types de police d'assurance marchandise**

types	garanties	Leur utilisation
<b>Police au voyage</b>	Couvre la marchandise pour une expédition déterminée (un trajet déterminé).	Pour les expéditions occasionnelles.
<b>Police à alimenter</b>	Couvre la marchandise pour plusieurs expéditions (l'assuré doit prévenir son assureur préalablement à chaque expédition et l'informer de la nature et de la valeur de l'envoi).	Pour les expéditions d'objet de même nature échelonnées sur une période déterminée (pièce nécessaire pour un chantier).
<b>Police d'abonnement (police flottante)</b>	Couvre la marchandise pour toutes les expéditions faites par le souscripteur dans des limites convenues (l'assuré doit déclarer à son assureur ces expéditions dans le délai convenu).	Convient aux chargeurs qui exportent fréquemment des marchandises variées.

**Source :** Etablie par nous soins à partir de documents divers.

<sup>5</sup> KOSSIA, FRANÇAIS.T, le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Ed LIT VERLAG, France, 2003, p195.

#### 4.1. La Police d'abonnement

La police d'abonnement appelé également police flottante se rapporte à l'indétermination des biens assurés et non pas au navire. Elle couvre automatiquement tous les envois faits par l'assuré qui n'a pas besoin de faire de déclaration à chaque expédition de sa part. La police est généralement conclue pour une durée d'un an renouvelable par « tacite reconduction ». Par ailleurs, c'est une police souscrite pour couvrir tout ou une partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et/ou à l'import contre les risques au cours du transport.<sup>6</sup>

Comme son nom l'indique, c'est un contrat qui couvre des expéditions fréquentes. C'est-à-dire, elle garantit un assuré pour l'ensemble de ses expéditions à venir. Encore, c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance. Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur).

Pour souscrire ce type de police, l'assuré doit fournir à l'assureur la facture commerciale des marchandises par expédition, en contrepartie, l'assureur lui délivre un avis d'aliment à remplir pour l'expédition concernée. Ce document est signé par les deux parties.<sup>7</sup>

#### 4.2. La Police au voyage

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

Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo-exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année<sup>8</sup>. En effet, l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signée par les deux parties.

<sup>6</sup> BELOTTI. Jean, transport international de marchandise, 5<sup>ème</sup> Ed Vuibert, France, 2015, p61.

<sup>7</sup> Direction générale des douanes, code maritime algérien, guide de souscription, p67

<sup>8</sup> DAILLY.M DONALD, logistique internationale de marchandises, L'harmattan, 1<sup>ère</sup>Ed, Paris, 2013, p60.

### 4.3. La Police à alimenter

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

Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre »<sup>9</sup>.

Cette police est adaptée aux gros contrats pour lesquels l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions envisagées. Au fur et à mesure du déclenchement d'une expédition, l'assuré émet un « avis d'aliment ».<sup>10</sup>

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

### 5. La nature des risques garantis en transport maritime

Selon la réglementation algérienne des contrats d'assurance transport maritime, une avarie est considérée comme une dégradation de la cargaison intervenant durant le transport. Elle concerne aussi les dégâts subis par le navire. Mais, cette notion inclut de manière spécifique les dépenses imprévisibles et jugées indispensables effectuées durant le voyage. L'assurance maritime discerne deux catégories de risques, ceux-ci sont classés d'après leur nature soit comme des avaries particulières ou des avaries communes. Il y'a lieu de faire une distinction entre un risque et une avarie comme cela est repris dans le tableau N°08 :

<sup>9</sup> [Www.logistiqueconseil.org](http://Www.logistiqueconseil.org), recherche, information, étude et conseil, consulté le 29 décembre 2020 à 15h.

<sup>10</sup> BELOTTI. JEAN, 2015, op-cite, p60.

**Tableau N°08 : La distinction entre "un risque" et "une avarie"**

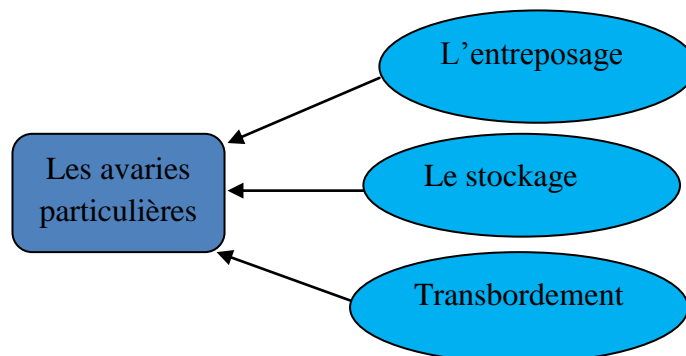
Risque	Avarie
Eventualité d'un évènement susceptible d'avoir des conséquences fâcheuses.	Domage survenue aux marchandises.
↓	↓
Cause	Conséquences

**Source :** Etablie par nous même.

### 5.1. Les avaries particulières

L'expression « avaries particulières » concerne ici les dommages causés aux marchandises transportées (voir la figure N°14), ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité subies par la marchandise elle-même au cours de son transport. Ces avaries peuvent donc provenir des risques maritimes, terrestres, aériens, fluviaux, au cours de transport lui même et résulter<sup>11</sup> :

- Soit d'évènement majeurs : c'est-à-dire qui touche à la fois le moyen de transport et son chargement (naufage, abordage, incendie, déraillement, etc.)
- Soit d'accident touchant que la marchandise (mouille par eau ou pluie)

**Figure N°14 : Les composants d'avaries particulières.**

**Source :** Etablie par nous même.

<sup>11</sup> PUTZEYS. JAQUE, droit des transports et droit maritime, Edition bruylant, 1993, p116.

## 5.2. Les avaries communes

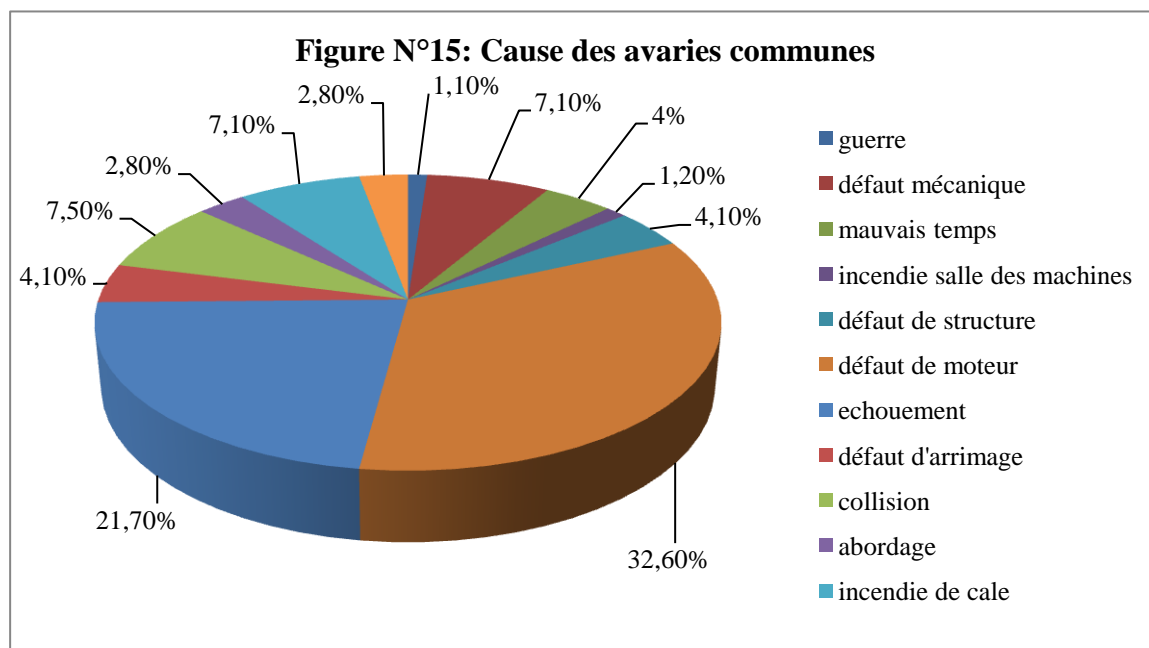
C'est une règle très particulière en matière d'assurance transport maritime. Elle implique une répartition équitable, entre toutes les parties intéressées, des dépenses impératives dues à un évènement extérieur qui met en péril une expédition et nécessite des sacrifices financiers. Il peut s'agir<sup>12</sup> :

- Du largage d'une partie de la cargaison.
- De l'utilisation de remorqueurs.
- De réparation sur le navire, etc.

L'ensemble des propriétaires concernés par le voyage doivent contribuer aux frais, même s'ils ne sont pas assurés, de ce fait, l'avarie commune peut avoir de graves conséquences pécuniaires.

Il ya lieu à noter qu'il y a avarie commune pour échapper à un danger menaçant, lorsqu'un commandant est conduit à sacrifier une partie des marchandises à bord ou à engager des frais de sauvetage très importants (ex : incendie, échouement...), voir la figure N° 15.

Dans ce cas, toutes les personnes ayant des marchandises sur ce navire doivent participer aux dépenses, proportionnellement aux valeurs sauvées, y compris le corps de navires.



**Source :** Etablie à partir des informations du comité des assureurs maritimes et transport.

<sup>12</sup> [www.DALLOZ.fr](http://www.dalloz.fr), droit maritime, fiche d'orientation, consulté le 29 décembre 2020 à 23h.

## 6. Les principaux modes d'assurance faculté maritime

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

### 6.1. Les garanties « FAP SAUF »

Dans l'assurance franc d'avaries particulières sauf « FAP SAUF » sont aux risques de la Société, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des évènements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

Abordage ; échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison; incendie; explosion; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement; déraillement; heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art; chute d'arbres; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement; avalanche; foudre; inondation; débordement de fleuves ou de rivières; débâcle de glaces; raz de marée; cyclone ou trombes caractérisés; éruption volcanique et tremblement de terre.<sup>13</sup>

### 6.2. Les garanties « TOUS RISQUE »

Dans l'assurance « TOUS RISQUES », sont aux risques de l'assureur, dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des évènements majeurs cités dans garantie « FAP SAUF », que généralement par fortune de mer ou évènements fortuits ou de force majeure.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> Direction générale des douanes, code maritime algérien, article 2, p5.

<sup>14</sup> Code 7.4.1 de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

### 6.3. Dispositions communes aux deux modes d'assurance

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

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

**Tableau N°09 : Le choix des garanties en faculté maritime.**

Garantie	Avaries communes	Certaines avaries aux marchandises	Toutes les avaries aux marchandises	Vol partiel ou total	Guerre, grève, émeutes
FAP SAUF	Oui	Oui			
TOUS RISQUES	Oui		Oui	Oui	
Plus surprime	Oui		Oui	Oui	Oui

**Source :** Etabli par nos soins à partir de notre stage à la CRMA.

## 7. Les risques exclus dans tous les cas de garantie d'assurance

Les risques exclus sont réparties en deux catégories à savoir les exclusions absolues et les exclusions relatives

### 7.1. Exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995

relative aux assurances. Dans ce cas, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences<sup>15</sup> :

- Les fautes intentionnelles ou lourdes de l'assurée
- Les dommages et pertes matériels qui résultent des infractions aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité, ainsi que les dommages résultant d'amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisition, dommages – intérêts, contre- bande, commerce prohibé ou clandestin, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à la garantie tous risques.
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de radioactivité ainsi que des effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle des particules.

Ils sont exclus aussi de la garantie, les dommages et pertes matériels provenant :

- d'un emballage ou d'un conditionnement insuffisant de la marchandise.
- des freintes de route.
- d'un retard dans la livraison de la marchandise.

## 7.2. Exclusions relatives

Elles sont prises en charge par l'assureur moyennant paiement d'une surprime conformément à l'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, les risques exclus à moins de stipulation contraire (sauf convention et cotisations spéciales, l'assureur est également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences) sont <sup>16</sup>:

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

<sup>15</sup> L'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

<sup>16</sup> L'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Émeutes, mouvements populaires, grèves ;
- Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.
- Violation de blocus ;
- Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fût et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

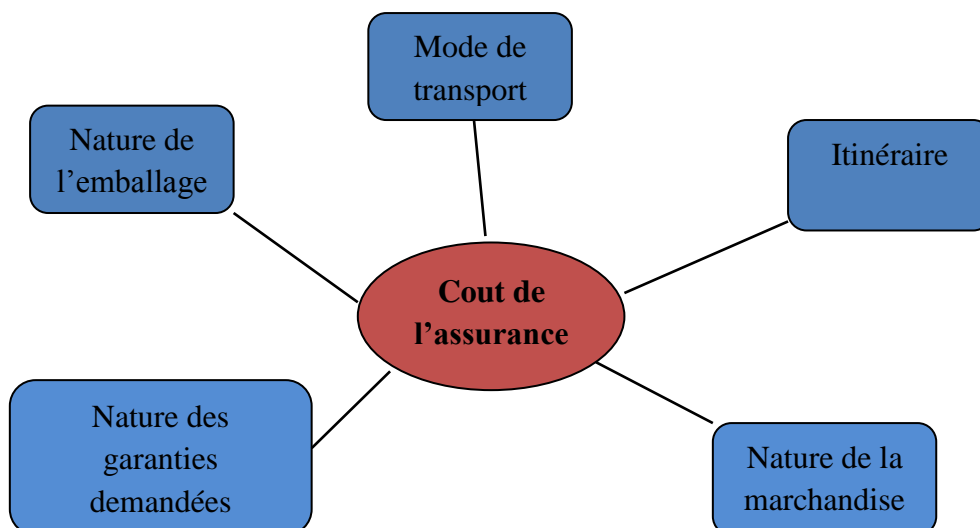
Elles sont également exclues (à moins de stipulation contraire et cotisations spéciales) :

- Les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés ;
- Les colis postaux, même avec valeur déclarée.

## 8. les facteurs influençant le cout de l'assurance

Les raisons qui font que le cout de l'assurance soit plus élevé ou plus bas dépend des différents facteurs tels qu'il est illustré dans le schéma ci-dessous :

**Figure N°16 : Les facteurs influençant le coût d'assurance**



**Source :** Denis. C ; François. D, transporter à l'international, 4 édition, 2015.

### 8.1. La nature de la marchandise

Elle peut être fragile, elle peut être tentante donc valable, elle peut être périssable. Pour les marchandises dangereuses, le cout de l'assurance est plus élevé.<sup>17</sup>

### 8.2. La nature de l'emballage

Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse.

### 8.3. Le mode de transport

L'assurance est l'un des domaines où le transport aérien marque des points sur le transport maritime. En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins chère que l'assurance maritime.

Dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, qui vient conforter l'économie sur l'emballage et le poids, car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent donc plus cher (en moyenne 2 à 3 fois plus cher) que le transport aérien.

Concernant l'incoterm utilisé au contrat : une assurance de marchandise vendue **FOB** coûte moins cher au vendeur qu'une assurance **CIF**. En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui supporte les risques de transport : le vendeur ou l'acheteur selon l'incoterm retenu) a le choix entre différentes formules d'assurance, de la moins à la plus étendue c'est exactement comme en matière d'assurance automobile : l'assuré peut se couvrir ou tiers ou tous risques : la prime ne sera pas la même.

### 8.4. L'itinéraire assuré

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risques comme, l'Est de la méditerranée, les alentours de Cuba ou le détroit d'Ormuz et le golfe arabe.

<sup>17</sup> LANDEL. J, les assurances transport, 5<sup>ème</sup> édition l'Argus de l'assurance, Paris, 2006, p49.

## **Section 2 : Obligations, droits et tarification du contrat d'assurance faculté maritime**

Avant de citer les éléments de base par laquelle les compagnies d'assurance mettent devant pour la tarification du contrat d'assurance faculté maritime, il nous semble nécessaire de déterminer les droits et obligations des deux parties d'un contrat d'assurance.

### **1. Les obligations et les droits des parties du contrat faculté maritime**

Avant de prétendre, l'obligation de l'assureur à l'indemnisation, l'assuré doit assumer un certain nombre d'obligations depuis la conclusion du contrat.

#### **1.1. Les obligations et les droits de l'assuré**

Diverses obligations incombent à l'assuré, celles-ci sont édictées par l'article 108 de l'ordonnance 95-07 et elles sont liées à<sup>18</sup> :

- L'obligation de déclarer toutes les circonstances du risque.
- L'obligation de payer la cotisation selon les modalités fixées au contrat.
- L'obligation de déclaration (déclaration du sinistre, aggravation du risque, etc.)
- L'obligation de prendre des mesures préventives et conservatoires.
- L'obligation de sauvegarder les intérêts de l'assureur.

##### **1.1.1. Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré**

L'assuré est tenu :

- D'observer les obligations dont il a été convenu avec l'assureur et celles édictées par la législation en vigueur, notamment en matière d'hygiène et de sécurité, pour prévenir les dommages et/ou en limiter l'étendue.<sup>19</sup>
- D'aviser l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de donner toutes les explications exactes concernant ce sinistre et son étendue et de fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur.<sup>20</sup>
- Lorsque l'assuré n'a pas observé les obligations prévues ci-dessus et que les conséquences de cette inobservation ont contribué aux dommages ou à leur étendue,

<sup>18</sup> L'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>19</sup> Alinéa 5<sup>ème</sup> d'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>20</sup> Alinéa 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> d'Article N° 15 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

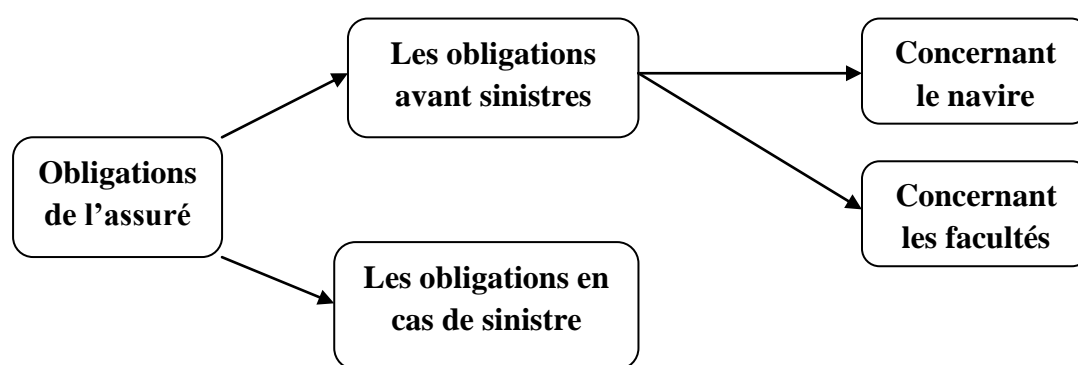
l'assureur peut réduire l'indemnité proportionnellement au préjudice réel subi par lui du fait de l'assuré<sup>21</sup>.

- De prendre toute mesure nécessaire tendant à la sauvegarde des droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables des dommages.<sup>22</sup>

### 1.1.2. Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter

Ces mesures sont applicables par l'assuré avant la réalisation de sinistre et même en cas de sinistre, comme cela est repris dans le schéma ci-dessous :

**Figure N°17 : Les obligations de l'assuré**



**Source :** Etablie par nous soins à partir de sources diverses.

#### 1.1.2.1. Les mesures à prendre avant sinistre

- **Concernant le navire**

Malgré le choix des caractéristiques du navire-transporteur incombent au fournisseur, le réceptionnaire doit veiller (à travers son contrat de vente) au bon choix afin de garantir une double protection pour ses marchandises et pour ses droits de recours ainsi que ceux de son assureur dument subrogé ou mandaté, conformément aux stipulations des articles 32 des conditions générales et 9 des conditions particulières :

- ❖ Les taux de cotisations fixés, d'autre part, ne s'appliquent en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans de plus de 500 unités de jauge (une méthode de mesure de capacité de transport d'un navire). Lorsqu'à l'insu de l'assuré, les conditions relatives au navire ne sont pas

<sup>21</sup> Article N° 22 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>22</sup> Alinéa 6<sup>ème</sup> Article N° 108 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et moyennant surprime éventuelle.<sup>23</sup>

❖ Il est spécifié que les marchandises assurées dument préparées et conditionnées sont transportées sur des navires<sup>24</sup> :

- Âgés de moins de vingt-cinq (25) Ans, effectuant la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction et répondant aux spécifications contenues au paragraphe 1er de l'article 32 des conditions générales.

- Appropriés pour le transport des dites marchandises.

- Certifiés ISM (code international de gestion et de sécurité).

Il serait mutuellement entendu que si les conditions ci-dessus ne sont pas remplies, des surprimes d'âge étaient appliquées et acquittées par l'assuré pour tous les chargements effectués sur des navires âgés de plus de 25 ans.

- **Concernant les facultés**

L'assuré doit prendre toutes les mesures pour protéger les biens assurés, en procédant :

- Au bâchage des camions

- Au ramassage des pertes sur les quais et ponts des navires

- À la surveillance des camions lors de leur passage sur les ponts, bascule

- Au stockage de la marchandise à l'abri des intempéries

- Au respect du tonnage autorisé des camions.

### **1.1.2.2. Les mesures à prendre en cas de sinistre**

L'assuré doit prendre toutes les mesures conservatoires et/ou de sauvetage pour limiter les dommages et/ou atténuer les conséquences.

L'assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes 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.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Articles N° 32 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>24</sup> Article N° 9 des conditions particulières de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>25</sup> Alinéa 4 de l'article N° 16 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances

Conserver le droit de recours en cas d'avaries ou pertes en formulant immédiatement des réserves au transporteur et/ou tiers responsable et faire établir, lorsque les dommages sont apparents et avant de prendre livraison de la marchandise, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant. Si l'avarie ou le manquant est occulte, la lettre de réserves doit être adressée au plus tard dans les trois (03) jours qui suivent la livraison des facultés.

Aussi, ces réserves doivent être écrites et adressées par lettre recommandée : en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison des marchandises ; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissance.<sup>26</sup>

La réception de la chose transportée éteint toute action contre le transporteur pour avarie ou perte partielle si, dans les trois jours, non compris les jours fériés légaux, qui suivent celui de cette réception, le destinataire, l'expéditeur ou toute personne agissant pour le compte de l'un d'eux n'a pas notifié au transporteur, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

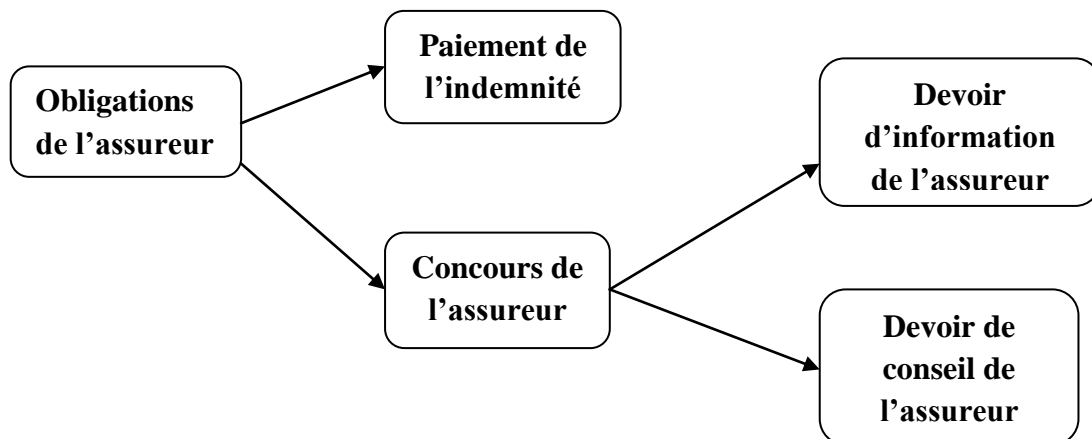
Cette protestation sera, cependant, valable, qu'elle qu'en soit la forme, si la preuve est fournie par l'accusé de réception du transporteur qu'elle a été formulée dans le délai ci-dessus.

## **1.2. Les obligations et droits de l'assureur**

Les obligations de l'assureur sont illustrées dans la figure suivante, le paiement de l'indemnité figure en premier lieu.

---

<sup>26</sup> L'article N° 790 du code maritime algérien.

**Figure N°18 : Les obligations de l'assureur**

**Source :** Etablie par nos soins à partir de sources diverses.

### 1.2.1. Le paiement de l'indemnité

Il faut noter qu'avant de prétendre à l'indemnité, l'assuré doit d'abord observer la procédure prévue au contrat depuis sa souscription jusqu'à l'éventuelle signature de l'acte de subrogation. En effet, un certain nombre d'obligations incombe à l'assuré.

Dans ce cas, le rôle de l'assureur va consister donc à vérifier si l'assuré a assumé ses obligations et produit toutes les informations et documents requis, y compris les mesures conservatoires. Si l'assureur admet la réclamation, il s'agira pour lui de procéder à l'indemnisation.

L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance. Passé ce délai, l'assuré peut réclamer outre l'indemnité due des dommages et intérêts.

### 1.2.2. Concours de l'assureur

- **Devoir d'information de l'assureur**

Avant la conclusion du contrat, l'assureur remet à l'assuré un exemplaire du projet de contrat et de ses pièces annexes ou une notice d'information sur le contrat qui décrit précisément les garanties assorties des exclusions, ainsi que les obligations de l'assuré.

L'assureur doit fournir ces éléments à l'assuré même si ce dernier ne lui en fait pas la demande, afin de permettre au preneur d'assurance de procéder à un comparatif des garanties et prix pratiqués.

- **Devoir de conseil de l'assureur**

Le devoir de conseil est destiné à orienter le choix de l'assuré au mieux de ses intérêts. Il suppose nécessairement de la part du professionnel de l'assurance qu'il livre une appréciation quant à l'opportunité ou non de souscrire à tel ou tel type de contrat d'assurance.

En ce qui concerne le devoir de conseil, il n'est autre qu'une expression particulière du devoir de loyauté, visant à orienter la décision de l'assuré en opportunité et en faveur de ses intérêts. Dans sa plus parfaite expression, le devoir de conseil de l'assureur devrait pouvoir permettre au proposant de répondre en toute objectivité à la question de savoir s'il doit ou ne doit pas conclure.

## **2. les tarifications du contrat d'assurance faculté maritime**

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

### **2.1. Procédé de tarification**

Le taux global est égal au taux de base auquel ; qui ajoute éventuellement des surprimes et des taux de majoration et qui déduit éventuellement des taux de réduction technique et des taux de rabais.

Taux global = taux cumulé + total des surprimes + totales des taux de majoration – total des taux de réduction technique et rabais

### **2.2. Les facteurs de la tarification pour l'assurance faculté maritime**

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

- la valeur assurée
- la fixation de la prime
- les surprimes

-la réduction technique et les rabais

### 2.2.1. La valeur assurée

Toute opération d'assurance, qu'il s'agisse d'une assurance ou voyage ou d'un avis d'aliment dans le cadre d'une police d'abonnement, donne lieu à la déclaration d'une « valeur d'assurance ». Cette valeur sert de base au calcul de la prime, et fixe la limite de l'indemnisation, dans la mesure où l'assuré apporte la preuve que le préjudice direct subi a atteint ce montant.<sup>27</sup>

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement, pour les facultés, les frais accessoires et du profit espéré<sup>28</sup> :

- Lorsque la somme assurée s'avère inférieure à la valeur réelle, l'assureur n'est tenu de payer qu'un montant :
  - Égal à la valeur assurée, en cas de sinistre total.
  - Déterminé proportionnellement à la valeur assurée par rapport à la valeur réelle, en cas de sinistre partiel.
- Lorsque la somme assurée s'avère supérieure à la valeur assurable telle que définie précédemment, l'assureur n'est tenu de payer qu'à concurrence de cette dernière valeur.

Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'assuré pour les expéditions antérieures de même nature.<sup>29</sup>

### 2.2.2. La fixation de la prime

Pour déterminer la somme de la prime, il s'agit de déterminer le taux global des données Suivantes :

---

<sup>27</sup> PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOIJ, Exporter, pratique du commerce international, 24<sup>ème</sup> édition Foucher, 2013, France, P285.

<sup>28</sup> Article N° 105 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relatif aux assurances.

<sup>29</sup> L'article N° 12, conditions générales sur faculté maritime, de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- La nature et le poids de la marchandise.
- Provenance.
- Âge de navire (plus de 16 ans c'est une surprime).
- Pavillons.
- Mode d'assurance (tous risques, FAP SOUF).
- Garantie complémentaire.
- Qualité des emballages.

### 2.2.3. Les surprimes

La surprime est un supplément de prime ou de cotisation à l'assuré en plus de la cotisation de base pour diverses raisons, telle que : l'aggravation du risque, souscription d'une garantie complémentaire, rachat d'une franchise ou d'une exclusion, fractionnement de la prime.<sup>30</sup>

Il existe plusieurs types de surprimes :

- Surprimes pour vol et disparition : le taux applicable à la garantie « vol et disparition » dépend de la catégorie de marchandises à déterminer selon la nomenclature « vol et disparition » (prévu à l'article N° 3 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Surprime pour le risque de guerre ;
- Les surprimes d'âge du navire et de pavillon : (prévu à l'article N° 33 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Surprime pour transbordement : (prévu à l'article N° 11 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Majoration prolongation de séjour à quai : les marchandises appelées à séjourner à quai après débarquement au-delà du délai contractuel, peuvent être couvertes moyennant une majoration de la cotisation de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition ;
- Majoration pour voyage complémentaire : dans les couvertures « magasin à magasin » le terrestre complémentaire ne donne pas droit à une majoration lorsqu'il est circonscrit dans un rayon inférieur ou égal à 50Km. Au-delà de cette limite, la garantie

<sup>30</sup> ANDEL.J, CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000, P354.

est accordée moyennant une majoration de la cotisation de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition ;

- Majoration pour chargement en pontée.

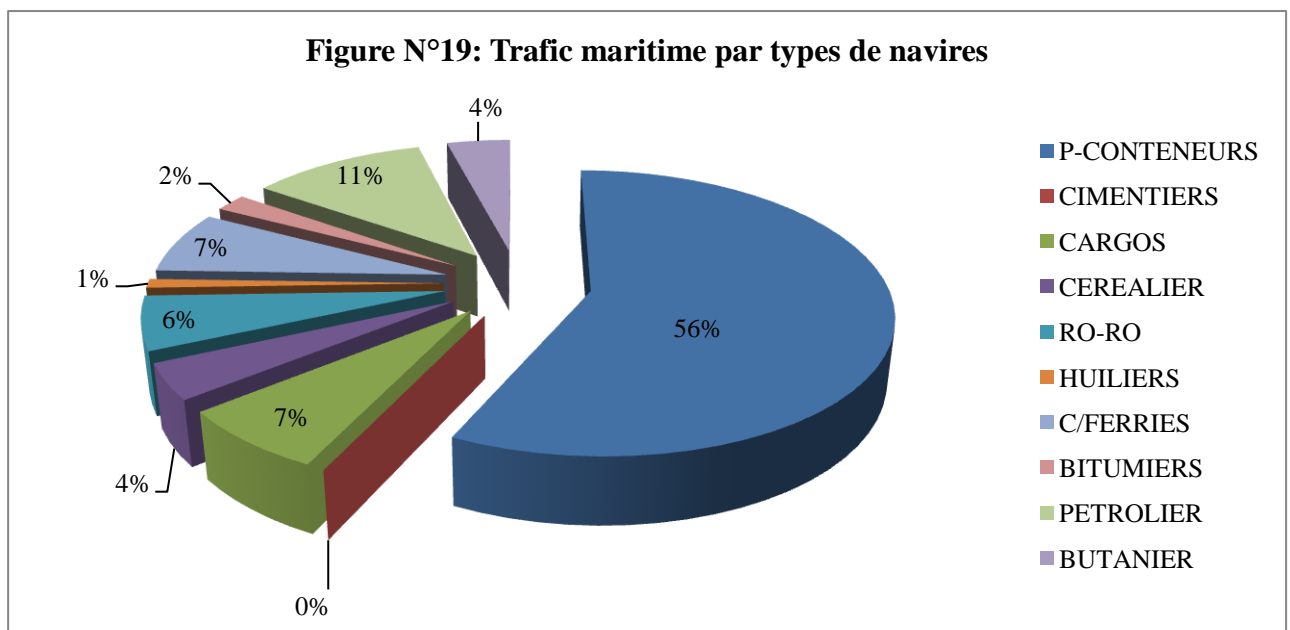
#### 2.2.4. Réduction technique et rabais

Ces réductions et rabais faits par l'assureur pour l'assuré en cas de transport de marchandises en conteneurs de la surveillance du déchargement par l'expert de l'assuré et enfin de la justification de séjour en magasin.

##### 2.2.4.1. Transport en conteneurs

Le transport en conteneurs est plus sécurisé par rapport au transport en vrac, pour cela la plupart des transactions commerciales maritimes en Algérie se fait par des navires porte-conteneurs, bien que ce dernier coûte plus chère que le transport en vrac.

La figure suivante représente le trafic maritime par type de navire pour l'année 2018 en Algérie.



Source : Echos du port d'Alger, actualité portuaire, n°145, 2018,p2.

##### 2.2.4.2. Surveillance de déchargement

Quand l'assuré fait surveiller le déchargement de sa marchandise par un expert qu'il désigne, afin d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et de permettre l'identification des responsables de sinistre éventuels et préserver les recours. En cas

d'absence de sinistre, l'assuré aura droit à une ristourne équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus pour cette opération, mais sans dépasser 50 % de la cotisation de base.

#### **2.2.5. Séjour en magasin**

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

### **Conclusion**

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

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

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

Le bon fonctionnement du contrat d'assurance est un élément primordial dans le secteur assurantiel, pour cela, le chapitre suivant et le dernier traitera ce point d'une façon approfondie.

# *Chapitre 04*

**Etude de cas auprès de la CRMA**

## **Introduction**

Ce dernier chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théoriques, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche au sein de la Caisse Régionale de la Mutualité Agricole de Tizi-Ouzou. Ainsi, durant la période de notre stage, nous avons pu collecter des informations qui ont fait l'objet d'un traitement, dans l'intention de présenter un cas relatif à notre thème.

Le présent chapitre est constitué de deux sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil et la seconde concernera une étude sur le fonctionnement du contrat d'assurance faculté maritime entre l'assuré et la compagnie d'assurance, et ceci, en illustrant grâce à un cas concret de la mise en œuvre de ce genre de contrat.

### **Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil**

Avant d'entamer l'analyse de notre cas, sur une assurance faculté maritime au niveau de la compagnie d'assurance la CRMA, il est nécessaire de procéder d'abord à la présentation de la Caisse Nationale de Mutualité Agricole, ensuite nous allons présenter la caisse régionale de Tizi-Ouzou.

La mutualité agricole est une institution qui porte sur les associations professionnelles à caractère non commercial et à but non lucratif. La mutualité agricole organisée en caisses nationales et caisses régionales.

La mutualité agricole, leader incontesté pour la couverture en assurance agricole, confrontée aujourd'hui aux transformations que connaît son environnement, à la suite de l'ouverture du marché des assurances à la concurrence s'est attelée à répondre aux nouveaux besoins exprimés par ses sociétaires et aux exigences du nouveau paysage économique.

La Caisse Nationale de Mutualité Agricole offre ses services à travers son réseau constitué de caisses Régionales de Mutualité Agricole, et de bureaux locaux à une clientèle composée de la population agricole et rurale et des investisseurs dans le secteur agricole dans les domaines des assurances des biens.

## **1. Présentation de la Caisse Nationale de Mutualité Agricole (CNMA)**

### **1.1. Historique de la CNMA**

L'historique de la mutualité agricole remonte à plus d'un siècle. Les premières caisses ont été créées dès 1907. L'installation de la caisse centrale de réassurance des mutuelles agricoles au niveau de la Maison de l'agriculture (ex Boulevard Baudin et actuel siège du ministère de l'agriculture et du Développement rural) a eu lieu le 02 février 1932. La création des caisses mutuelles d'assurances sociales agricoles chargées de gérer les assurances sociales agricoles ont daté de 1949. Instituée par l'ordonnance 64-72 du 03 décembre 1972, la CNMA œuvre, aujourd'hui, prioritairement pour la promotion et le développement du secteur de l'agriculture et du développement rural. Cette ordonnance a confié à la CNMA la gestion des assurances économiques agricoles et des assurances sociales agricoles. En 1995, l'activité de la sécurité sociale agricole a été transférée au régime général de la sécurité sociale. Le décret 95-97 du 01 avril 1995 a élargi le champ d'activité de la Mutualité agricole aux opérations de banque et a élargi son domaine d'intervention aux secteurs des forêts, de la pêche, de l'aquaculture, de l'agroalimentaire et des activités connexes.<sup>1</sup>

Au départ elle portait le nom de Caisse Centrale de Réassurance des Mutuelles Agricoles (C.C.R.M.A), par la suite elle a changé de nom.

### **1.2. Organisation de la CNMA**

Sur le plan structurel, les Directions Générales de la CNMA sont :

- Direction des Assurances Animales.
- Direction des Assurances Végétales.
- Direction des Assurances Automobiles.
- Direction des Assurances Transport maritime.
- Direction des Assurances Incendie, Accidents et Risques Divers (I.A.R.D).
- Direction de Réassurance et Actuariat.

La Mutualité agricole est constituée par un réseau de 66 caisses régionales en 2015, et 356 bureaux locaux et d'une caisse nationale, la CNMA.

---

<sup>1</sup> [www.cnma.dz](http://www.cnma.dz), consulté le 01 janvier 2020 à 17h.

Les caisses de mutualité agricole sont des sociétés civiles de personnes, à but non lucratif et à caractère mutualiste.

Elles sont créées par un acte authentique devant notaire par des personnes physiques ou morales qui apportent des parts sociales leur assurant un statut de sociétaires.

Les parts sociales forment le capital de la caisse, les sociétaires élisent un conseil d'administration à sa tête un président. La Caisse nationale (CNMA) a pour sociétaires les CRMA.

Les présidents des caisses régionales, qui composent l'assemblée générale, élisent le conseil d'administration de la CNMA composé de neuf (9) membres sept (7) sont élus parmi la composante de l'assemblée générale, dont le mandat est fixé à cinq ans et deux sont désignés.

Le Directeur Général de la CNMA est désigné par décret présidentiel sur proposition du ministre de l'agriculture et du développement rural après avis du conseil d'administration. De ce fait, il est également Directeur Général des CRMA dont il nomme les directeurs.

La CNMA réassure les CRMA et garantit leurs engagements. La CNMA, institution financière mutualiste, est la partenaire privilégiée des pouvoirs publics dans la mise en œuvre des plans de développement de l'agriculture.

Elle domicilie et gère une partie des fonds de l'État pour le soutien et le développement du secteur de l'agriculture. Elle accompagne ses sociétaires et ses assurés. Elle protège les biens et les personnes contre les aléas climatiques. Elle joue un rôle social et économique prépondérant dans le monde agricole et rural.

### **1.3. Activité de la CNMA**

En dépit de la libéralisation et de l'ouverture du marché des assurances, instituées suite à la promulgation de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, la CNMA demeure, malgré la concurrence, le leader incontesté des risques agricoles. Toutefois, la CNMA n'entend pas se contenter de cet acquis. Elle agit de façon permanente en vue de consolider sa place et conquérir de nouvelles parts du marché. Pour ce faire, outre la signature de plusieurs conventions d'assurance avec les principaux acteurs du monde agricole et rural, la CNMA œuvre de façon constante pour adopter les produits déjà commercialisés aux besoins de la

clientèle. Mais si le segment des assurances agricoles demeure prioritaire dans le cadre de sa politique de développement, il n'en reste pas moins que la CNMA propose toute une gamme de produits couvrant d'autres secteurs d'activité.

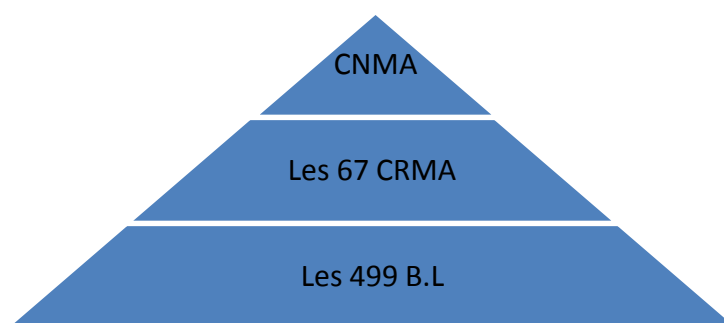
#### 1.4. Avantage de la CNMA

La CNMA exerce une activité agricole qui est à la base du développement économique et sociale, c'est un assureur soucieux d'aider ses clients à identifier et à maîtriser les risques.

La CNMA offre à ses sociétaires et clients une gamme de produits d'assurance qui lui sont propres tant sur le plan technique que financier, une couverture maximale du patrimoine des assurés grâce à l'importance de son réseau.

#### 1.5. Organisation de la caisse mutualité agricole

**Figure 20 : organisation de la mutualité agricole**



**Source :** document interne à la CRMA

Les caisses de mutualité agricoles constituent un groupe de 3 niveaux de forme pyramidale, décentralisée, unie et solidaire (voir la Figure N°20) :

- **Le bureau local :** la création d'un bureau local se fait par autorisation du directeur général de la CRMA.
- **La caisse régionale :** l'assemblée générale de la caisse régionale comprend les sociétaires qui ont des parts sociales au niveau de la caisse. Suite à cette assemblée générale, le conseil d'administration est élu pour une période de quatre (04) années de suite, et composé des membres sociétaires suivants :
  - Cinq administrateurs élus par l'assemblée générale conformément aux dispositions statutaires

- Un représentant non éligible du ministère de l'agriculture
- **La caisse nationale** : l'assemblée générale est composée des présidents de l'ensemble des caisses régionales, dont chacun ne dispose que d'une voix. Le conseil d'administration contient 12 membres dont 09 membres sont élus parmi les membres composants de l'assemblée générale et 03 membres représentant le ministère de l'agriculture et du développement rural.

## **2. Présentation de la Caisse Régionale de Mutualité Agricole de Tizi-Ouzou**

La Caisse Régionale de la Mutualité Agricole (CRMA) offre un tas de produit qui sont avantageux tant pour l'assureur et pour l'assuré, à côté des assurances pratiquées par toutes les compagnies d'assurance, la CRMA quant à elle, son activité fondamentale comme son nom l'indique est beaucoup plus centrée sur l'activité agricole.<sup>2</sup>

### **2.1. Localisation de la CRMA de Tizi-Ouzou**

La Caisse Régionale de Mutualité Agricole (CRMA) de Tizi-Ouzou est située à : 80, Rue ABANE Ramdane 15000 Tizi-Ouzou.

### **2.2. Agrément de la CRMA Tizi-Ouzou**

L'agrément de la CRMA DE Tizi-Ouzou lui permet de fonctionner sous la tutelle de la CNMA. La création de n'importe quelle autre caisse est soumise à l'autorisation préalable de celle-ci, sa composition doit comprendre le nombre de sociétaires admis, le capital social souscrit et libéré, la circonscription territoriale et la liste des sociétaires fondateurs.

### **2.3. Circonscription territoriale de la CRMA de Tizi-Ouzou**

La CRMA de Tizi-Ouzou se limite au territoire de la wilaya. Généralement, la circonscription territoriale initiale d'une caisse est délimitée les créations et peut-être modifiée en cas de fusion de deux autres pour des raisons de rentabilité économique. Elles doivent avoir l'accord préalable de la CRMA et elles doivent être limitrophes.

### **2.4. Inscription aux parts sociales de la CRMA de Tizi-Ouzou**

L'assemblée générale de la CRMA de Tizi-Ouzou fixe le nombre de parts sociales d'adhésion à souscrire par les différentes catégories de sociétaires. Elle peut augmenter le

---

<sup>2</sup> BOUKELLAL.N, présentation de la CRMA de Tizi-Ouzou (document interne de l'entreprise 2018)

nombre de part sociale minimum à souscrire par des futurs sociétaires, et ceci en tenant compte de l'évolution de l'environnement économique.

La valeur de vente de la part sociale peut subir une dépréciation suite aux pertes enregistrées et imputées au capital social, et dans ce cas l'assemblée générale statuant en session extraordinaire, peut exiger de nouveaux quotes-parts à ses actionnaires pour compenser les pertes occasionnées.

Les parts sociales ne sont pas vendables ni transmissibles saufs au profit d'un sociétaire déjà agréé par le conseil d'administration de la caisse, Elles sont inscrites sur un registre spécifique et les sociétaires sont enregistré dans un compte spécial, individuel ouvert en son nom.

## **2.5. Le conseil d'administration de la CRMA de Tizi-Ouzou**

Le directeur de la CRMA de Tizi-Ouzou assiste aux réunions du conseil d'administration et assure le secrétariat et tient le registre des délibérations qu'il signe avec le président. Dans le cas où le conseil d'administration manque à ces obligations, ou prend des décisions contraires à la réglementation, le conseil national peut procéder à sa suspension.

Dans l'exercice de leurs fonctions, les administrateurs de la CRMA de Tizi-Ouzou ne perçoivent pas d'honoraires, ni de dons, de quelque nature que ce soit, ils ne peuvent prétendre à des avantages spécifiques auprès de la caisse. Mais par contre, ils reçoivent des indemnités dont la valeur qui ne doit pas dépasser les huit jours par mois.

## **2.6. Le président du conseil d'administration de la CRMA de Tizi-Ouzou**

Le président assume un rôle principal au sein de la CRMA, c'est le premier responsable auprès de l'assemblée générale. Il a le droit de regard sur les actes de gestion sans cependant disposer de pouvoir dans la matière, tous comme il peut signaler les insuffisances qu'il aura détectées à la CNMA. Il est tenu de recevoir huit (08) jours par mois les sociétaires, les écouter, et régler leurs problèmes, ainsi que l'animation d'activité visant à informer, sensibiliser de nouveaux adhérents à la caisse de mutualité agricole.

## **2.7. L'assemblée générale de la CRMA de Tizi-Ouzou**

La réunion de l'assemblée générale de la CRMA de Tizi-Ouzou est conduite par le président de conseil d'administration. Le directeur assiste au déroulement de la réunion, ainsi que le président de ministère de l'agriculture. Cette réunion peut être demandée aussi par le commissaire au compte du DG de la CRMA.

## **2.8. Les commissaires au compte de la CRMA de Tizi-Ouzou**

Un ou plusieurs commissaires aux comptes selon le niveau d'activité de la caisse, sont désignés par l'assemblée générale ordinaire pour une durée de trois (03) années. Ils sont chargés de présenter à l'assemblée un rapport détaillé sur la situation de la caisse, sur les bilans, les comptes de résultat, et de vérifier l'exactitude des informations données sur l'état financier et sur le rapport de gestion par le conseil d'administration.

## **2.9. Les bénéfices réalisés au niveau de la CRMA de Tizi-Ouzou**

Les bénéfices réalisés à partir des résultats de bilan d'activité sont répartie comme suit :

- Une partie destinée à alimenter les fonds de ristournes directes et indirectes ;
- Une partie destinée à alimenter les fonds de solidarité auprès de la CRMA ;
- Une partie destinée à la gratification des cadres et employés de la CRMA ;
- Une partie est destinée à alimenter l'enveloppe budgétaire annuelle destinée à alimenter les membres du conseil d'administration. Ce qui reste l'assemblée générale décidera de son utilisation ;

## **2.10. Les activités de la CRMA de Tizi-Ouzou**

Elle offre à sa clientèle (sociétaire et autre clients), les services suivants :

- Les assurances agricoles et extra agricoles ;
- Les opérations de banque et de crédit ;
- La gestion des fonds d'Etat et aide à l'agriculture ;
- Les opérations d'intermédiaire financière ;

## **Section 02 : Fonctionnement du contrat d'assurance faculté maritime : cas d'importation de matériaux médicaux par l'entreprise SARL HOSPIMED.**

L'entreprise Algérienne SARL HOSPIMED est une société à responsabilité limitée du secteur privé, elle a été créée le 03 août 1999, son siège se localise au Carrefour du 20 Avril, Immeuble KESSI, bâtiment A, Nouvelle Ville BP 232 (15010-Anane Rabah) 15000 Tizi-Ouzou Algérie.

La société HOSPIMED, est en situation d'importation de matériel médical, c'est pour cela qu'elle doit prendre toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et/ou les pertes, en souscrivant un contrat d'assurance avec la compagnie d'assurance CRMA de Tizi-Ouzou.

Pour ce cas, nous avons pris le dossier du client assuré «HOSPIMED», et nous essayerons d'expliquer toute la procédure de la souscription.

### **1. La production d'assurance de l'importateur « HOSPIMED » au niveau de la CRMA**

Cette démarche consiste pour la CRMA à la sensibilisation de l'assuré « HOSPIMED » sur l'importance de la prévention des risques. La vérification du respect des procédures à suivre en cas de sinistre et l'instruction du dossier sinistre.

#### **1.1. La sensibilisation de l'assuré sur l'importance de la prévention des risques**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré sache que la prévention ne doit pas intervenir seulement en cas de sinistre, bien que ce dernier permette aux assureurs, assurés et aux autres intervenants, de réfléchir sur les causes et les moyens de les supprimer ou du moins de les atténuer.

La prévention doit également se situer avant l'expédition par une réflexion sur la protection de la marchandise elle-même, son conditionnement, son emballage, les diverses entreprises à qui elles vont être confiées durant l'expédition... etc.

#### **1.2 La vérification des procédures à suivre par l'assuré en cas de sinistre**

Pour que le gestionnaire de la CRMA puisse vérifier si les procédures à suivre par l'assuré « HOSPIMED » en cas de sinistre ont été respectées, il doit nécessairement assister au déchargement ou au chargement de la marchandise. Il doit donc tenir compte de la date

probable d'arrivée du navire concerné et, à priori il doit être informé par le producteur de la caisse de toute expédition souscrite à leur niveau. Il doit aussi veiller à ce que l'assuré ou le réceptionnaire ou son représentant apporte les soins raisonnables à tous ce qui est relatif aux marchandises.

De même, le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que l'assuré prenne toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et/ou les pertes (la couverture des camions avec des bâches, le ramassage des pertes sur les quais, la surveillance des camions lors de leur passage sur les ponts bascule, mettre la marchandise à l'abri pour éviter les intempéries, placer la marchandise dans un endroit clos et la surveiller pour éviter le vol).

### **1.2.1 Formulation des réserves**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller aussi à ce que son assuré soit vigilant sur la formulation des réserves. Il doit veiller à ce que l'assuré soit précis et désigne par exemple tel colis manquant. Si les réserves n'ont pas été indiquées, ou si elles ne sont pas claires, il appartiendra au réclamant d'apporter la preuve que les dommages se sont produits pendant le transport. Une mention telle que « sous réserve de déballage » n'a aucune valeur juridique et équivaut à l'absence pure et simple de réserves. Comme il doit veiller à ce que son assuré soit informé du moment de l'accomplissement des réserves :

- Pour les dommages apparents : au moment de la livraison ;
- Pour les dommages non apparents : au plus tard dans les trois (03) jours qui suivent la livraison.

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

### **1.2.2 Constatation des dommages**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré « HOSPIMED » établisse un PV de constatations préliminaires. Ce PV est établi entre l'assuré ou le réceptionnaire, capitaine du navire, acconier et l'expert désigné par l'assuré suivant la liste annexée par la

CRMA. Comme il doit veiller à ce que son assuré, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requiert l'intervention de l'expert.

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller sur la mission de l'expert. Cette mission consiste à déterminer la réalité, la nature, l'importance et la cause du sinistre et préciser la valeur des marchandises à l'état sain. De même, le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que l'expert désigné convoque toutes les parties concernées par le transport, afin que l'expertise soit contradictoire, c'est-à-dire opposable à tous. Les frais d'expertise ne sont jamais imputés sur le montant de l'indemnité et ils doivent figurer séparément du montant des dommages.

#### **1.2.4 La saisie conservatoire**

La saisie conservatoire sert généralement à garantir une créance. Elle permet à l'assuré et/ou à la CRMA dument subrogé de se protéger contre l'insolvabilité du transporteur lorsque la responsabilité de celui-ci est engagée dans la survenance du sinistre

En effet, à chaque fois que des avaries et/ou pertes sont constatées, il est nécessaire d'exiger du transporteur ou de l'armateur une garantie. Cette saisie peut être effectuée par la CRMA soit quand elle est mandatée par son assuré, soit quand elle est subrogée dans les droits et recours de son assuré après paiement de l'indemnité. Cette saisie doit être validée dans les quinze (15) jours.

Il est à noter dans ce cas, une lettre de garantie peut être proposée par le représentant du club. Elle ne doit pas être acceptée automatiquement surtout quand le montant du sinistre est important.

#### **1.2.5 La prescription**

La prescription est un délai duquel un droit non exercé est perdu (prescription extinctive). Toute action contre le transporteur à raison de pertes ou préjudices subis aux marchandises transportées en vertu d'un connaissance est prescrite par un (01) an.

Le gestionnaire de la CRMA ne doit jamais laisser passer cette prescription. Dans le cas où la CRMA n'est pas subrogée, elle peut toujours entamer une action en justice, et ce, juste pour interrompre la prescription.

Le report amiable n'est valable que si le transporteur a donné expressément par écrit son accord pour un délai qui doit être clairement précisé. La prescription est arrêtée pour la seule durée accordée par le transporteur. (Le délai de prescription court à partir du jour où la marchandise a été livrée).

### 1.3 L'instruction du dossier sinistre

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré présente sa réclamation aussi rapidement que possible pour que la CRMA puisse exercer son recours. L'instruction du dossier sinistre consiste à :

- Évaluer le montant des dommages ;
- Faire une proposition de règlement à l'assuré.

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller obligatoirement sur la constitution du dossier sinistre. Ce dernier doit contenir les pièces suivantes :

- Avis d'Aliment de l'expédition sinistrée ;
- La déclaration de sinistre : le gestionnaire doit vérifier qu'elle a été présentée pendant le délai légal qui est de 07 jours ;
- Connaissance ;
- Facture commerciale (originale) des biens assurés ;
- Liste de colisage ;
- Copie de la lettre de réserves transmise dans les délais impartis au transporteur et/ou autres tiers dument datés et signés par ces derniers ;
- Rapport d'expertise dressé par l'expert maritime agréé ;
- Note d'honoraires de l'expert maritime agréé.

Le gestionnaire de la CRMA a toujours la possibilité de demander des pièces complémentaires qu'il jugerait nécessaires à l'étude du sinistre déclaré. (Toutes les pièces du dossier de réclamation doivent parvenir à la CRMA dans le délai de prescription).

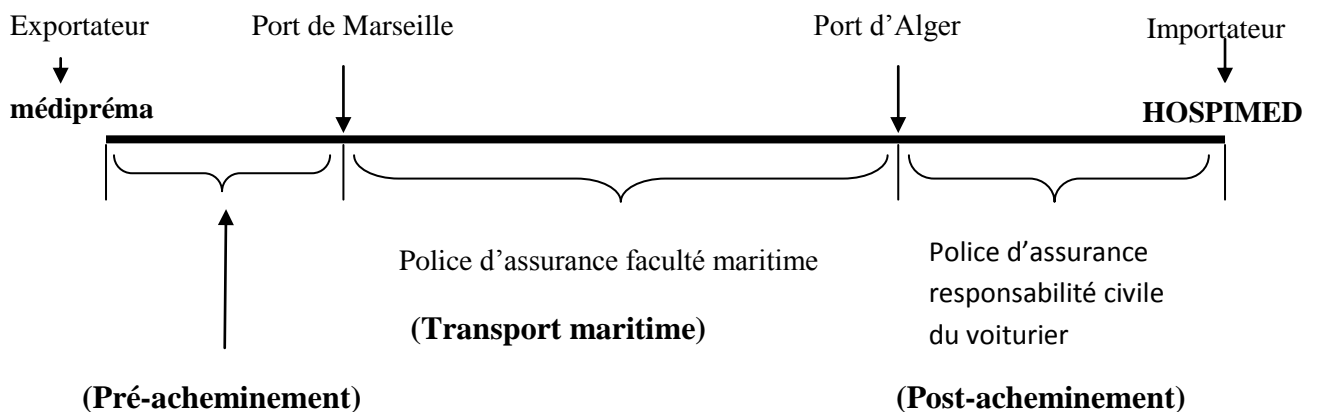
Enfin, le gestionnaire de la CRMA peut se substituer à l'assuré pour prendre les mesures qu'impose la situation notamment provoquée, ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés. Aussi, il peut procéder à toutes recherches, exercer tous recours et en cas de perte ou d'innavigabilité du navire,

pourvoir lui-même à la réexpédition des objets assurés à leur destination. Outre ces mesures qui pèsent sur le gestionnaire de la CRMA, la prévention reste le meilleur moyen d'éviter et/ou d'atténuer les conséquences d'un risque.

## 2. La tarification d'un contrat d'assurance

La CRMA de Tizi-Ouzou à exercer deux polices d'assurance avec son client « HOSPIMED », voir la figure ci-dessous

**Figure N°21 : Le contrat d'assurance de HOSPIMED auprès de la CRMA**



**Source :** Etablie par nos soins à partir de notre stage à la CRMA.

### 2.1. Police d'assurance faculté maritime

La tarification d'un contrat faculté maritime dépend d'un certain nombre de critères, pour que le gestionnaire de la CRMA détermine le tarif des sinistres, il faudra tenir compte de certains nombres de renseignements qui lui permettront de déterminer le taux de prime :

- La nature de la marchandise : **matériel médical**
- Le trajet maritime : **du port de Marseille au port d'Alger**
- Police d'assurance : **police au voyage**
- Le mode d'assurance : **tout risque**
- Le nom du navire : **SAUMATY**
- Âge du navire : **17 ans**
- La quantité de la marchandise : **470 KGS**

- Valeur assurée : **3 655 652.62 DZD soit (24 209.62 €)**
- Prolongation de séjour à quai : **néant**
- Les rabais : **néant**

Donc, à partir des informations précédentes, ainsi que d'autres informations inscrites au code maritime algérien le gestionnaire de la CRMA détermine le taux appliqué pour déterminer la cotisation totale :

Détermination du taux de base : à la CRMA le taux (tout risque) = 0,2%

Détermination des surprimes : Le taux de garantie pour le vol et disparition = 0,1%

Le taux de garantie jet à la mer ou enlèvement par la mer = 0,1%

Le taux de la garantie privé = (30% de la garantie tout risque)

Taux de 2<sup>ème</sup> quinzaine = (40% de la garantie tout risque)

La cotisation totale = (prix d'achat \* le taux appliqué)

- La garantie tout risque =  $3\,655\,652,62 * 0,2\% = 7\,311,31$  DZD
- La garantie pour vol et disparition =  $3\,655\,652,62 * 0,1\% = 3\,655,65$  DZD
- La garantie jet à la mer ou enlèvement par la mer =  $3\,655\,652,62 * 0,1 = 3\,655,65$  DZD
- La garantie privée et la deuxième quinzaine =  $7\,311,31 * 70\% = 5\,117,91$  DZD

**La cotisation totale —19 740,52 DZD**

La cotisation nette = cotisation total +TVA + les compléments + droit des timbres

- la cotisation nette de l'assuré =  $19\,740,52 + 3\,845,70 + 500 + 40 \longrightarrow$  **24 126,22 DZD**

Donc le gestionnaire de la CRMA a déterminé la valeur de la tarification pour La quantité de **470 KGS**, est égale à : **24 126,22 DZD**

**Sois : vingt-quatre mille cent vingt-six dinars et vingt-deux centimes, (24 126,22DZD), cotisation due et payable par l'assuré à l'ordre de la CRMA.**

## **2.2. La police d'assurance responsabilité civile du voiturier**

### **2.2.1. La tarification du contrat d'assurance responsabilité civile du voiturier**

Le contrat d'assurance responsabilité civile du voiturier (le contrat d'assurance de la marchandise durant le post-acheminement), régit tant par l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 et les conditions générales ainsi que les conditions particulières, voir le tableau N°10.

La tarification de ce contrat se fait comme suit :

- le taux de la cotisation : 0,2% de la valeur assurée
  - le montant de la cotisation =  $3\,655\,652,62 \times 0,2\%$  → **7 311,31DZD**
- le net à payer = cotisation + complément + Tva + timbre
  - le net à payer =  $7\,311,31 + 500 + 1\,484,15 + 40$  → **9 335,46 DZD**

**Soit : neuf mille trois cents trente-cinq dinars et quarante-six centimes, (9 335,46 DZD), un montant payé par l'assuré HOSPIMED à l'ordre de la CRMA afin d'assuré sa marchandise du port sec de ROUIBA jusqu'à Tizi-Ouzou.**

**Tableau N°10 : Les conditions de souscription d'une police d'assurance responsabilités civile du voiturier**

Conditions générales	Conditions particulières
-Nom, qualité du transporteur : <b>X</b>	-La marque du véhicule : <b>Fourgon master</b>
-Marchandises assurées : <b>Matériel médical</b>	-Tonnage : <b>1.5 T</b>
-Le lieu du risque : <b>Port sec ROUIBA vers Tizi-Ouzou</b>	-N° de série : <b>VFxxxxxx</b>
-Valeurs assurées : <b>3 655 652,62 DZD</b>	-Immatriculation : <b>Xxxxx-x12-15</b>
-Effet de l'assurance : <b>01/10/2020</b>	-Valeur assurée : <b>3 655 652,62 DZD</b>
-N° de police : <b>X</b>	-La taux pour cent : <b>0.2</b>
-Echéance des cotisations : <b>Au comptant</b>	-Cotisation : <b>9 335,46 DZD</b>
-Cotisation annuelle : <b>7 311,00 DZD*</b>	-Mode d'assurance : <b>Tous risques</b>
-Le net à payer : <b>9 335,46 DZD*</b>	

**Source** : Etabli par nous même à partir de notre stage à la CRMA.

### 2.2.2. Les modalités d'assurance R.C voiturier

Ce contrat d'assurance en mode tous risques couvre les dommages consécutifs à l'un des évènements suivants :

- incendie, explosion, inondation, cyclone, avalanche ;
- renversement ou collision du véhicule ;
- bris de châssis ou d'essieux ;
- chute d'arbre, éboulement du terrain ;
- chute de véhicule dans un ravin, en mer, rivière, lac, etc.

Afin que l'assuré HOSPIMED conclue son contrat d'assurance auprès de la CRMA de Tizi-Ouzou il est obligé de respecter certaines conditions fixées par celle-ci, telles que les renseignements nécessaires concernant le trajet maritime (la marchandise, son poids, son volume, le nom du navire, l'âge...), ainsi que les renseignements qui concerne le transporteur qui achemine la marchandise du port de débarquement jusqu'à Tizi-Ouzou (toutes les informations concernant le véhicule, ainsi que le transporteur lui-même tel-que la carte grise et le Permis de conduire) tout cela permet à la CRMA de déterminer le montant de cotisation que HOSPIMED doit lui verser.

**Conclusion :**

L'assurance faculté maritime est avant tout un réducteur d'incertitude. Elle ne supprime pas le risque, mais elle réduit les dommages occasionnés par celui-ci, le but étant d'encourager les échanges internationaux et la création de la richesse.

Lors de notre stage pratique au niveau de la compagnie d'assurance la CRMA de Tizi-Ouzou, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance faculté maritime, sur laquelle nous nous sommes penchées dans notre étude.

L'objectif principal de cette compagnie d'assurance est de prendre en charge ces responsabilités et d'être toujours solvable. Compte-tenu d'une clientèle plus au moins faible dans le commerce extérieur, la CRMA doit innover et initier une nouvelle approche organisationnelle basée sur ses potentiels humains et professionnels aux normes de gestion moderne.

# *Conclusion générale*

### Conclusion générale

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer les deux points essentiels de notre sujet. Dans un premier lieu, nous sommes revenus sur le transport maritime, où nous avons traité, les intervenants du transport maritime, les incoterms, les principales conventions ainsi que les différents navires utilisés pour le transport de la marchandise. Dans un second lieu, nous avons présenté les assurances et leurs composants, les différents acteurs et les techniques de division des risques. Dans un troisième lieu, nous avons essayé de jumeler les deux points traités en un seul qui est l'assurance d'une marchandise importée par voie maritime où nous avons évoqué les différentes polices d'assurance, les avaries maritimes et les garanties de couverture. Nous avons aussi exposé et clarifié les procédures de souscription d'un contrat d'assurance transport maritime sur faculté. De ce fait nous avons effectué un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance, en l'occurrence la Caisse Régionale des Mutualités Agricole, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus de souscription du contrat au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude du fonctionnement du contrat d'assurance entre l'assuré et la compagnie d'assurance.

Le transport maritime apparaît comme un transport qui reflète la complexité de différentes opérations qui interviennent dans le transport de marchandises par voie maritime, ce qui a amené les acteurs de la filière à prendre des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série de conventions à l'échelle internationale régissant le code maritime pour unifier une réglementation dans le but de faciliter les échanges commerciaux entre pays.

Entre autres, pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance transport maritime apparaît donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

L'assurance transport maritime, comme tout autre type d'assurance, donne lieu à un contrat où il sera mentionné : les informations spécifiques au type des marchandises à savoir sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de

cela, il découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-sauf et l'assurance tous risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

**FAP-sauf :** c'est une formule d'assurance qui correspond à une assurance restreinte couvrant généralement les dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime où celle-ci est calculée à la base de la valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée, aussi cette tarification est intimement liée à l'état, l'âge du navire, le pavillon ainsi qu'à l'itinéraire assuré qui donnent lieu à une liste de surprime ou bien, dans certains cas, à des rabais.

L'assurance transport maritime suit la logique suivant : Le contrat d'assurance donne lieu à une tarification pour déterminer la cotisation suivie par une probabilité inconnue de la survenance du risque et au final le principe de l'indemnisation.

De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur faculté, le client cherche toujours une garantie aussi étendue que possible. On peut affirmer aussi que l'ensemble des marchandises est assuré selon la formule tout risque.

À travers les acquis théoriques qu'on a cumulés dans notre recherche, on a jugé utile de proposer quelques solutions, d'une part, pour minimiser les dégâts occasionnés au port et d'une autre part pour enrichir le carnet de client dans le domaine de transport maritime de la CRMA.

- Travailler avec des compagnies de transport logistique qui respectent les normes et non pas avec des transporteurs particuliers qui occasionnent des pertes.
- Pour éviter la perte en terme de vrac au port, il faudrait mettre en place des portiques à grains et non pas des grues qui occasionnent des pertes pour le client, et par conséquent, à la compagnie d'assurance.
- Afin de minimiser le risque, il faudrait sensibiliser le client sur l'importance d'un bon emballage (éviter les palettes pour les produits sensibles).
- Pour ce qui est de la CRMA, concernant le faible taux de clients dans le domaine maritime, il serait judicieux d'élaborer une stratégie de communication afin d'enrichir son carnet de client.

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.

# *Bibliographie*

### Ouvrage :

- AGNES. P, l'essentiel du droit des assurances, édition Gualinolextenso, France, 2012.
- ANDEL.J et CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000.
- BELHAMICH. Sabine, Bien assuré les siens, édition Chiron, Paris, 2005
- BELOTTI. Jean, transport international de marchandise, 5<sup>ème</sup> édition Vuibert, France, 2015.
- Catherine PARIS, le régime de l'assurance protection juridique, édition Larcier, Bruxelles, 2004.
- CHEVALIER. DENIS et DUPHIL François, transporter à l'international, 4<sup>ème</sup> édition Foucher, Vanves, septembre 2009.
- CLAUD-J. BERR, H. GROUDEL, droit des assurances, 8<sup>ème</sup> édition Dalloz, 1998.
- CLOUD. D, les assurances de personne, collection droit des assurances, 2<sup>ème</sup> édition, paris.
- COUILBAULT.F, F. COUILBAULT-Di TOMASSO, HUBERTY.V « les grands principes de l'assurance », 13<sup>ème</sup> édition l'argus, Paris, 2017.
- COUILBAULT. François, ELIASHBERG. constant, « les grands principes de l'assurance », 10<sup>ème</sup> édition, l'argus, Paris, 2011.
- DAILLY.DONALD. M, logistique international de marchandises, L'harmattan, 1<sup>ère</sup> édition, Paris, 2013.
- EWALD François et HERVE-JEAN LERENZO, Encyclopédie de l'assurance, édition Economica, paris, 1997.
- FERNANDEZ. Javier, Les règles de Rotterdam et leurs innovations remarquables, Allemagne, 2020.
- HASSID. ALI « Introduction à l'étude des assurances économiques » édition nationale du livre, atelier Ahmed Zabana, Alger, 1984.
- HENRIET.D et ROCHET.J, « Microéconomie de l'assurance », édition Economica, paris, janvier, 1991.
- JOLIVET. Emanuel, les incoterms « étude d'une norme du commerce international », édition Nexis, Paris, 2003.

- KAFIA. BENAHMED « Essai d'analyse de la relation entre l'assurance et la croissance économique en Algérie », université mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou, 2014.
- KOSSIA, FRANÇAIS.T, le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, édition, LIT VERLAG, France, 2003.
- LANDEL. J, les assurances transport, 5<sup>ème</sup> édition l'Argus de l'assurance, paris, 2006.
- LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, le petit export, fiche 3 « le transport maritime » 3<sup>ème</sup> édition, 2010
- MACAIRE.R, mémoire d'assurance, recueil de source françaises sur l'histoire des assurances du XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle, édition fédération française des sociétés d'assurances, 2004.
- MARQ. JEAN-PATRICK, risque et assurance transport maritime, routier, aérien, ferroviaires, fluviaux, édition l'argus de l'assurance, France, 2003.
- MEYER. Valère et ROLIN. Christian, technique du commerce international, édition Nathan, paris, 2000.
- MOISE Donald Daily, logistique et transport international de marchandise, édition l'Harmattan, paris, 2013.
- PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOIJ, Exporter, pratique du commerce international, 24<sup>ème</sup> édition Foucher, France, 2013.
- PARIS Catherine, le régime de l'assurance protection juridique, édition Larcier, Bruxelles, 2004.
- PICARD. M et BESSON. A, les assurances terrestres, le contrat d'assurance, 4<sup>ème</sup> édition l'Argus, 1975.
- PIMOR. Y et FENDER. M, production, distribution, soutien, édition Dunod, paris, 2003.
- PUTZEYS. Jaque, droit des transports et droit maritime, édition bruylant, 1993.
- RODIERE. Rene, droit maritime, 8<sup>ème</sup> édition Précis Dalloz, 1974.
- SLIWA. Jean, L'import-export, édition du Puits Fleuri, France, 2015.
- TAFIANI. Messaoud. Boualem, « le contrôle de gestion dans une entreprise algérienne d'assurance », Alger, janvier 1790.
- VENTURELLI. Nadine et HUGO PONS, Le transport maritime, édition Le Génie, France, 2018.

- YETMAN Jérôme, Manuel international de l'assurance, édition Economica, France, 1988.
- ZAJDENWEBER. Daniel, économie et gestion de l'assurance, édition Economica, paris, 2006.

### **Mémoire et séminaire :**

- Mémoire online.com, expertise maritime dans la chaine de transport international, consulté le 26 novembre à 16h30.
- MOUKOUTOU RENAMY Melanie, Expertise maritime dans la chaine de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010.

### **Textes juridiques :**

- Code de commerce.
- Code maritime algérien.
- Convention des Nations Unis sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règle de Hambourg).
- L'ordonnance n°95-07 janvier 1995 relative aux assurances
- L'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N°06.04 du 20 février 2006.

### **Revus et autres :**

- Cours de BTS assurance, les bases de l'assurance.
- Document interne de la CRMA.
- Fiche rédigée par PCI, TM&l, CETE de l'ouest, focus sur le transport maritime, France, juillet 2012.
- Fédération française des assurances du 1<sup>er</sup> octobre 2008 modifié le 1<sup>er</sup> juillet 2009.
- Union maritime et fluviale de Marseille, L'assureur maritime et l'agent d'assurance maritimes.

### Sites internet :

- <https://m2rmaritime.com>
- <https://www.umcdk.fr>
- <https://transports-dts.com>
- <https://asstrafrance.fr>
- <http://marcologistique.com>
- <https://transporteca.fr>
- [WWW.Devveloppement-durable.Gouv.fr](http://WWW.Devveloppement-durable.Gouv.fr)
- [www.cnma.dz](http://www.cnma.dz)
- [www.crma.dz](http://www.crma.dz)
- [www.logtrans-services.fr](http://www.logtrans-services.fr)
- [www.econonord.com](http://www.econonord.com)
- [www.ffa-assurance.fr](http://www.ffa-assurance.fr)
- [www.universalis.com](http://www.universalis.com)
- [Www.Index-assurance.fr](http://Www.Index-assurance.fr)
- [www.Actufinance.fr](http://www.Actufinance.fr)
- [www.Ecossimo.com](http://www.Ecossimo.com)
- [Www.logistiqueconseil.org](http://Www.logistiqueconseil.org)
- [Www.DALLOZ.fr](http://Www.DALLOZ.fr)

# *Lexique maritime*

### « A »

**Abordage** : Collision de deux navires entre eux.

**Accostage** : manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage conçu pour permettre le stationnement des navires leur amarrage et la manutention.

**Acconier** : entrepreneur de manutention.

**Affréteur** : personne qui loue un navire ou qui exploite un navire de location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement.

**Agent maritime ou consignataire de navire** : représente l'exploitant de navire (armateur ou affréteur à temps) dans un port d'escale il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignataire.

**Amarrage** : immobilisation d'un navire au moyen d'aussières à un quai ou une bouée.

**Armateur (shipowner)** : personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

**Arrimage (stowage)** : Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire.

**Avaries** : Dommages causés à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires etc.

### « C »

**Cabotage** : se dit du navire sur des zones définies, en principe limité à un pays, le cabotage se distingue ainsi de la navigation au long cours et de navigation au bornage.

**Cale** : Espace sur un navire conçu et aménagé pour recevoir les marchandises transportées, entre la quille et le pont, et séparées par des cloisons transversales et/ou longitudinales.

**Capitaine** : Juridiquement c'est le commandant du navire. Dans le langage courant, c'est le second capitaine du navire, plus spécialement responsable au port des opérations de chargement et déchargement.

**Cargaison** : Mot désignant l'ensemble du chargement du navire.

**Chargeur** : personne qui expédie de la marchandise sur un navire.

**Collision** : Choc d'un navire avec un quai ou un ouvrage portuaire.

**Connaissance (bille of lading)** : titre représentant la propriété de la marchandise confiée par le chargeur à un armateur. Le connaissance est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur.

**Conteneur :** Engin de transport conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30, 40, pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m<sup>3</sup>.

### « I »

**Incoterms :** Règle internationale facultative pour l'interprétation des termes des contrats de vente à l'étranger.

### « F »

**Facultés :** Désigne, pour les assureurs, la marchandise en opposition au corps qui est le navire.

**Franchise :** En anglais, "free time", temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur. Les franchises sont spécifiées dans les tarifs à l'import. Il y a aussi des franchises à l'export quand le client ne charge pas ses conteneurs ou marchandise sur le premier navire en partance.

**Fret (Freight) :** ce terme désigne le prix de transport de marchandise.

### « J »

**Jauge :** c'est le volume des espaces à l'intérieur ou, plus exactement, des espaces vides du navire. Elle est exprimée en tonneaux de jauge, unité de volume correspondant à 2,830 m<sup>3</sup>. Elle permet de se rendre compte des dimensions du navire.

### « M »

**Manifeste :** document récapitulatif de tous les connaissements émis. Il comporte le nombre, le numéro, la marque, l'emballage et la nature de chaque marchandise et dans certains cas les détails au fret.

**Marchandises périssables :** il a une date de limitation de validité.

**Manifeste cargo :** mentionne le nombre et la nature de la marchandise avec du propriétaire.

**Multimodal :** désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour transporter une marchandise d'un point à un autre point. Le cabotage maritime peut ainsi faire partie d'un transport multimodal.

### « N »

**Navire :** Nom générique pour les constructions flottantes de grande dimension, ayant un appareil propulsif. En droit l'appellation de "Navire" est réservée aux bâtiments qui

naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et une nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer.

### « P »

**Palette** : Support de chargement en bois conçu pour faciliter le stockage des marchandises et leur manutention. Les marchandises sont ainsi manipulées au chariot élévateur à fourche, accélérant les opérations de manutention. En transport ferroviaire et routier, les dimensions des palettes sont standardisées.

**Panneau** : Élément rigide et étanche placé horizontalement sur les ouvertures de cale (écoutille) d'un navire de charge. Les panneaux sont généralement actionnés par des dispositifs mécaniques ou hydrauliques. Aujourd'hui, sur les navires-porte-conteneurs, les panneaux peuvent être amovibles et manutentionnés par les portiques à conteneur ou les grues.

**Pavillon** : Terme employé pour désigner l'insigne de la nationalité d'un navire. Les navires sont immatriculés sous pavillon français ou sous pavillon étranger. Ce sont les règlements du pays qui fixent les règles d'armement.

**Primordiales** : information primaire nécessaire pour introduire à quelle chose opposable.

**P & I CLUB**: Abbréviation de PROTECTING AND INDEMNITY CLUB. Mutuelles d'Assurances issues de regroupement d'armateurs, pour se protéger des risques les plus courants non couverts par les polices d'assurances. DELMAS a comme P & I Clubs, le West of England, le UK Club, et le TT Club.

### « R »

**Rade** : plan d'eau ayant un accès à la mer et pouvant servir de mouillage.

**Réserves** : constatation de manquant et d'avaries à la prise en charge de marchandises, en vue de déterminer ultérieurement les responsabilités.

**Remorquage** : société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manœuvres dans les accès au port.

### « S »

**Shipping** : relation avec les organismes portuaires et le bord pour la programmation des ETA/ETS, et pour le suivi des opérations de chargement/déchargement.

**Shipchandler** : approvisionner de navire.

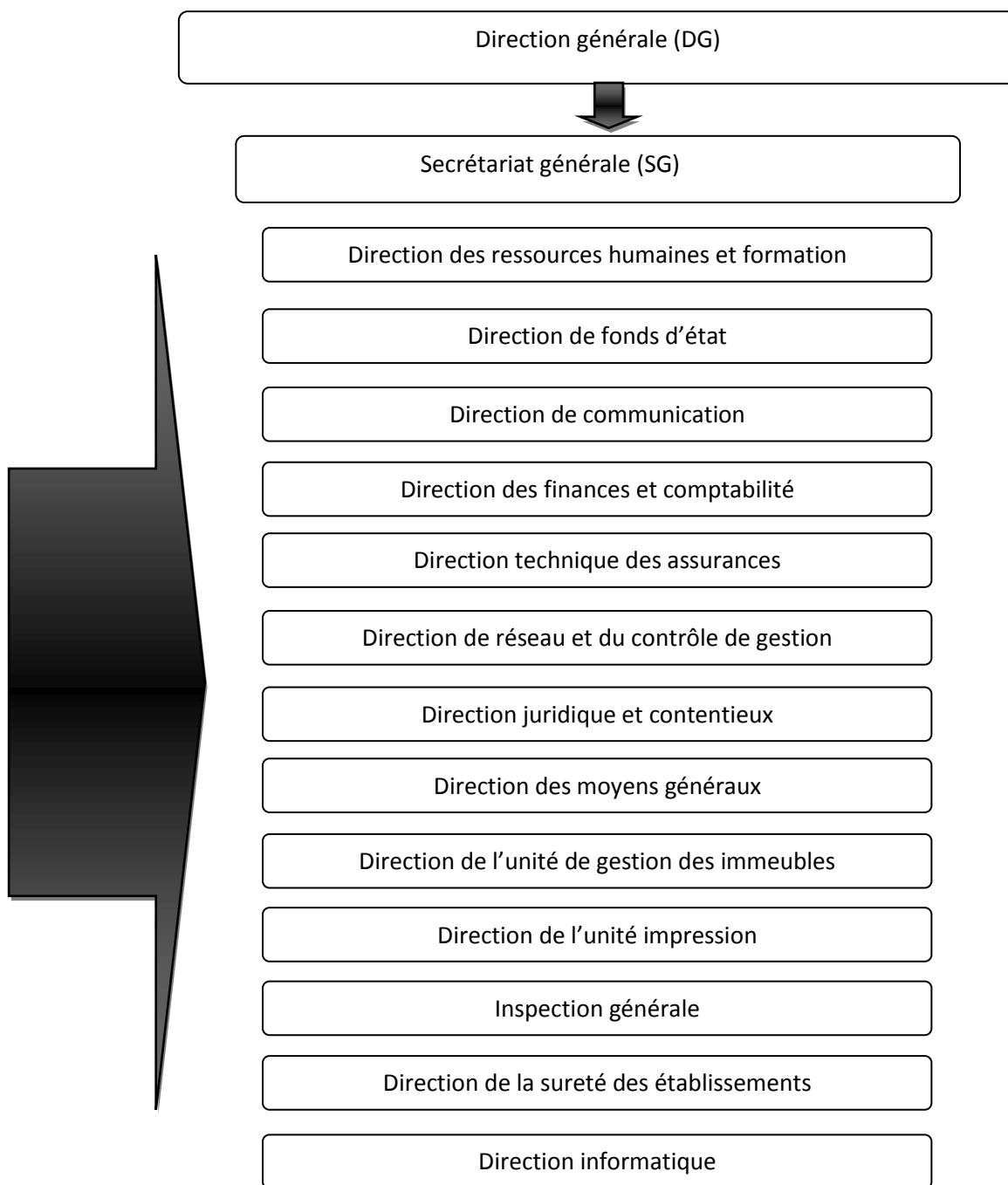
### « T »

**Transitaire** : le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport.

**Le transbordement** : chargement d'une marchandise, d'un moyen de transport à un autre moyen de transport sans mise à terre.

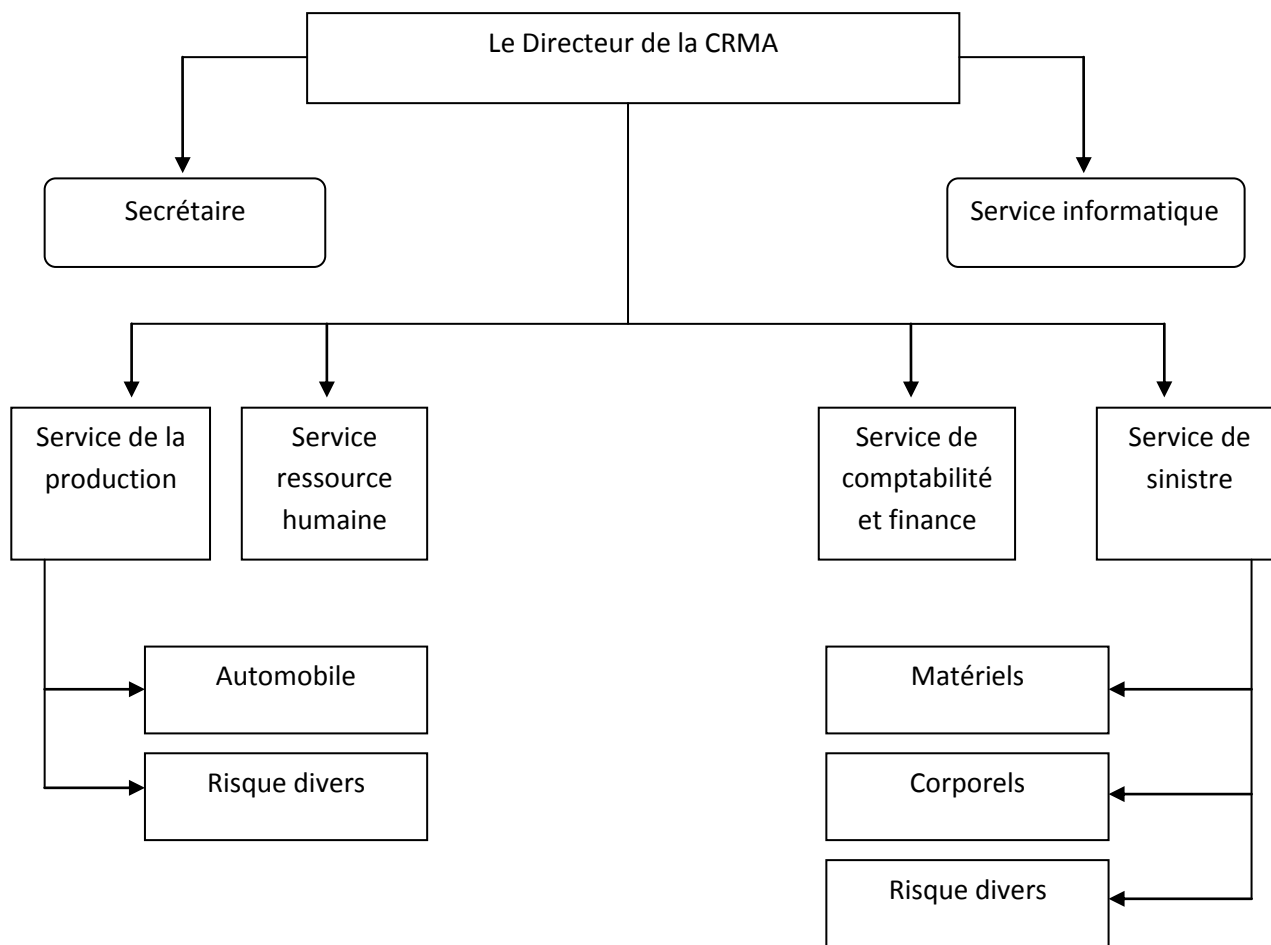
# *Annexes*

Annexe N°08: Organigramme de la CNMA



Source : documents interne de la CRMA.

Annexe N°09 : Organigramme de la CRMA



Source : documents interne de la CRMA de Tizi-Ouzou

## Annexe N°01 : Les vraquiers



## Annexe N°02 : Les navires polythermes



## Annexe N°03 : Les navires rouliers



Annexe N°04 : Les navires mixtes (RO-RO)



Annexe N°05 : Les navires porte-barges



Annexe N°06 : Les porte-conteneurs



**Annexe N°07 : Les cargos conventionnels**



## NOMENCLATURE TOUS RISQUES ET FAP SAUF

Cat	Nature de la Faculté
1	Bois brut, équarri ou simplement débité
1	Cables, Cordes, Elingues, Chaines, (en tourets ou non ..)
1	Caoutchouc
1	Charpentes et poteaux métalliques
1	Construction (Coffrage, Fer à béton, Grillages,...)
1	Métaux divers, Fonte
1	Minerais (fer, cuivre, nickel, aluminium, plomb, zinc, étain, manganèse et tout autre minéral sans grande sensibilité (transportés en vrac)
1	Pâte à papier
1	Rail, contre rail et éléments de voie ferrée en fonte, fer ou acier
1	Tôles d'acier
1	Tuyaux en fer ou acier, et divers tubes métalliques
2	Appareillages orthopédiques
2	Batteries (accumulateurs)
2	Boulonnerie, Clouterie, Visserie
2	Cables électriques
2	Chimie (produits chimiques divers et non dangereux en fûts ou caisses)
2	Coffre et coffret en métal, meubles métalliques
2	Engins de chantier ou de manutention, fixes ou mobiles, lourds ou légers- Appareils de manutention
2	Engrais en futs ou caisse
2	Hygiène (articles de toilette en fonte, fer ou acier non émaillé)
2	Industrie (gros matériel)
2	Menuiserie métallique
2	Outils divers (petits matériels)
2	Peintures en fût
2	Pièces détachées mécaniques en caisse
2	Pneus neufs
2	Quincaillerie non émaillée
2	Réceptacles et bouteilles pour gaz comprimé ou liquifié
2	Réservoirs
2	Robinetterie, Vannes
2	Serrurerie (matériel de...)
2	Soudure (matériel de...)
2	Tissus ou Fibres textiles (en balles pressées mécaniquement et cerclées)
2	Véhicules en caisse
2	Wagons, Locomotives
3	Aiguilles de toutes espèces
3	Articles de ménages ou de menuiserie en plastique
3	Bureaux (articles de...)
3	Cables spéciaux
3	Carton

Cat	Nature de la Faculté
3	Chasse (articles de...)
3	Chimie (produits chimiques non dangereux en sac )
3	Electroménager (appareils domestiques)
3	Engrais en sac
3	Fumeurs (articles pour...)
3	Jouets divers
3	Livres Documentation et Brochures diverses
3	Matériels et Equipements industriels électriques, mécaniques ou électromécaniques
3	Mobilier neuf en caisses cadrées
3	Papeterie et Articles scolaires
3	Papier en bobines ou en balles pressées et cerclées
3	Pêche (articles de...)
3	Pharmacie (produits y compris ampoules et petits flacons inférieurs 1/4 de litre en caisses pleines)
3	Photographie (articles de...)
3	Sport (articles de...)
3	Transformateurs et armoires électriques
3	Tubes et tuyaux en PVC
4	Argenterie
4	Audio-visuels (appareils)
4	Bonneterie (articles)
4	Chassis et autres pièces métalliques pour carrosserie
4	Chirurgie (appareil de...)
4	Conserves (en boîtes métalliques - emballage carton)
4	Coque de véhicule
4	Cuirs bruts ou semi finis
4	Déménagements
4	Effets personnels en caisse
4	Fourrures
4	Habillement (articles)
4	Horlogerie (instruments et appareils)
4	Informatique (Articles, Matériel et Equipements)
4	Laboratoire (matériel de ...)
4	Laine de verre
4	Lait concentré en boîte
4	Lingerie
4	Machines agricoles à nu
4	Maroquinerie (articles de...)
4	Médical (Articles, Matériel et Equipement..)
4	Mercerie (articles de...)
4	Musique (instruments de...)
4	Orfèvrerie
4	Parfumerie en flacons inférieurs au 1/4 de litre et en caisses pleines
4	Peaux brutes ou semi finies

<i>Cat</i>	Nature de la Faculté
4	Photographie (Equipements..)
4	Précision (Matériel de ...)
4	Quincaillerie émaillée
4	Selleries
4	Soieries
4	Synderme
4	Tapis en laine
4	Télécommunication (Materiels et équipements de ...)
4	Téléviseurs
4	Tours de fractionnement
4	Tracteurs de tous genres
4	Tubes cathodiques
5	Agrumes
5	Alimentaires (produits divers en sac)
5	Amandes
5	Arachides
5	Avoine
5	Beurre
5	Blé
5	Cacao
5	Café
5	Caramel
5	Céréales
5	Ciments
5	Coton
5	Dattes
5	Epices de toutes natures
5	Farine en sac
5	Fromages
5	Fruits frais (à l'exception des produits sensibles: voir Cat. 6)
5	Graines à ensemercer
5	Henné
5	Huiles alimentaires
5	Laines
5	Lait en poudre
5	Légumes frais
5	Légumes secs décortiqués ou cassés
5	Mais en sac
5	Miel
5	Noix
5	Oeufs frais
5	Orge
5	Pommes de terre en sac
5	Pruneaux

Cat	Nature de la Faculté
5	Raisins secs
5	Riz en sac
5	Sarrasin en sac
5	Seigle en sac
5	Sorgho en sac
5	Sucre cristallisé ou en morceaux
5	Thé vert ou noir
5	Vanille
6	Alcools
6	Ampoules
6	Apéritifs
6	Automobiles (véhicules légers, autocars, autobus, camions)
6	Briques, Briques réfractaires
6	Carrelages
6	Céramique (produits en...)
6	Conserve (en bocaux et en caisses pleines)
6	Cosmétiques
6	Faïences
6	Fruits frais sensibles (Bananes, Fraises, Kiwi, Ananas,...)
6	Lait en bouteilles et en caisse pleine
6	Liqueurs
6	Lustrerie et lustres
6	Marbre
6	Miroiterie
6	Optique (articles et appareils)
6	Parfumerie en flacons et bouteilles supérieures au 1/4 l en caisses pleines
6	Pharmacie (produits y compris ampoules et petits flacons inférieurs 1/4 de litre en carton)
6	Porcelaine
6	Sanitaires (en caisses pleines)
6	Services à eau et autres objets en verre ordinaire
6	Tuiles
6	Vaisselle en faïence
6	Verrerie
6	Vin en bouteille et en caisses
7	Animaux vivants
7	Chimie (produits chimiques dangereux et à haute sensibilité)
7	Lubrifiants
7	Pétrole et dérivés
7	Poissons frais ou congelés
7	Viande fraîche ou congelée

TARIF FACULTES MARITIMES PP60		Cat. 1		Cat. 2		Cat. 3		Cat. 4		Cat. 5		Cat. 6		Cat. 7	
REGIONS	PAYS	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.	Fap Sauf	T. R.
1 EUROPE SUR MEDITERRANEE OCCIDENTALE	ESPAGNE, FRANCE, ITALIE (SUR MEDITERRANEE)	0,070	0,140	0,085	0,195	0,105	0,285	0,125	0,330	0,140	0,480	0,145	0,585	0,150	0,755
2 AFRIQUE DU NORD SUR MEDITERRANEE OCCIDENTALE	MAROC SUR MEDITERRANEE, TUNISIE	0,075	0,150	0,085	0,210	0,115	0,285	0,130	0,380	0,150	0,495	0,160	0,635	0,165	0,820
3 AFRIQUE DU NORD SUR MEDITERRANEE ORIENTALE	LYBIE	0,080	0,160	0,100	0,225	0,120	0,305	0,145	0,400	0,160	0,525	0,170	0,680	0,175	0,895
4 AFRIQUE DU NORD SUR ATLANTIQUE	MAROC SUR ATLANTIQUE, SAHARA OCCIDENTAL	0,080	0,160	0,100	0,225	0,125	0,310	0,145	0,405	0,160	0,530	0,175	0,685	0,175	0,875
5 EUROPE SUR ATLANTIQUE	ESPAGNE, FRANCE (SUR ATLANTIQUE); ILES CANARIES, LES AÇORES, PAYS DE GALLES, PORTUGAL	0,085	0,175	0,110	0,250	0,135	0,325	0,155	0,445	0,175	0,580	0,190	0,745	0,190	0,955
6 EUROPE SUR MER ADRIATIQUE ET MER EGEE	ITALIE SUR MER EGEE, MALTE, GRECE, CRETE, ALBANIE, CROATIE, YOUGOSLAVIE	0,090	0,175	0,110	0,250	0,140	0,340	0,160	0,455	0,175	0,595	0,190	0,785	0,195	0,980
7 EUROPE SUR MANCHE	ANGLETERRE, FRANCE (SUR MANCHE), BELGIQUE, PAYS BAS	0,090	0,175	0,110	0,250	0,140	0,345	0,160	0,480	0,180	0,595	0,190	0,770	0,195	0,885
8 AFRIQUE DU NORD SUR MEDITERRANEE ORIENTALE	EGYPTE	0,090	0,180	0,115	0,260	0,140	0,350	0,160	0,465	0,185	0,610	0,195	0,785	0,200	1,000
9 EUROPE SUR MER D'IRLANDE	ANGLETERRE, IRLANDE	0,090	0,185	0,115	0,260	0,145	0,355	0,165	0,470	0,185	0,610	0,200	0,790	0,205	1,010
10 ASIE SUR MEDITERRANEE	CYPRUS, TURQUIE SUR MEDITERRANEE, LIBAN, SYRIE, PALESTINE	0,095	0,190	0,120	0,270	0,145	0,370	0,170	0,480	0,190	0,630	0,205	0,820	0,210	1,050
11 EUROPE SUR MER NOIRE	TURQUIE, RUSSIE ( SUR MER NOIRE), BULGARIE, ROUMANIE, UKRAINE	0,100	0,195	0,125	0,275	0,150	0,380	0,175	0,505	0,200	0,655	0,215	0,850	0,215	1,085
12 EUROPE SUR MER DU NORD	ALLEMAGNE, ECOSSE, SUEDE, NORVEGE	0,100	0,195	0,125	0,275	0,150	0,375	0,175	0,500	0,195	0,655	0,210	0,845	0,215	1,080
13 EUROPE SUR NORD MER D'IRLANDE	ISLANDE	0,100	0,200	0,120	0,285	0,155	0,385	0,190	0,515	0,205	0,670	0,215	0,865	0,220	1,110
14 EUROPE SUR MER BALTIQUE	RUSSIE SUR MER BALTIQUE, DANEMARK, ESTONIE, LETTONIE, LITUANIE, FINLANDE, POLOGNE	0,110	0,215	0,140	0,310	0,170	0,415	0,195	0,555	0,215	0,725	0,230	0,935	0,240	1,185
15 AMERIQUE DU NORD SUR ATLANTIQUE (COTE EST)	USA, CANADA (COTE EST)	0,105	0,215	0,135	0,305	0,165	0,415	0,190	0,550	0,215	0,715	0,230	0,925	0,235	1,180
16 AFRIQUE SUR MER ROUGE	DU DOUTI, ERYTHREE, SOUDAN	0,110	0,220	0,145	0,315	0,175	0,430	0,200	0,575	0,225	0,745	0,240	0,965	0,250	1,235
17 ASIE SUR MER ROUGE	ARABIE SAOUDITE, JORDANIE, YEMEN	0,110	0,220	0,145	0,315	0,175	0,430	0,200	0,575	0,225	0,745	0,240	0,965	0,250	1,235
18 AMERIQUE SUR GOLFE DU MEXIQUE	USA SUR GOLFE DU MEXIQUE	0,110	0,225	0,145	0,325	0,175	0,440	0,205	0,580	0,230	0,760	0,245	0,980	0,250	1,250
19 ASIE SUR MER D'ARABIE ET GOLFE PERSIQUE	OMAN, PALESTINE, IRAN, IRAK, KOWEIT, QATAR, BAHREIN, DJIBALI, EMIRAT ARABIS UNIS, INDE (COTE OUEST)	0,115	0,230	0,150	0,335	0,185	0,455	0,210	0,605	0,235	0,790	0,255	1,020	0,265	1,265
20 AFRIQUE SUR ATLANTIQUE AU NORD DU CAP DES PALMES	MAURITANIE, SENEGAL, GUINEE BISSAU, GUINEE SIERRA LEONE, LIBERIA, SAO TOME ET P. CAP VERT	0,120	0,235	0,160	0,340	0,185	0,480	0,215	0,615	0,240	0,805	0,260	1,035	0,265	1,325
21 AMERIQUE CENTRALE ET DU SUD SUR ATLANTIQUE	ARGENTINE, BRESIL, GUYANE, SURINAM, URUGUAY	0,125	0,250	0,160	0,355	0,195	0,490	0,225	0,630	0,255	0,845	0,275	1,090	0,280	1,400
22 AFRIQUE SUR ATLANTIQUE AU SUD DU CAP DES PALMES	COTE D'IVOIRE, GHANA, TOGO, BENIN, NIGERIA, CAMEROUN, GABON, CONGO, ANGOLA, NAMIBIE, AFRIQUE DU SUD VIA ATLANTIQUE	0,130	0,260	0,165	0,370	0,205	0,505	0,230	0,670	0,265	0,875	0,290	1,130	0,290	1,450
23 ASIE SUR GOLFE DE BENGALE VIA SUEZ	BANGLADESH, BRUNANIE, MALAISIE, SRI LANKA	0,130	0,265	0,170	0,380	0,205	0,520	0,240	0,685	0,270	0,895	0,290	1,155	0,295	1,480
24 AMERIQUE DU NORD SUR PACIFIQUE (COTE OUEST)	USA, CANADA (COTE OUEST)	0,130	0,260	0,185	0,370	0,200	0,505	0,230	0,665	0,265	0,870	0,290	1,120	0,290	1,455
25 AMERIQUE CENTRALE ET DU SUD SUR GOLFE DU MEXIQUE	MEXIQUE, JAMAIQUE, HONDURAS, NICARAGUA, PANAMA, COLOMBIE (SUR GOLFE DE MEXIQUE), VENEZUELA, PORTO RICO, CUBA	0,130	0,265	0,175	0,380	0,205	0,520	0,240	0,680	0,270	0,900	0,290	1,155	0,295	1,480
26 AFRIQUE SUR OCEAN INDIEN	ILES COMORES, ILES MAURICES, KENYA, LA REUNION, MADAGASCAR, MOZAMBIQUE, SEYCHELLES, SOMALIE, TANZANIE, AFRIQUE DU SUD VIA OCEAN INDIEN	0,135	0,270	0,175	0,385	0,210	0,530	0,250	0,700	0,275	0,920	0,295	1,185	0,300	1,500
27 AMERIQUE DE L'EXTREME NORD	ALASKA	0,130	0,265	0,170	0,380	0,205	0,520	0,240	0,685	0,270	0,895	0,290	1,160	0,295	1,485
28 ASIE EXTREME ORIENTALE	BRUNEI, HONG KONG, MACAO, CHINE, PHILIPPINES, SINGAPOUR, TAIWAN, THAILANDE, VIETNAM, COREE DU NORD, COREE DU SUD, INDONESIE, JAPON	0,145	0,290	0,190	0,415	0,225	0,585	0,265	0,750	0,290	0,980	0,315	1,270	0,325	1,620
29 OCEANIE	AUSTRALIE, NOUVELLE ZELANDE, NOUVELLE CALEDONIE	0,150	0,285	0,190	0,425	0,230	0,590	0,270	0,770	0,300	1,005	0,325	1,295	0,335	1,685
30 ASIE SUR GOLFE DE BENGALE VIA CAP	BANGLADESH, BRUNANIE, MALAISIE, SRI LANKA (VA CAP)	0,160	0,310	0,200	0,445	0,245	0,610	0,280	0,805	0,315	1,055	0,340	1,365	0,350	1,750
31 AMERIQUE CENTRALE ET DU SUD SUR PACIFIQUE	MEXIQUE, JAMAIQUE, HONDURAS, NICARAGUA, PANAMA, COLOMBIE (SUR PACIFIQUE), EQUATEUR, CHILI, HAWAII, PEROU	0,160	0,320	0,205	0,460	0,250	0,625	0,290	0,830	0,325	1,085	0,350	1,405	0,360	1,785
32 ASIE EXTREME ORIENTALE VIA CAP	BRUNEI, HONG KONG, MACAO, CHINE, PHILIPPINES, SINGAPOUR, TAIWAN, THAILANDE, VIETNAM, COREE DU NORD, COREE DU SUD, INDONESIE, JAPON (VA CAP)	0,170	0,335	0,215	0,475	0,265	0,655	0,305	0,865	0,340	1,125	0,370	1,465	0,375	1,875

ZA Node Park Touraine  
470 rue Gilles de Gennes - BP 8 - 37310 Tauxigny - France  
Tel + 33 (0)2 47 28 47 87 - Fax + 33 (0)2 47 27 35 85  
www.mediprema.com  
SAS au capital de 3 255 000 €  
R.C.S Tours B 432 772 614 - APE 3250 A - TVA Intracommunautaire FR 14 432 772 614



<b>FACTURE</b>	<b>608645 du 28/09/2020</b>	<b>HOSPIMED SARL</b>
<b>COMPTE</b>	<b>196550</b>	<b>Immeuble Kessi -Bât A</b>
<b>TRANSPORT</b>	<b>Maritime</b>	<b>Carrefour du 20 Avril</b>
<b>V/BANQUE</b>	<b>BNP PARIBAS EL DJAZAIR</b>	<b>15000 Nouvelle ville TIZI OUZOU</b>
	<b>Agence 737</b>	<b>ALGERIE</b>
	<b>Boulevard STITI Ali</b>	<b>Agrément du Ministère de la Santé</b>
	<b>TIZI OUZOU</b>	<b>et de la Population N 34/2020</b>
	<b>ALGERIE</b>	<b>R.C. n 15/00</b>
<b>N/BANQUE</b>	<b>CIC Indre et Loire</b>	<b>NIF N 0000</b>
	<b>N compte:</b>	
	<b>IBAN:</b>	
	<b>SWIFT: CMCIFRPP</b>	
<b>Mode de règlement</b>	<b>Remise Documentaire à vue</b>	
<b>Origine</b>	<b>France Provenance des équipements: France</b>	
<b>Code douanier</b>	<b>90 18 90</b>	
<b>Colisage</b>	<b>4 Caisses // poids: 470 kg</b>	
	<b>Arrêter présente facture à la somme de "24 209,62 EUR"</b>	
<b>Incoterm</b>	<b>CFR Port d'Alger</b>	
<b>Port de chargement</b>	<b>Port de Marseille</b>	
<b>Port de déchargement</b>	<b>Port d'Alger</b>	
	<b>Selon facture proforma 200917-1 du 17/09/2020</b>	

Quantité	Description	Prix unitaire EUR	Prix total EUR HT
3	Incubateur Satis modèle 3555	7 341,75 €	22 025,25 €
1	Habitacle n°5 nu - ref 441451210751	912,37 €	912,37 €
	<b>TOTAL EUR</b>		<b>22 937,62 €</b>
	<b>CFR Port d'Alger</b>		<b>1 272,00 €</b>
	<b>TOTAL CFR Port d'Alger</b>		<b>24 209,62 €</b>

Les matériels livrés restent la propriété du vendeur jusqu'au paiement intégral de son prix (loi 80-335 du 12 mai 1980),  
Escompte pour paiement anticipé : 0,01% par mois complet. Agios pour paiement en retard : 1,5 fois le taux d'intérêt légal.  
Tout litige sera soumis au seul Tribunal de Commerce de Tours  
Clause de conformité : ces marchandises sont conformes aux normes en vigueur en France

Hélène Doreau  
Division International

Chargeur / Shipper MEDIPREMA ZA NODE PARK TOURAINE 470 RUE GILLES DE GENNES – BP 8 37310 TAUXIGNY FRANCE		Bill of Lading/BL <b>GFL13</b> N° 900425MED Operated by par Global Freight Logistics Siège social : 60 Avenue André Roussin – Immeuble LE QUANTA 13016 Marseille - France Tel : +33 (0)4 91 03 42 10 email: info@gfl13.com	
Destinataire / Consignee HOSPIMED SARL IMMEUBLE KESSI – BAT A CARREFOUR DU 20 AVRIL 15000 NOUVELLE VILLE TIZI OUZOU ALGERIE NIF: .....		Lieu de réception / Place of delivery Agence de Global Freight Logistics Marseille 60 Avenue André Roussin – Immeuble LE QUANTA 13016 Marseille - FRANCE	
A notifier / Notify address (no responsibility attached to the carrier) HOSPIMED SARL IMMEUBLE KESSI – BAT A CARREFOUR DU 20 AVRIL 15000 NOUVELLE VILLE DE TIZI OUZOU ALGERIE NIF: .....		Lieu de reception / place of delivery RTC PORT SEC ROUIBA EPE – RTC - SPA ROUIBA GMR ZI ROUIBA ALGER ALGERIE Tel : +213	
Navire/Vessel SAUMATY N°IMO: .....		Pour prendre livraison de la marchandise, veuillez contacter / for delivery of the goods please contact : ACF TRANS CITE DJAWHARA BT15 Tel : +213	
Port d'embarquement / Port of loading Port de Marseille	Port de débarquement / port of discharge Port d'Alger	Z.I DE ROUIBA ALGER ALGERIE	
Marques et n° Marks and n°	Nombre et nature de colis/ Number and kind of package 4 CAISSES	Description de la marchandise / description of the goods STC : INCUBATEUR SATIS MODELE 3555 HABITACLE N°5 nu – ref 441451210751 FACTURE N°608645 CFR PORT D'ALGER FRET PAYABLE A MARSEILLE ON BOARD	Poids/ Gross Weight (Kg) 470 KGS Volume (m3)
LCL / LCL Marchandise en groupage LCL / LCL les informations ci-dessus sont données par le marchand / Above particulars as declared by the marchand			
leur déclarée / Declared value		Connaissance / Bill of lading Received by the carrier the goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this bill of lading to which the merchant agrees by accepting this bill of lading, any local privileges and customs not withstanding, The particulars given above as stated by the shipper and the weight, measure, quantity, conditions, contents and value of the goods are unknown to the carrier in witness, whereof one (1) original bill of lading has been signed if not otherwise stated hereafter, the same being accomplished the other(s), if any, to be void if required by the carrier one (1) original bill of lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order, The contract evidenced by or contained in this bill of lading is governed by the law of France, and claim of dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determinate by the courts in France and no others courts, Place and date of issue : Marseille, le	
re de BL originaux / number of original BL 3 /Three		Signed by the carrier GFL13	
eight payable at : Marseille			



CRMA TIZI OUZOU siège

1

Date édition: 01/10/2020

15:50

**POLICE D'ASSURANCE**  
**162/60/2020/00070**

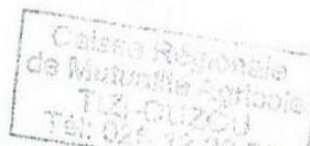
Facultés Maritimes

Identification du contrat						
Assuré		SARL HOSPIMED				
Adresse:		CARREFOUR 20 AVRIL LGTS KESSI TO				Permis n°:
Date d'effet:	01/10/2020	Date Expiration:	30/09/2021			Délivré le:
Tarif:		- - -				
Identification du risque						
Garanties						
	Garantie	Capital	Prime/base	Réduction	Majoration	Prime nette
07.410	» Tous risques	3,655,652.62	7,311.31			7,311.31
07.430-01	» Vol et Disparition	3,655,652.62	3,655.65			3,655.65
07.440-03-02	» Privé	7,311.31	2,193.39			2,193.39
07.440-05-01	» Jet à la mer ou enlèvement par la mer	3,655,652.62	3,655.65			3,655.65
07.440-08-02	» 2eme Quinzaine	7,311.31	2,924.52			2,924.52
Prime nette:		<b>19,740.52</b>	Complément	500.00	Net à payer:	
Réduction:			Tva	3,845.70		
Majoration:			Timbre Dim	40.00	<b>24,126.22</b>	

L'Assuré (lu et appouvé)

Contrat établi le: 01/10/2020

SARL HOSPIMED



**CAISSE REGIONALE DE MUTUALITE AGRICOLE DE TIZI-OUZOU**



Réassurée, garantie et fédérée par la CAISSE NATIONALE DE MUTUALITE AGRICOLE  
Régie par la loi du 4 juillet 1900 Agréée par arrêté du Ministère de l'économie  
En date du 27 avril 1964 Ordonnance N° 72-64 du 2 décembre 1972  
Siège 24, Boulevard Victor Hugo ALGER



**ASSURANCE RC VOITURIER**

SOCIETAIRE <b>1620054137</b>		CATEGORIE <b>C 60</b>		NOM, QUALITE ET ADRESSEE				<u>Décompte de la Cotisation</u> nombre de quinzaines <b>08</b> jusqu'à la prochaine échéance	
N° POLICE								COTISATION <b>7 311.00</b>	
EFFET DE L'ASSURANCE <b>01/10/2020</b>				LIEU DU RISQUE <b>PORT SEC ROUBA VERS TIZI OUZOU</b>				COMPLEMENT <b>500.00</b>	
O	C	D	R	E	COTISATION ANNUELLE	VALEURS ASSUREES		T.V.A. 19 %	
5	2	1	1	2020	9 335.46 DA	3 655 652.62 DA		<b>1484.15</b>	
Echéance des Cotisations			Nombre d'Exercice		DATE D'EXPIRATION (sauf tacite reconduction)		Tacite reconduction		
COMPTANT			JOURS		30/09/2021		NON		
								T. Dimension	
								<b>40.00</b>	
								NET A PAYER	
								<b>9 335.46 DA</b>	

**CONDITIONS PARTICULIERES**

Assurance responsabilité civile voiturier transport marchandise

MARQUE	TONNAGE	N° SERIE	IMMATRICULATION	VALEUR ASSUREE	TAUX POUR CENT	COTISATION	MODE D'ASSURANCE
FOURGON MASTER	1.5			3 655 652.62 DA	0.2	9 335.46	TOUS RISQUES

Le sociétaire reconnaît avoir reçu un exemplaire des conditions générales d'assurances et certifie que les déclarations qui ont servi de base à l'établissement du présent contrat sont sincères et véritables.

LE SOCIETAIRE

Fait en double exemplaire à TIZI -OUZOU : 10/10/2020

P/ LA SOCIETE



CRMA TIZI OUZOU siège

1

Date édition: 01/10/2020

15:49

**POLICE D'ASSURANCE**  
**162/60/2020/00071**

**Résponsabilité Civile du Voiturier**

**Identification du contrat**

<u>Assuré</u>		<u>Permis n°:</u>
<u>Adresse:</u>		
<u>Date d'effet:</u> 01/10/2020	<u>Date Expiration:</u> 30/09/2021	<u>Délivré le:</u> 01/04/2018
		<u>Lieu:</u> T-O
<u>Tarif:</u> - - -		

**Garanties**

Garantie	Capital	Prime/base	Réduction	Majoration	Prime nette
07.110-01 » Transport (Public)	3,655,652.62	7,311.31			7,311.31

Prime nette:	<b>7,311.31</b>	Complément	500.00	<b>Net à payer:</b>
Réduction:		Tva	1,484.15	
Majoration:		Timbre Dim	40.00	
			<b>9,335.46</b>	



L'Assuré (lu et approuvé)

Contrat établi le: 01/10/2020

**SARL HOSPIMED**

*Table des  
matières*

## TABLE DES MATIERES

<b>Remerciement</b> .....	<b>I</b>
<b>Dédicaces</b> .....	<b>II</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>III</b>
<b>Liste des figures et des tableaux</b> .....	<b>IV</b>
<b>Introduction générale</b> .....	<b>01</b>
<b>Chapitre 01 : Le transport maritime de marchandises</b> .....	<b>05</b>
<b>Section 1 : Le transport maritime</b> .....	<b>05</b>
<b>1. Les principaux modes de transport</b> .....	<b>05</b>
<b>2. Les différents types de navires</b> .....	<b>07</b>
2.1 Les navires spécialisés.....	<b>08</b>
2.2 Les navires non spécialisés .....	<b>09</b>
<b>3. Les principaux intervenants du transport maritime</b> .....	<b>09</b>
3.1 L'armateur .....	<b>10</b>
3.2 Le commissionnaire .....	<b>10</b>
3.3 Agent maritime.....	<b>11</b>
3.4 Le courtier maritime.....	<b>11</b>
3.5 Le manutentionnaire.....	<b>12</b>
3.6 Le banquier.....	<b>12</b>
<b>4. Les différentes conventions internationales</b> .....	<b>12</b>
4.1 La convention de Bruxelles de 1924 .....	<b>13</b>
4.1.1 Le principe de responsabilité .....	<b>13</b>
4.1.2 Les cas d'exonération des responsabilités .....	<b>13</b>
4.2 La convention de Bruxelles de 1968 .....	<b>14</b>
4.3 Les règles de Hambourg.....	<b>14</b>
4.3.1 Les champs d'application.....	<b>14</b>
4.3.2 Le fondement de la responsabilité .....	<b>15</b>
4.4 Les règles de Rotterdam.....	<b>15</b>
<b>5. Les incoterms</b> .....	<b>16</b>
5.1 Définition et évolution des incoterms .....	<b>16</b>
5.2 Le transfert de risque .....	<b>17</b>

5.2.1 Les incoterms maritimes .....	17
5.2.2 Les incoterms pour les autres modes de transport .....	19
<b>Section 2 : Typologies des marchandises transportées par voie maritime et</b>	
<b>facteurs influençant leur cout d'assurance .....</b>	<b>21</b>
<b>1. Typologie des marchandises et documents utilisés pendant le transport maritime.....</b>	<b>21</b>
1.1 Typologie des marchandises transportées par voie maritime.....	22
1.1.1 Les vracs .....	22
1.1.2 Les marchandises divers .....	22
1.2 La documentation nécessaire pour la transportation maritime des marchandises.....	23
1.2.1 La lettre de transport maritime (L.T.M).....	23
1.2.2 Le connaissement « bill of lading .....	24
1.2.3 La facture commerciale.....	24
1.2.4 La liste de colisage .....	24
1.2.5 Le certificat d'origine.....	24
1.2.6 Le certificat d'assurance .....	25
<b>2. Les facteurs influençant le cout de l'assurance de la marchandise .....</b>	<b>25</b>
2.1 La nature de la marchandise.....	25
2.2 Le mode de transport.....	25
2.3 L'itinéraire assuré.....	25
2.4 La nature des garanties couvertes.....	25
2.5 La nature de l'emballage, le marquage et l'étiquetage de la marchandise.....	26
2.5.1 Les conteneurs.....	27
<b>Chapitre 02 : les assurances .....</b>	<b>30</b>
<b>Section 1 : Etude générale sur les assurances .....</b>	<b>30</b>
<b>1. Historique de l'assurance .....</b>	<b>30</b>
1.1 L'apparition de l'assurance maritime.....	31
1.2 L'apparition de l'assurance terrestre .....	31
1.2.1 L'apparition de l'assurance contre incendie .....	32
1.2.2 L'apparition de l'assurance sur la vie .....	32
1.2.3 L'assurance de la responsabilité civile.....	33
<b>2. Définition de l'assurance .....</b>	<b>33</b>
2.1 Définition générale.....	33
2.2 Définition juridique .....	34

2.3 Définition technique .....	34
<b>3. Les éléments d'une opération d'assurance .....</b>	<b>35</b>
3.1 Le risque .....	36
3.2 La prime .....	38
3.3 La prestation de l'assureur .....	38
3.4 La compensation au sein de la mutualité .....	39
<b>4. Les différents acteurs d'une opération d'assurance .....</b>	<b>39</b>
4.1 L'assuré .....	39
4.2 L'assureur .....	39
4.3 Le souscripteur .....	40
4.4 Le bénéficiaire .....	40
4.5 Un tiers .....	40
<b>5. Mécanisme de l'assurance .....</b>	<b>41</b>
5.1 L'homogénéité des risques .....	41
5.2 La dispersion des risques .....	41
5.3 La division des risques .....	41
5.4 Les techniques de division des risques .....	42
<b>6. Le rôle de l'assurance sur le plan économique et sociale .....</b>	<b>43</b>
6.1 Le rôle économique .....	43
6.2 Le rôle social .....	44
<b>7. Le contrat d'assurance .....</b>	<b>44</b>
<b>8. Les types d'assurance .....</b>	<b>45</b>
8.1 Les assurances individuelles .....	46
8.2 Les assurances collectives .....	46
8.3 Les assurances des biens .....	46
8.4 Les assurances d'activité .....	46
<b>9. Les assurances transport .....</b>	<b>46</b>
<b>Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime .....</b>	<b>48</b>
<b>1. Historique .....</b>	<b>48</b>
<b>2. Définition de l'assurance maritime .....</b>	<b>49</b>
<b>3. Les types d'assurance maritime .....</b>	<b>50</b>
3.1 Assurance corps maritime .....	50
3.2 Assurance faculté maritime .....	51
<b>4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime .....</b>	<b>51</b>

4.1 Les compagnies d'assurance .....	51
4.2 Les agents maritimes d'assurance .....	52
4.3 Le courtier d'assurance .....	52
4.4 L'expert maritime.....	53
<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>
<b>Chapitre 03 : Le contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>56</b>
<b>Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>56</b>
<b>1. Définition d'un contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>56</b>
<b>2. Physionomie d'un contrat d'assurance faculté maritime .....</b>	<b>57</b>
2.1 Les conditions générales .....	57
2.2 Les conditions particulières.....	57
2.3 Les clauses additionnelles et conventions spéciales .....	58
<b>3. Chronologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance faculté maritime .....</b>	<b>59</b>
3.1 Importation .....	59
3.2 Exportation.....	60
<b>4. Les différentes polices de l'assurance faculté maritime .....</b>	<b>61</b>
4.1 Police « abonnement ou flottant .....	62
4.2 Police « d'assurance au voyage .....	62
4.3 Police « à alimenter .....	63
<b>5. La nature des risques garantis en transport maritime .....</b>	<b>63</b>
5.1 Les avaries particulières .....	64
5.2 Les avaries communes .....	65
<b>6. Les principaux modes d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>66</b>
6.1 Les garanties franc d'avarie particulières, sauf « FAP SAUF .....	66
6.2 Les garanties « TOUS RISQUE .....	66
6.3 Dispositions communes aux deux modes d'assurance.....	67
<b>7. Les risques exclus dans tous les cas de garantie d'assurance.....</b>	<b>67</b>
7.1 Exclusions absolues.....	67
7.2 Exclusions relatives.....	68
<b>8. Les facteurs influençant le cout d'assurance .....</b>	<b>69</b>
8.1 La nature de la marchandise.....	70
8.2 La nature de l'emballage .....	70

8.3 Le mode de transport.....	70
8.4 L'itinéraire assuré.....	70
<b>Section 2 : Obligations, droits et tarification du contrat d'assurance faculté</b>	
<b>maritime .....</b>	<b>71</b>
<b>1. Les obligations et les droits des parties du contrat faculté maritime .....</b>	<b>71</b>
1.1 Les obligations et les droits de l'assuré.....	71
1.1.1 Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré.....	71
1.1.2 Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter .....	72
1.1.2.1 Les mesures à prendre avant sinistre .....	72
1.1.2.2 Les mesures à prendre en cas de sinistre .....	73
1.2 Les obligations et droits de l'assureur.....	74
1.2.1 Le paiement de l'indemnité.....	75
1.2.2 Concours de l'assureur .....	75
<b>2. Les tarifications du contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>76</b>
2.1 Procédé de tarification.....	76
2.2 Les facteurs de la tarification pour l'assurance faculté maritime.....	76
2.2.1 La valeur assurée.....	77
2.2.2 La fixation de la prime .....	77
2.2.3 Les surprimes .....	78
2.2.4 Réduction technique et rabais .....	79
2.2.4.1 Transport en conteneurs.....	79
2.2.4.2 Surveillance de déchargement .....	79
2.2.5 Séjour en magasin.....	80
<b>Conclusion.....</b>	<b>80</b>
<b>Chapitre 04 : Etude de cas auprès de la CRMA.....</b>	<b>81</b>
<b>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil .....</b>	<b>81</b>
<b>1. Présentation de la Caisse Nationale de Mutualité Agricole.....</b>	<b>82</b>
1.1 Historique de la CNMA .....	82
1.2 Organisation de la CNMA.....	82
1.3 Activité de la CNMA .....	83
1.4 Avantages de la CNMA .....	84
1.5 Organisation de la caisse mutualité agricole .....	84
<b>2. Présentation de la Caisse Régionale de Mutualité Agricole de Tizi-Ouzou.....</b>	<b>85</b>

2.1 Localisation de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	85
2.2 Agrément de la CRMA Tizi-Ouzou .....	85
2.3 Circonscription territoriale de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	85
2.4 Inscription aux parts sociales de la CRMA de Tizi-Ouzou.....	85
2.5 Le conseil d'administration de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	86
2.6 Le président du conseil d'administration de la CRMA de Tizi-Ouzou.....	86
2.7 L'assemblée générale de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	87
2.8 Les commissaires au compte de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	87
2.9 Les bénéfices réalisés au niveau de la CRMA de Tizi-Ouzou.....	87
2.10 Les activités de la CRMA de Tizi-Ouzou .....	87

**Section 2 : Fonctionnement du contrat d'assurance faculté maritime : cas**

**d'importation de matériaux médicaux par l'entreprise SARL HOSPIMED ..... 88**

**1. La production d'assurance de l'importateur HOSPIMED au niveau de la CRMA.... 88**

1.1 La sensibilisation de l'assuré sur l'importance de la prévention des risques..... 88

1.2 La vérification des procédures à suivre par l'assuré en cas de sinistre .....

1.2.1 Formulation des réserves..... 89

1.2.2 Constatation des dommages .....

1.2.3 La saisie conservatoire .....

1.2.4 La prescription..... 90

1.3 L'instruction du dossier sinistre .....

**2. La tarification d'un contrat d'assurance ..... 92**

2.1 Police d'assurance faculté maritime..... 92

2.2 Police d'assurance responsabilité civile du voiturier .....

2.2.1 La tarification du contrat d'assurance RCV..... 94

2.2.2 Les modalités d'assurances RCV..... 95

**Conclusion..... 96**

**Conclusion générale ..... 97**

**Bibliographie**

**Lexique**

**Annexes**

**Table des matières**