

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI DE TIZI-OUZOU



FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES

ET DES SCIENCES DE GESTION

Département finance et comptabilité

Memoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Finance et
Assurance

Thème

Assurance maritime
Cas de la responsabilité de
Transporteur maritime cas SAA

Elaboré par :

Mlle. LARBI Ghenima

Mlle. NOURI Naoual

Encadré par :

Mme. LOUGGAR Rosa

Member de jury:

Mr. OUALIKENE SELIM. PROFISSEUR. UMMTO

Mr. ABIDI. MOHAMED MCB. UMMTO



Année :2019-2020



Remerciements

Nous tenons à remercier

✓ *Avant tout, le bon dieu de nous avoir donné la volonté, le courage et la santé afin de réaliser ce modeste travail.*

✓ *Notre promotrice Madame AIT SI SAID Radia pour avoir accepté de nous encadrer et pour ses orientations et ses conseils.*







✓ *Notre gratitude à l'ensemble du personnel de la Banque de Développement Local de la Wilaya de Tizi-Ouzou agence « 147 », pour leur encadrement et le temps qu'ils nous ont consacrés.*

✓ *Nos chers parents qui nous ont soutenu et encouragé*

✓ *Enfin, nous remercions toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à réaliser ce travail.*

Dédicace

Je dédie mon travail à toute personnes chère à mon égard, en particulier :

-  *A la lumière de mes yeux mes chères partants ALI et Djedjiga, qu'ont été à mes côtes pendant 23 ans de ma vie, pour leur élévation, l'amour, les sacrifices et surtout pour leur éducation, grand merci pour eux.*
-  *A mes frères AHMED et ABDESSLAM, mes sœurs Ouardia et TINHINANE qui m'ont vraiment aidé, m'ont supporté et qui était toujours à mes côtés pendant la réalisation de mon mémoire.*
-  *A ma grand-mère à qui je souhaite une longue vie*
-  *Mon binôme GHENIMA et toute sa famille.*
-  *Aux personnes qui m'ont toujours soutenu et encouragé et m'ont accompagné toute au long de la réalisation de ce travail : Lydia, Cylia, Fatiha, Farida, Djamila et Moumouh BOGHFILA.*
-  *Une spéciale dédicace a toute l'équipe EcoTernel.*

Dédicace

C'est avec un cœur chaleureux que je dédie ce modeste travail à :

La mémoire de mon père qui nous a quitté, je vais lui dire c'est une chance de t'avoir comme père je t'offre le fruit de ton soutien tout au long de mes études que Dieu l'accueille en son vaste paradis

Ma très chère mère que j'aime beaucoup, aujourd'hui je l'offre ce travail pour confirmer la place unique que tu occupes dans ma vie, en ta qualité de mère ;

Mes très chères sœurs HAYAT, AMINA, MALIKA, KARIMA je vous souhaite une florissante vie ;

Mon frère MOHAMED à qui je souhaite une grande réussite dans SA vie

Toute ma famille ; oncle HASSAN, cousin FARHAT et cousine DRIFA

Mon binôme NAOUAL

A tous mes amis OUARDIA, LYDIA, LOULA

Ghenima

Glossaire

- **Acte de subrogation** : est un mode de transmission des créances.
- **Avaries** : Dommage survenu à un navire ou aux marchandises qu'il transporte.
- **Cargaison** : marchandises chargées sur un navire, dans un avion ou dans camion
- **Chargeur** : Personne ne qui expédie de la marchandise sur un navire.
- **Colis** : objet emballé destinée à être expédié et remis à quelqu'un
- **Connaissance** : est le titre qui est remis par le transporteur au chargeur (ou son représentant) en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. Sur ce document sont consignés la nature, le poids et les marques des marchandises embarquées.
- **Consignataire** : Egalement nommé Agent maritime. Représentant de l'armateur au port, qui prend en charge les formalités en rapport avec l'escale du navire, effectue les différentes déclarations (notamment navire, équipage, marchandises chargées / déchargées, déchets, marchandises dangereuses...
- **Conteneur** : Engin de transport généralement de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60m³.
- **Courtier** : Spécialiste achetant ou vendant des marchandises, ou négociant des assurances, des taux de fret, des titres et valeurs ou d'autres affaires pour le compte d'un commettant, moyennant une commission convenue ; les ventes ou transactions ne sont pas négociées en son nom propre mais au nom du commettant
- **Fret** : C'est le prix ou loyer que doit payer l'affréteur pour le service rendu
- **Incoterm** : est un terme normalisé qui sert à définir les droits et devoirs des acheteurs et vendeurs participant à des échanges internationaux et nationaux.

- **L'affrètement** : est la location d'un navire selon un contrat d'affrètement passé entre le fréteur et l'affréteur.
- **L'affréteur** : est une personne ou une société qui loue un navire.
- **La lettre de réserve** : certifie la prise en charge des marchandises en bon état apparent.
- **Le fréteur** : est celui qui donne un navire en location en contrepartie d'une somme convenue, le fret.
- **Tonnage** : Mesure de capacité (voir jauge). Tonne La tonne métrique = 1.000 kg, c'est l'unité de déplacement ou tonnage
- **Transbordement** : est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef.
- **Transitaire** : Acteur portuaire qui assure le passage en douane de la marchandise, qui paie toutes les prestations maritimes et portuaires dues par la marchandise dues par le chargeur et les lui refacture. En Europe, la plupart des transitaires sont également commissionnaires de transport (organisateur pour le compte du chargeur de l'ensemble de la chaîne logistique notamment terrestre)
- **Un Commissaire d'avarie** est une personne désignée par l'assureur pour effectuer, à destination ou en cours de route, la constatation des pertes et des avaries lors d'un transport maritime.

La liste des abréviations

Abréviations	Significations
BADR	Banque d'Agriculture de Développement Rural
BDL	Banque de Développement Local
BL	Bill of lading
BNA	Banque national
CAAR	Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance
CAAT	Compagnie Algérienne d'Assurance Transport
CFR	Cost and Freight
CI	Commerce international
CIF	Cost Insurance & Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CMA	Code maritime Algérien
CPT	Carriage Paid To/ Port payé jusqu'à
DA	Dinar Algerian
DAP	Delivered At Place./Livraison au lieu de destination
DDP	Delivery Duty Paid/
DPU	Delivered at Place Unloaded/
DTS	Droit de tirages spéciaux
ENIEM	Enterprise national industrial d'électro ménagère
EXW	Ex-Works/ Livraison à l'usine
FAP SAUF	Franc d'avaries particulier
FAS	Free Alongside Ship /Livraison sur le quai le long du navire

FCA	Free Carrier Alongside/ Franco transporteur
FM	Faculté maritime
FOB	Free On Board /Livraison à bord du navire
INCOTERMES	International Commercial Termes.
LR	Lettre de réserve
PFM	Police facultés maritime
SAA	Société Algérienne d'Assurance
SPA	Société Par Action
TDC	Tarif douanier commun
TR	Tous risque
TTC	Toutes taxe comprises
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée

Sommaire

INTRODUCTION GENERALE..... 01

Chapitre I : Le cadre conceptuel et historique des assurances

Section 01 : Evolution historique et rôle de l'assurance.....

Section 02 : le fondement et typologie d'assurance

Chapitre II : le contrat d'assurance maritime

Section 1 : Généralité sur la contrat d'assurance maritime.....

Section 2 : la constitution et modalités de couverture des contrats d'assurance

Chapitre III :la responsabilité de transporteur maritime et l'indemnisation

Section 1 : la responsabilité de transporteur maritime.....

Section 2 : mécanismes d'indemnités d'assurance maritime.....

Chapitre IV : Etude empirique

Section 1 : Présentation de la SAA.....

Section 2 : l'indemnisation des sinistres en assurance transport maritime au sien de la SAA

CONCLUSION GENERALE

BIBLIOGRAPHIE

Introduction générale

Quels que soient le lieu et l'époque, l'homme a toujours été exposé au risque et à l'imprévu. Il peut à tout moment être atteint dans sa personne comme dans ses biens. Essayant d'éviter d'avoir à en supporter seul les conséquences dommageables. Il a toujours à l'esprit la crainte d'une éventuelle catastrophe. Pour se libérer de ses inquiétudes, il cherche à se protéger à l'avance en se remettant à l'assurance qui le sécurise et le réconforte.

La réalisation de ces risques peut lui causer un dommage ou lui faire encourir une responsabilité. Or, la charge de dommage subi ou de la responsabilité encourir excèdent souvent ses propres capacités et ne peuvent être supportés que par une collectivité dans le cadre d'un système de répartition plus ou moins organisé. En effet, la contribution financière d'une mutualité de personnes soumises à la prévention de risques permettra l'indemnisation des dommages subis par la marge touchée. Cette forme d'organisation est appelée communément l'assurance.

L'assurance est une ancienne opération apparue dans les anciennes civilisations comme une opération de coopération sociale entre les membres des communautés. Dès le 13^{ème} siècle, l'assurance est devenue une opération importante dans le commerce maritime, puis dans tous les domaines, avant de prendre sa forme contemporaine

Les échanges économiques entre les pays du monde s'effectuent en grande partie par voie maritime. On estime aujourd'hui qu'au moins 90% de la totalité des échanges commerciaux sont réalisées grâce à ce secteur de transport.

Ce succès repose essentiellement sur la mondialisation de moyen de transport maritime et leur évolution technique, mais aussi sur la réalisation et la modernisation des infrastructures portuaires et aux quantités de marchandises que les navires peuvent transporter.

L'activité de transport maritime, consistant à déplacer des marchandises d'un port à un autre par voie maritime, est réglementée par divers textes de sources nationales et internationales. La personne physique ou morale qui les transporte est le transporteur maritime. En outre, un tel déplacement est couvert par un contrat de transport entre le chargeur, l'expéditeur de la marchandise et le transporteur

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées par voie maritime depuis leurs sorties des magasins de l'expéditeurs jusqu'à leurs entrées dans les magasins de destinataire final, et la couverture des risques auxquels sont exposés les marchandises au cours

de leur transport maritime peuvent être garantis par les deux modes d'assurances, soit en choisissant des conditions relativement larges dénommé (tous risques). Soit en choisissant des conditions plus restreintes dites (FAP SAUF) selon lesquelles ne sont couvertes que pour les pertes et les dommages résultant d'événement majeur.

Ainsi, c'est à l'occasion de l'inexécution ou de la mauvaise exécution de ses obligations contractuelles que peut naître une responsabilité du transporteur.

Et, c'est ce dernier élément qui retiendra notre attention, notamment la responsabilité du transporteur maritime dans le contrat de transport international de marchandises par voie maritime.

Auparavant, la responsabilité du transporteur maritime n'existait pas. Il y avait de très larges causes d'exonération en raison de la difficulté du transport par voie maritime. Mais des textes, notamment des conventions internationales sont intervenues pour limiter ces causes d'exonération et renforcer la responsabilité du transporteur maritime de marchandises.

En droit international, la responsabilité du transporteur maritime de marchandises baigne dans un magma de traités et de règles qui diffèrent selon les Etats. Tout dépend de l'état de ratification des conventions internationales. Le transporteur se verra tantôt soumis aux règles de la convention de Bruxelles du 2 Août 1924 ainsi que ses protocoles et tantôt à celles des règles de Hambourg, ainsi les incoterms

La nécessité de déplacer des marchandises, donne une place prépondérante au secteur du transport maritime qui constitue l'épine dorsale du commerce international et par conséquent de l'économie mondiale.

Aujourd'hui l'assurance est devenue un bien de consommation, d'épargne et d'investissement très important particulièrement dans les pays développés du fait de sa contribution à la protection des biens et des personnes et son rôle dans l'économie.

Dans ce contexte, notre problématique se décline à travers une question principale qui consiste à savoir

Quand-est-ce que le transporteur prend la responsabilité et quelle sont les procédures à suivre dans la survenance de risque et indemniser lors d'une opération d'importation de marchandise ?

Pour mieux cerner cette problématique nous l'appuyons avec les sous questions suivantes :

- Qu'est-ce que l'assurance, comment est-elle née ?
- Quelles sont les différents types de contrat d'assurance ?
- Est-ce-que les assurances peuvent être un moyen de protection ?
- Quel est le fondement de la responsabilité du transporteur maritime ?

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

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

Pour répondre à ces diverses préoccupations, la démarche à entreprendre est à la fois théorique et empirique, d'abord pour répondre aux soucis méthodologiques, nous avons réalisé une recherche documentaire et bibliographique, (consultation des ouvrages, documents, rapports, articles et mémoires de magistères, sites internet, ...ect)

Notre travail sera présenté comme suit :

- Le premier chapitre sera consacré à l'historique d'assurance et les différentes étapes qui ont marquées son évolution, et rôle économique e sociale d'assurance, les différentes notions rattachées au terme d'assurance,
- Le deuxième chapitre traitera le secteur d'assurance maritime et les différentes mutations qu'a connu ce secteur, par la suite nous déterminerons les éléments nécessaires d'une opération d'assurance maritime.

Dans le troisième chapitre porte sur la responsabilité de transporteur maritime et les procédures d'indemnisation

Le quatrième chapitre s'articulera sur le dossier que nous allons traiter au niveau de la SAA

Chapitre I

*Le cadre conceptuel et historique
des assurances*

Introduction

Dès l'Antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance. Pratiqué par les Phéniciens, consacré par le droit romain, le « prêt à la Grosse Aventure » était connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone.

Au Moyen âge, l'idée de mutualité se fait jour et constitue une part importante de l'activité des confréries et des guildes, Mais le « prêt à la Grosse » et l'assistance mutuelle, sous diverses formes notamment pratiquées par les négociants de l'Adriatique seront utilisés longtemps encore avant que n'apparaisse l'assurance à primes.

Avant d'aborder le domaine des assurances, son organisation et son fonctionnement, il est nécessaire de donner aperçu historique ainsi que quelque concept lié à ce secteur.

Dans ce chapitre, il nous a apparu un bref aperçu sur l'historique, par la définition de quelques termes d'assurance et les mécanismes fondamentaux utilisés dans ce domaine.

Section 01 : Evolution historique et rôle de l'assurance**1.Evolution historique des assurances****1-1-Assurance maritime**

C'est dans le domaine des risques de mer, qu'est apparue la notion d'assurance. La première forme des contrats d'assurance était pratiquée par les grecs et les romains. En effet tout voyage en mer était considéré comme une aventure ; il s'agit des expéditions très risquées puisqu'elles étaient soumises au naufrage, au vol et au piratage.

A cet effet, les armateurs ont eu l'idée de s'adresser à un détenteur de capitaux (banquier) qui va leur prêter une certaine somme d'argent pour financer leurs expéditions maritimes qui coûtaient souvent très cher (cet argent servait à l'achat des cargaisons : marchandises et esclaves). Si le navire parvenait à bon port, le banquier était remboursé, en plus de la somme prêtée, un intérêt de l'ordre de 30% à 50%. Si le navire faisait naufrage, les armateurs n'avaient rien à rembourser au banquier. Cependant, comme ce prêt est une pure spéculation, il a été interdit par l'église romaine en 1234¹.

Pour contourner cet interdit, ce contrat a été remplacé dès le XIVème siècle par de véritables conventions maritimes ; les banquiers et les armateurs ont imaginé un autre contrat de prêt, en changeant l'appellation : prêt par garantie et taux d'intérêt par prime. Sauf que dans cette convention, le banquier accepte de garantir le navire et la cargaison en échange d'une somme d'argent fournie par avance. L'assurance maritime est née et continue à se développer dans les ports de la méditerranée puis de l'atlantique. Le plus ancien contrat d'assurance maritime a été rédigé à Gènes en 1347, il est destiné à garantir le transport des marchandises contre les risques d'un voyage. C'est ainsi à Gènes qu'a été la première entreprise d'assurance en 1424²

¹ BIGOT J, traité de droit des assurances : entreprise et organisme d'assurance, Delta LGDJ, 1996, p 7.

² BENKHLEF D, KESSAR T, la gestion actif passif et analyse des risques dans les compagnies d'assurances en Algérie, cas de la CAAR 206 de Bejaia, mémoire de Master en Science de Gestion, option Comptabilité, contrôle et Audit, université de Bejaia, 2011, p5.

1-2- Assurances terrestres

L'assurance terrestre a connu son apparition en Angleterre à la fin du XVII^e siècle, sous la forme de l'assurance incendie.

1-2-1-Assurance contre l'incendie

Ce n'est qu'à la fin du 17^e siècle qu'on voit apparaître l'assurance incendie. Le développement des villes et l'augmentation de la population dans ces dernières, et notamment dans les pays de l'Europe du Nord ont provoqué une augmentation du nombre d'incendie. Cette assurance prend son origine, du célèbre incendie de Londres du 02/09/1666, qui détruisit 13000 maisons et 100 églises dans un quartier de 400 rues ont causé la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. En France, on créa en 1717 les « bureaux des incendiés » qui est un organisme communal, reposant sur la charité publique, c'est en 1753 que les premières compagnies françaises d'assurance contre l'incendie apparaissent, dont « la chambre Générale des assurances » et la « compagnie Royale d'assurance » en 1787³.

1-2-2-Assurances vie

L'assurance vie était au pare avant pratiquée dans le cadre de l'assurance maritime avant qu'elle ne soit classée comme étant une assurance terrestre. Elle garantissait la vie des esclaves transportés en tant que marchandise, une pratique peu morale qui consistait à parier sur la vie ou décès. C'est au 17^{ième} siècle fut créée l'assurance vie par le banquier napolitain appelé Lorenzi Tonti⁴. Le système avait pour but de calculer les probabilités ainsi que la création de groupements de personne constitués pour une durée déterminée, les cotisations de ces derniers seront capitalisées et à l'échéance de la durée prévue, en cas de vie le produit des placements est réparti entre les seuls survivant, mais en cas de décès c'est les ayants droit qui seront bénéficiés⁵.les grandes lois d'assurance interdisaient la pratique de l'assurance sur la vie car elle est jugée immorale de spéculer sur la vie humaine. Mentions que ce n'est qu'au 18 juin

³ YVONNE L F, Droit des assurances, édition Dalloz, 11^{ième} édition, Paris, 2001, p 5.

⁴ BENKHLEF D, KESSAR T, Op.cit, p 5

⁵ MEZDAD L, Essai d'analyse de secteur des assurances et de sa contribution dans l'intermédiation financière nationale, mémoire de Magister en Science Economique, option Monnaie, Finance et Globalisation, université de Bejaia, 2006, p 17.

1583 que la première police d'assurance fût délivrée par la bourse royale de Londres⁶, et que c'est en 1762 que la première compagnie d'assurance a été créée sur terre précisément en Angleterre lors de la révolution industrielle qui induit à un développement remarquable.

C'est au 18^{ème} siècle, que la « Compagnie Royale d'Assurance » de Labarthe est autorisée, par Edit Royal, à pratiquer l'assurance sur la vie⁷.

2. Le rôle des assurances

L'assurance est un secteur très important dans l'économie, un secteur qui joue un rôle considérable dans la croissance et le développement des pays ; mais certes elle présente toujours quelques limites.

En plus de son intervention lors de la réalisation ou la survenance des événements malheureux auxquels sont confrontés les individus, l'assurance présente d'autres utilités sur le plan économique et social.

2.1 Le rôle économique

L'assurance est considérée comme un moteur de développement économique pour plusieurs raisons comme : la garantie des investissements et un instrument de protection de patrimoine.

- **Garantie des investissements** : Tout projet d'investissement doit s'accompagner de l'assurance ; c'est parce qu'aucun investisseur n'aurait risqué les milliards de dollars nécessaires à la réalisation de son projet sans la garantie d'être remboursé en cas de réalisation d'un sinistre ou d'un risque que seuls les assureurs peuvent proposer grâce aux mécanismes de l'assurance.
- **Un instrument de protection de patrimoine** : l'assurance a un caractère moral. En effet, elle est le produit de la vertu de prévoyance. Au lieu d'attendre d'être frappé par les coups du sort et de se trouver ensuite plus ou moins à la charge de la société, l'assuré prend des précautions : il songe à l'avenir ; et à l'avance, de façon constante, il fait, volontairement, un sacrifice personnel pour se prémunir contre le hasard. Il y a même

⁶ SADI N, Essai d'analyse du système des assurances dans la perspective d'une meilleure protection contre le sinistre Cas des assurances en Algérie, mémoire de Magister en Science Economique, université de Bejaia, p 13.

⁷ YVONNE L F, op.cit p 6

certaines assurances où l'assuré agit, non pour lui-même, mais dans l'intérêt d'autrui, de façon désintéressée ou tout au moins pour accomplir un devoir moral.

En dehors de cette vertu morale, l'assurance a pour rôle fondamental de conférer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin. Elle leur apporte la confiance dans l'avenir: grâce à elle, ils sont protégés contre les risques du hasard, qui les menace, eux ou leur patrimoine.

Elle est créatrice de sécurité, sert à une meilleure utilisation de l'épargne et elle est aussi un moyen de crédit. C'est pour cela le rôle économique qu'elle joue favorise le développement, ses rôles est déterminer comme suit :

- L'assurance joue un rôle fondamental dans la constitution des capitaux. ces derniers qui représentent une forme d'épargne, sont réunis et conservées au sein de l'entreprise.
- L'assurance est un moyen d'accès aux crédits (elle facilite l'accès aux crédits), en renforçant les garanties qu'il offre à ces créanciers. l'assureur permet a l'assuré de consentir des crédits a ses clients ; c'est l'objet propre de l'assurance-crédit qui donne aux créanciers la certitude d'être payés en cas d'insolvabilité de son débiteur.
- L'assurance devient de plus en plus un facteur de production qui servira à accroître et à renforcer l'économie nationale.

2-2 Le rôle social de l'assurance

L'assurance vise à indemniser une partie des assurés qui sont victimes des sinistres, grâce aux cotisations prépayées par l'ensemble des assurés : - Le rôle de l'assurance consiste à renforcer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin pour se prémunir contre les coups du sort qui peuvent atteindre, soit leurs biens soit leurs personnes. La sécurité procurée aux assurés présente un intérêt général et social.

- L'assurance protège les personnes et leurs patrimoines contre les différents risques et aide au développement de la prévention. Par exemple : prévention incendie, prévention routière etc.
- L'assurance est considérée comme l'un des facteurs de redistribution des revenus susceptible de maintenir l'activité économique grâce aux primes versées par les assurés.

A/ Fonction d'épargne

L'assurance vie peut aussi permettre à l'assuré de se constituer un capital ou une rente dans en bénéficiant des avantages de la fiscalité de l'assurance vie cumulés avec ceux liés à la transmission du patrimoine ; elle joue alors une fonction d'épargne.

B/ fonction de prévention

Le rôle de l'assureur est aussi d'aider l'assuré à éviter un sinistre en sensibilisant au risque, en le dissuadant de perdre des risques inconsidérés et incite les assurés à observer un comportement prudent afin d'éviter les sinistres.

C/ Fonction de protection sociale

Les assurances privées jouent un rôle très important pour compléter le rôle de l'Etat dans le cadre de la protection sociale en matière de santé (complémentaire santé), de retraite (contrat retraite) et de dépendance (contrat dépendance).

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

Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir. C'est une vente de sécurité au profit de l'action.

2.3 Un rôle international.

Ce rôle se réalise de deux façons. D'une part, il appartient aux compagnies nationales de souscrire directement des assurances à l'étranger; d'autre part et surtout c'est par la réassurance que se réalise le rôle international de l'assurance: après avoir traité directement avec ses assurés, l'assureur rétrocède, soit facultativement, soit obligatoirement (traité de réassurance), une partie de ses risques à un réassureur, le plus souvent étranger, de sorte que les incidences des sinistres nationaux se répercutent en définitive sur l'économie de plusieurs pays, ce qui est un facteur d'équilibre et de stabilité générale.

Section 2 : le fondement et typologie d'assurance**1. Définition de l'assurance**

Le mot assurance est d'origine latine : securus qui veut dire sûr, d'où émane le terme Assuration (sécurité, garantie, certitude, assurance...). Dès lors, l'ancien français méridional adopta le terme Assurance, tout en conservant les mêmes consonances retrouvées dans les termes : sécurité, sûreté, secours.

Par définition, l'assurance « est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre moyennant une rémunération, la prime (ou cotisation pour les mutuelles), pour lui ou un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »⁸. Toute opération d'assurance a ainsi pour objet de transférer les conséquences financières d'un risque survenu de l'assuré vers l'assureur.

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

1.1. Définition juridique

Selon L'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995- modifié et complété par la loi (06-04) « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat »⁹.

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

⁸ HEMARD (J.), Théorie et pratique des assurances terrestres, Sirey 1924, t. I, p. 73

⁹ HASSID A, Introduction à l'étude des assurances économiques, édition ENAL, Alger, 1984, p 85.

1.2. Définition technique

Selon la formulation proposée par le professeur Joseph Hémard : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation¹⁰

2. Les bases technique de l'assurance**2. 1. Les acteurs d'une opération d'assurance**

Il Ya plusieurs parties qui interviennent lors de la conclusion du contrat d'assurance, l'assureur ne contracte pas toujours avec l'assuré lui mémé, mais avec d'autres personnes, à savoir le souscripteur et une tierce personne victime.

2.1.1. L 'assuré

L'assuré est la personne physique ou morale dont le patrimoine ou la personne est exposée au risque. En général l'assuré souscrit le contrat, paie la prime et bénéficie de la prestation promise en cas de réalisation du risque.¹¹

Dans cette hypothèse, la qualité d'assuré se cumule avec celles de souscripteur et de bénéficiaire de contrat. Dans la réalité, il est souvent important de distinguer souscripteur, 'assuré, et bénéficiaire de contrat.

➤ Les souscripteurs

Le souscripteur est en principe la personne physique ou morale qui signe le contrat avec l'assureur en lui payant la prime¹².

➤ Le bénéficiaire

Le bénéficiaire est la partie qui recevra en cas de survenance du risque, la prestation due par l'assureur. Ce bénéficiaire peut parfois être un tiers.

¹⁰HESS C, Méthodes Actuarielles de l'Assurance Vie, édition ECONOMICA, 2000, p 9.

¹¹ Institut National de la Consommation, Dossier documentaire, Les contrats d'assurance-vie, 2006, p 5.

¹² Comité consultatif de secteur financier glossaire assurance, Secrétariat général du CCSF, juin 2010, p 10

« Nous appelons tiers, toute personne qui, pourtant étrangère au contrat, peut en revendiquer le bénéfice. C'est l'exemple des bénéficiaires d'une assurance décès, des victimes en assurance responsabilité, etc

2.1.2. L'assureur

C'est la partie du contrat qui s'engage à garantir l'assuré contre les risques prévus au contrat, par le paiement d'une indemnité en cas de survenance du sinistre¹³.

2.2 Les éléments technique d'une opération d'assurance

Les éléments constituant une opération d'assurance peuvent être présentés comme suit :

2.2.1. Le risque

Le risque est défini comme un événement futur et incertain qui dépend uniquement du hasard, sa réalisation se traduit par les dégâts ou des dommages pouvant affecter soit des biens, soit des personnes¹⁴. Les événements assurables doivent présenter trois caractères:

- **L'événement doit être futur** : le risque ne doit pas être déjà réalisé.
- **Il doit y avoir incertitude** : on parle d'événement aléatoire, c'est-à-dire qui dépend du hasard. L'incertitude, ou aléa, réside :
 - Soit dans **la survenance de l'événement** : on ne sait pas s'il y aura incendie ou vol.
 - Soit dans **la date de survenance de l'événement** : on ne sait pas à quelle date le décès interviendra.
- **L'arrivée de l'événement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré.**

2.2.2 La prime ou cotisation

C'est la somme d'argent versée par l'assuré au profit de l'assureur en contrepartie d'une garantie offerte (indemnité) pour la couverture d'assurance en cas de sinistre¹⁵. On distingue trois types de cotisation à savoir ¹⁶:

¹³ Institut algérien des hautes études financières, bases techniques de l'assurance, novembre 2009, p 3.

¹⁴ 2COUIBAULT F, ELIASHBERG C. LATRASSE M, Les grands principes de l'assurance, édition LARGUS, 5 ième édition Paris, 2002, p 44.

¹⁵LE VALLOIES F, PALSKY P, PARIS B, TOSETTI A, Gestion Actif Passif en assurance vie, réglementation, outils, méthodes, édition ECONOMICA, 2003, paris, 2003, p 18

¹⁶ PETAUTON P, Théorie et pratique de l'assurance vie, 3ieme édition, DUNOD, Paris, 2004, p 12.

• La prime pure

La prime pure est la somme strictement nécessaire à la compensation des risques au sein de la mutualité. Elle est calculée de manière suivante :

$$\text{La prime pure} = \text{fréquence} \times \text{cout moyen du sinistre}$$

• La prime nette

C'est la prime figurant sur les tarifs des sociétés. Elle est parfois appelée cotisation commerciale. Elle est calculée comme suite :

$$\text{Prime nette} = \text{cotisation pure} + \text{chargements}$$

• La prime totale

C'est la somme effectivement payée par le souscripteur. Elle est calculée comme suite :

$$\text{Prime totale} = \text{prime nette} + \text{frais d'accessoires} + \text{taxes}$$

2.2.3. L'indemnité (prestation)

C'est l'engagement pris par l'assureur de verser une somme d'argent (prestation) au profit de l'assuré en cas de réalisation du sinistre prévu.¹⁷

3. Technique de la division de risque

L'assureur doit éviter de prendre en charge de gros risques dont la réalisation mettrait les ressources de la mutualité en danger. Il doit donc composer son portefeuille d'un grand nombre de petits risques plutôt qu'avec quelques gros risques. L'idéal est que les risques soient divisés entre le plus grand nombre d'assurés et qu'ils relèvent de catégories différentes pour ne pas se réaliser tous en même temps.

Une parfaite division des risques est donc indispensable à l'équilibre de la mutualité. Dans la pratique, cette division n'est jamais vraiment réalisée. Les assureurs ne peuvent systématiquement pas refuser les risques importants pour des raisons commerciales notamment.

Les assureurs doivent donc se rapprocher le plus près possible d'idéale division.

¹⁷ COUBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, op.cit, p 46

Pour ce faire, ils recourent à deux techniques de division des risques : la coassurance et la réassurance.

3.1. La coassurance

Dans cette méthode l'assuré se trouve face à plusieurs assureurs juridiquement responsables vis à vis de lui à concurrence de la quote part acceptée. Il n'y a pas de solidarité entre coassureurs et l'on peut imaginer un système où il y aura autant de polices que d'assureurs.

La coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture d'un risque par un même contrat, chacune d'elles prenant à sa charge une part convenue

Dans la pratique et afin de faciliter la gestion du dossier, il est établi une police collective à quittance unique dont une annexe spéciale (dite de coassurance) mentionne le nom de chaque coassureur ainsi que sa quote-part acceptée.

Une seule de ces sociétés dite apériteur, (ou société apéritrice) mandatée par les coassureurs se chargera de l'ensemble des relations avec l'assuré (visite de risque, établissement du contrat, expertise et règlement des dommages...). L'apériteur reversera la portion de prime revenant à chaque coassureur et leur demandera leur participation aux sinistres proportionnellement à leur engagement.

En cas de litige, l'assuré devra assigner chacun des coassureurs devant les tribunaux.

3.2. La réassurance

La réassurance est définie comme « une technique permet à l'assureur direct de céder à un tiers, le réassureur, une partie des risques qu'il a souscrit ».

La seconde méthode de division des risques est beaucoup plus répandue. Elle consiste pour une société d'assurance (appelée dans ce cas cédante) à s'assurer auprès d'une autre société d'assurance (le réassureur) pour une partie des risques qu'elle a pris en charge. Le réassureur procédera lui-même de la même manière auprès d'un autre réassureur (appelé rétrocessionnaire). On obtient ainsi une division des risques aussi parfaite que possible et l'on peut dire que l'assurance et la réassurance partagent la même finalité : la mutualisation des risques.

L'assuré n'a de relation qu'avec son assureur direct qui demeure seul responsable vis à vis de lui, et ne peut s'abriter derrière son (ou ses) réassureur(s) en cas de défaillance pour éviter de tenir ses engagements.

Notons que la réassurance est très souvent internationale et concerne le plus souvent un ensemble de risques ce qui justifie l'emploi du mot « traité » plutôt que contrat de réassurance.

Dans les mécanismes de la réassurance, on appelle :

- Plein de conservation la somme maximale qu'un assureur estime en mesure de prendre en charge seul sur une catégorie de risques donnée.
- Plein de souscription la somme maximale que l'assureur peut accepter sur un risque déterminé compte tenu de ses possibilités de réassurance

La différence entre le plein de souscription et le plein de conservation (ou rétention) constitue l'excédent.

Dans les mécanismes de la réassurance, on appelle :

- Plein de conservation la somme maximale qu'un assureur estime en mesure de prendre en charge seul sur une catégorie de risques donnée.
- Plein de souscription la somme maximale que l'assureur peut accepter sur un risque déterminé compte tenu de ses possibilités de réassurance

La différence entre le plein de souscription et le plein de conservation (ou rétention) constitue l'excédent.

Remarque

On peut considérer la rétrocession comme un autre moyen de division du risque qui permette à la compagnie de lui minimiser est de les céder à une autre société, donc La rétrocession est définis comme une opération par laquelle le réassureur cédera à son tour, une partie des risques, qu'il a réassuré à un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou carrément une société d'assurance.

Conclusion

L'assurance est telle qu'elle est connue actuellement est passée par plusieurs étapes. Elle avait pour principe la solidarité entre les membres de la communauté qui étaient soumis aux mêmes risques, les différentes notions de l'assurance, sont rattachant à plusieurs éléments qui son important pour la base de chaque assurance. Elle se réunion de nombreuses personnes qui risquant d'être frappées par un événement similaire, coût eux ou dommage able, s'accordent entre elles à l'avance pour venir en aide à celui ou ceux qui sont frappés par cet événement. Le mécanisme de l'assurance ne modifie pas la probabilité de survenance du risque, il se contente de transférer le risque d'un agent économique, (l'assuré), à un ou plusieurs autres, dans ce cas- là l'assuré est alors protégé contre des évènements qu'il ne peut pas supporter seul il peut alors réaliser des activités risquées.

De plus, l'assurance favorise l'innovation en réduisant les risques pour les entreprises et les particuliers car grâce aux garanties qu'elles offrent. En effet les entreprises et même pour les particuliers refusent aujourd'hui d'exercées leurs activités en absence d'assurance car elle joue un double rôle du fait qu'elle n'a pas seulement pour objet de sécuriser, mais de nos jours cette dernière est considérée comme une meilleure décision en termes de risque et de rendement, d'où des économies plus productives et /ou moins risquées.

Chapitre II

Le contrat d'assurance maritime

Introduction

L'assurance maritime a été pendant longtemps la seule forme d'assurance connue suite à l'accroissement des échanges maritime on termes de volume et de valeur dans le but d'améliore la qualité de service de sécurité, parce que le développement du commerce international n'aurait pas été possible sans l'assurance transport maritime.

Le transport maritime est le pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation, 90% du volume totale de marchandise sont transportées par voie maritime et manutentionné dans les ports.

Ce chapitre on retracera dans la premier section les généralités sur l'assurance maritime qui consiste à présenter l'historique et l'évolution à travers le temps ainsi que la définition et les différents types d'assurance maritime, et dans la deuxième section portera sur la constitution et modalité de l'assurance maritime. Et dans la troisième section les généralités sur les incoterms

Section 01 : Généralités sur l'assurance maritime et incoterms :

L'assurance maritime a pour suivi son évolution suite à l'accroissement des échanges maritimes en terme de volume et de valeur ainsi que l'ensemble des acteurs intervenant dans le but de mener une meilleure sécurité. L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime, malgré la présence de certain cas particulier ralentissant la fourniture de ce service de sécurité.

1- Historique et évolution de l'assurance maritime

L'histoire de l'assurance maritime a été durant plusieurs siècles la seule forme d'assurance pour le transport des biens, et l'unique mode de transport des marchandises entre les pays ; c'est pour cela que les premières assurances ont porté sur le transport maritime. Pour se défendre des risques liés à l'aventure maritime, les Phéniciens créèrent le principe de la mutualisation qui consiste à déposer en garantie une quantité de marchandises ou de biens afin d'indemniser les armateurs en cas de sinistre. Cette idée est exprimée dans le Talmud de Babylone écrit vers la fin du Vème siècle avant J.C relative à la navigation dans le golf Persique¹.

Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre.

La plus ancienne police d'assurance maritime connue, conservée aux archives diplomatiques de Florence, date du 22 Avril 1329. Gênes n'est pas en reste puisque là on retrouve une police d'assurance garantissant le navire Clara en 1347 pour un voyage de Gênes à Majorque et un décret du Doge de Gênes réglementant pour la première fois les assurances 183. Et en 1424 fut créé la première société d'assurance maritime

- En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime
- En 1552, le jurisconsulte Portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime² ;

¹ BOUHRBA.Y, SAIDI. S : « la logistique du transport maritimes » mémoire du master en science commerciale, option finance et commerce international, 2016, p29

² Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2 e éd. Economica, 2005, paris, p.11

- En 1562, la première police anglaise a fait son apparition ;
- En Juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris "La chambre d'assurance et de grosses aventures de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes "CESAM" (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France) ;
- Au mois d'août 1681, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, Elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le Code de Commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes ;
- Le 31 mars 1686 fut créée en France la première compagnie d'assurance dite: "La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France"
- En 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime ;
- Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

2- Définition de l'assurance maritime

« L'assurance maritime est un contrat ou une police d'assurance maritime, qu'est un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers engagés dans une aventure maritime ».

Une assurance maritime peut d'une disposition expresse ou par usage commercial être étendu de façon à couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre ou fluvial accessoire au voyage par mer³.

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

Les assurances maritimes couvrent également :

³ Idem.

- Les contributions à l'avarie commune, aussi les frais d'assistance et de sauvetage sauf s'ils résultent d'un risque exclu ;
- Les frais nécessaires dépensés pour préserver les biens assurés contre un risque imminent, ou pour en atténuer les conséquences. Donc, c'est une police qui s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime.

Notons aussi que :

- C'est une police à caractère facultatif (elle n'est pas obligatoire).
- C'est un contrat écrit.
- C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tous les moyens de transport préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime.
- Elle comporte deux parties : les conditions générales, qui sont des clauses de bases communes à toutes les assurances du genre et les conditions particulières, qui sont spécifiques au risque assuré. La loi sur le contrat d'assurance maritime définit des règles non impératives, non applicables aux navires de plaisance et qui relèvent du droit coutumier (elles sont établies à partir des contrats types des grandes compagnies d'assurance).

3. les types d'assurance maritime

3.1. Assurance sur corps de navire

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

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

- Elle garantit aussi la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires (voiliers, bateau à moteur, bateau de pêche ou autres navires) et des transporteurs maritime et fluviaux.
- « Les navires peuvent être assurés pour un seul voyage, plusieurs voyages consécutifs et pour un temps bien déterminé ».
- « 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 ».

- Donc l'assurance corps de navire est une assurance de chose, où il existe trois catégories d'événements de mer qui sont généralement garantis par cette assurance :

3-1-1- Les événements naturels

Comprennent :

- ✓ Les naufrages où le navire s'enfonce dans l'eau et puisse continuer à flotter grâce à un navire d'assistance ;
- ✓ Les tempêtes survenant lors du voyage du navire et endommagent les marchandises; • Les échouements du navire qui touchent le fond de la mer et cesse de flotter causé d'un événement fortuit et imprévu ;
- ✓ La disparition de navire lorsqu'il n'arrive pas au destinataire attendu, où il va être considéré disparu ;
- ✓ Les autres risques appelés fortune de mer comme : l'incendie, l'explosion, le vol etc.

3.1.2. Le recours des tiers exercés contre le navire :

Il s'agit d'abord de recours exercés contre le navire pour abordage avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, ou encore un engin flottant non attaché à poste fixe. La clause d'assurance s'harmonise avec l'article 1er de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer qui soumet aux mêmes dispositions, en cas d'abordage, les navires de mer, les bateaux de navigation intérieure, ainsi que les engins flottants non amarrés à poste fixe, même pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation, ajoutant les biens figurant dans l'énumération relative à l'abordage.

La distinction juridique entre l'abordage et le heurt est que la responsabilité du fait d'un abordage est une responsabilité fondée sur la faute réalisée : la réparation des dommages et des préjudices causés au tiers lésé n'est due que dans la mesure et dans la proportion de la faute prouvée du navire assuré, alors que le heurt causé par le navire contre un bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute.

La police contient également une extension de garantie portant sur les dommages occasionnés par les embarcations annexes, les aussières, ainsi que les ancres et chaînes du navire, à la condition cependant que ces unités et matériels soient, ou reliés au navire, ou en cours d'utilisation à son service. En effet, le navire est une entité juridique complexe qui comprend non seulement la coque et les moteurs, mais aussi les accessoires, notamment les

appareaux servant à la manutention de marchandises. Par contre, n'entrent pas dans la garantie des recours de tiers pour heurt, les dommages causés par les remous d'hélices imputables au navire assuré, événements qui se produisent généralement lors de manœuvres dans une zone d'évitage ou de navigation dans une voie fluvio-maritime⁴.

Dès l'instant où le dommage subi n'est pas le résultat d'un choc ou d'un heurt matériel avec le navire assuré, il n'entre pas dans le champ de la couverture de l'assurance, en l'absence d'un contact au sens précis du mot. La collision où le navire froisse tout objet autre que l'eau, comme un autre navire.

3.1.3. Les événements consécutifs aux erreurs humaines

Suite aux fautes du capitaine, des gens de mer, pilote, le changement forcé de route ou de voyage, dans le cas des fautes de proposées terrestres de l'armateur, aussi le cas de vice caché du corps ou des appareils moteurs etc. Les assurances sont affranchies de tout événement résultant des méfaits représenteraient un caractère frauduleux par l'armateur ou ses agents.

3.2. L'assurance sur faculté

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

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre elle les couvre pendant les périodes préliminaires ou complémentaires du transport maritime. Dont la durée des risques au lieu de destination ne peut excéder 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des parties. Outre les risques du voyage, les risques de montages et d'installation des matériels à destinations peuvent aussi être garantis.

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

- ✓ Soit le chargeur ignore qu'il est préférable de souscrire une assurance, faute de quoi il se verra opposé les montants de limitation de responsabilité, sans oublier la participation aux avaries communes.

⁴ YVONNE L F, Droit des assurances, édition Dalloz, 11^{ième} édition Paris, 2001, p 4.

- ✓ Soit il économise en jouant sur le fait qu'à long terme la perte de marchandise équivaut ou est inférieure aux montants des primes sinon payées à l'assureur (tarifs de 0,2 à 0,4% de la valeur des marchandises). Le coût de l'assurance dépend de la destination des marchandises, de sa nature et de l'identité du transporteur. L'assurance des marchandises se fait soit sur police particulière (au voyage) soit en police flottante (police d'abonnement ou à alimenter), dont le propriétaire de marchandise a généralement le choix entre trois options concernant l'étendue de la couverture de l'assurance : Garantie « tous risque », garantie « FAP sauf » et garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

4. Les principaux modes d'assurance

Les facultés couvertes par la police peuvent être assurées, soit aux conditions « TOUS RISQUES » soit aux conditions Franc d'avaries particulières sauf « FAP SAUF ». Mais les parties conservent la liberté de convenir de tout autre mode d'assurance, la garantie offerte peut être adaptée à tous les cas particuliers.

4.1. Garantie TOUS RISQUE

« La police dite « tous risque », la plus étendue, qui garantit tous les dommages ou perte matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour à terre ». Il est utile de préciser qu'indépendamment des obligations du contrat ; et dans la limite du temps et du lieu prévu par la police,

La « tous risques » est une garantie dont l'étendue est très élargie. Dans ce mode d'assurance l'assureur s'engage à couvrir les dommages et les pertes matérielles non seulement, mais aussi les pertes en poids et en quantités causées aux objets assurés à la suite :

- D'évènement majeur par tout moyen de transport successif ou d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, case, perte...) survenant au cours du transport.
- D'accident survenant au cours de la manutention, séjour à quai, on relèvera deux limitations.
- Le vol et disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque. Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées ; La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.

Cependant L'assureur n'accorde pas "la tous risques" pour les cas suivants :

- Certaines marchandises voyageant en vrac ou sans emballage.
- Certaines destinations réputées dangereuses.
- Les marchandises chargées en pontée (sur le pont du navire).

4.2. Garantie FAP SAUF

La police « Franc d'avarie particulière sauf » ou « FAP Sauf » est une garantie restreinte, qui ne garantit pas comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf celles provenant d'un certain nombre de cas limitatifs énoncés dans le texte de l'imprimé FAP SAUF ; Dans ce mode de garantie l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes matérielles des objets assurés, ni les pertes de poids ou de quantités et ne prend en charge que les événements limités, c'est à dire des événements lourds de conséquences touchant à la fois le navire transporteur et la cargaison. Ces événements pour la partie maritime du voyage figurent dans l'énumération suivante :

- ✓ Abordage, échouement, naufrage, heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces.
- ✓ Voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à décharger tout ou partie de sa cargaison.
- ✓ Incendie, explosion, chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement. A cette liste s'ajoute des événements à caractère cataclysmes ou de force majeure qui peuvent aussi se produire pendant le voyage terrestre ;
- ✓ Raz de marée, cyclone, trombes caractérisées, éruption volcaniques, tremblement de terre, de même que l'incendie, explosion et chute de foudre.

4.3. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance

Les dommages et pertes matérielles ne sont pas les seules garanties accordées par l'assureur dans la police « TOUS RISQUES » à l'inverse de la « FAP SAUF ». Cependant il n'est précisé dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 des conditions générales de la police d'assurance que ce qui distingue l'une de l'autre seulement ; aussi le paragraphe 4 limite les autres risques couverts communs aux deux autres modes. Ceux-ci sont, d'abord, les avaries frais exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte imminente ou d'en limiter l'étendue, comme :

- ✓ Les frais de réexpédition d'une machine endommagée lors du transport maritime dans le but de sa répartition.
- ✓ Les frais engagés pour la location d'un magasin (lieu de stockage) ou d'une bâche pour protéger les marchandises assurées de l'humidité et des eaux de pluie.
- ✓ Les frais engagés pour surveiller les opérations de déchargement (à hauteur de 5% de la prime nette) et s'il n'y a pas eu sinistre. Ajoutons à tout cela les contributions sur les facultés des avaries communes, c'est à dire qu'à ce moment l'assureur assume les frais d'avarie commune de l'assuré (toujours si le sinistre est couvert par la police). Pour terminer le cas de changement ou de relâche forcée de voyage ou de navire, de faute du capitaine, des marins (gens de mer) ou des pilotes.

Avant d'envisager un transport de marchandises On peut distinguer les incoterms selon le mode de transport utilisé. Il peut être multimodal, c'est-à-dire tout type de transport, ou maritime/fluvial. On peut également parler d'incoterm de départ et d'incoterm d'arrivée.

5. Définition et objectif les incoterms :

5.1. Définition des incoterms :

Le terme INCOTERM est tiré de l'anglais *International Commercial Terms (IN. CO. TERMS)*. Il s'agit d'une série de termes en trois lettres. Ces termes traduisent la répartition des coûts (coût du transport par exemple) et des risques entre les parties.

Ils définissent donc certaines obligations, coûts et risques engendrés par le transfert d'un produit. Les incoterms vont aider l'acheteur et le vendeur à définir qui d'entre eux va supporter les frais. Ils vont également permettre de préciser le moment de la passation du risque. En revanche, il ne définit pas le transfert de propriété ! Cette confusion est faite parfois, c'est le paiement intégral de la facture, quel que soit l'incoterm utilisé, qui permet à l'acheteur d'être propriétaire de la marchandise.

Il existe aujourd'hui une liste de 11 incoterms qui définissent le partage du risque et des coûts entre le vendeur et l'acheteur. La Chambre de Commerce Internationale a défini de nouveaux incoterms à utiliser à partir du 01 janvier 2020 qui viennent modifier les incoterms 2010 utilisés jusqu'alors.

Après s'être mis d'accord sur les prix, le produit, la garantie, le moyen de paiement et la loi applicable, il ne reste plus qu'à se mettre d'accord sur le transport. C'est à ce moment-là que les Incoterms entrent en jeu. Il y en a actuellement 11 (révision 2010). Ils définissent qui

de l'acheteur ou du vendeur supporte les frais de transport et les frais annexes (ex : frais de dédouanement, le chargement, les taxes). Ils définissent également qui supporte les risques pendant le transport. Ainsi l'acheteur et le vendeur bénéficient d'une sécurité juridique dans le monde entier en intégrant un Incoterm dans un contrat commercial. Ils peuvent par exemple définir que l'acheteur doit aller chercher la marchandise chez le fournisseur par ses propres moyens (Incoterm EXW). Ils peuvent également définir que le vendeur est en charge de l'ensemble des risques et des frais liés à tout le transport (Incoterm DDP), charge au vendeur d'intégrer ces frais dans le prix des biens vendus. Ils sont donc utilisés pour toute entreprise qui a besoin d'une livraison de biens entre un acheteur et un vendeur, que ce soit sur le territoire national ou dans le monde entier.

L'Incoterm défini doit clairement apparaître sur l'appel d'offre afin que les fournisseurs construisent leur tarification en fonction de l'Incoterm choisi. Comme vous l'avez compris, l'Incoterm défini va ensuite directement impacter le prix ainsi que la logistique de la livraison entre le vendeur et l'acheteur.

Certaines fois donc, ce sont les acheteurs qui définissent l'incoterm au moment de l'appel d'offre. D'autres fois se sont les fournisseurs qui l'imposent, comme c'est souvent le cas pour les fabricants asiatiques qui privilégient le FOB pour mettre leurs marchandises à disposition (cela sous-entend que le container est acheminé sur un bateau mais que le transport principal reste à payer).

- Ils ne couvrent pas l'assurance. 2 Incoterms définissent l'assurance comme étant de la responsabilité du vendeur : CIF (Cost Insurance Freight) & CIP (Carriage and Insurance Paid).

5.1.1. La classification les incoterms :

Depuis la version 2010, on compte 11 Incoterms. Les Incoterms multimodaux sont utilisés lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport (Air, Mer, Terre et Fer). Ces règles s'appliquent afin de gérer le transport en conteneurs maritimes lorsque la marchandise est remise au parc à conteneurs.

Les Incoterms Maritimes ou Fluviaux sont utilisés quand les points d'enlèvement et de livraison sont des ports. Ils peuvent aussi être utilisés pour des marchandises remises à la compagnie maritime le long du navire ou à bord du navire au port d'embarquement.

5.2.1. Selon le mode de transport

Les incoterms sont répartis en deux groupes qui sont :

- **Incoterms exclusivement maritimes** : FAS, FOB, CFR, CIF.
- **Incoterms multimodaux** : EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP.

5.2.1. Selon le type de vente

- **Les incoterms de vente au départ** :

Ce sont les incoterms où la responsabilité du vendeur s'arrête dans son pays, et il existe 08 incoterms dans cette catégorie qui sont : EXW, FAS, FCA, FOB, CFR, CIF, CIP, CPT.

- **Les incoterms de vente à l'arrivée** :

Ce sont les incoterms où la responsabilité du vendeur continue jusqu'au pays de l'importateur ; il existe 03 incoterms dans cette catégorie qui sont : DAT, DAP, DDP.

5.2.3. Selon le groupe :

Groupe E : EXW : Le vendeur ne prend aucun élément logistique à sa charge sauf l'emballage à l'export.

Groupe F : FCA, FAS, FOB : Le vendeur remet la marchandise à un transporteur désigné, mais n'acquiesce pas le transport principal.

Groupe C : CFR, CIF, CPT, CIP : Le vendeur doit supporter certains frais après le point de transfert de risque.

Groupe D : DAT, DAP, DDP : Le vendeur assume les frais et risques qu'entraîne le point de transfert des risques.

 **Tableau de classification des incoterms :**

Les incoterms sont classifiés selon le mode de transport, selon la famille et les type de vente.

Le tableau suivant présente Répartition des risques entre le vendeur et l'acheteur selon incoterms maritime et fluvial et la responsabilité selon l'incoterm utilisé dans le contrat.

	FAS	FOB	CFR	CIF
Emballage	V	V	V	V
Chargement à l'usine	V	V	V	V
Pré acheminement	V	V	V	V
Douane export	V	V	V	V
Manutention du départ	A	V	V	V
Transport principal	A	A	A	A
Manutention à l'arrivée	A	A	A	A
Douane import	A	A	A	A
Post acheminement	A	A	A	A
Déchargement usine	A	A	A	A

Source : Organisation mondiale de commerce.

V : risque à la charge de vendeur

A : risque à la charge de l'acheteur

5.3. Les types des incoterms et significations :

- **Incoterms EXW** : Ex Works (à l'usine)

Obligations du vendeur : mettre la marchandise, dans un emballage adapté au transport.

Obligations de l'acheteur : L'acheteur supporte tous les frais et risques liés au transport, du départ de l'usine au lieu de destination.

- **Incoterms FCA** Free carrier (franco transporteur) :

Obligation du vendeur : si la livraison s'effectue dans les locaux du vendeur, c'est le vendeur qui fait le chargement de la marchandise dédouanement export est à la charge du vendeur.

Obligation de l'acheteur : L'acheteur choisit le mode de transport et le transporteur avec lequel il conclut le contrat de transport et paie le transport principal. Le transfert des frais et des

risques se fait au moment où le transporteur prend en charge la marchandise. Les parties doivent convenir du lieu de remise des marchandises.

- **Incoterms FAS** Free Alongside Ship (Franco le long du navire)

Obligation du vendeur : Les obligations du vendeur sont remplies lorsque la marchandise est placée dédouanée le long du navire sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu.

Obligation de l'acheteur : L'acheteur supportera tous les frais et risques de perte ou de dommage dès que la marchandise a été livrée le long du navire, notamment dans le cas de retard du navire ou d'annulation de l'escale.

L'acheteur désigne le transporteur, conclut le contrat de transport et paie le fret.

- **Incoterms FOB** Free on board (Franco à bord du navire)

Obligation du Vendeur : La marchandise est placée à bord du navire par le vendeur. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

Obligation de l'acheteur : L'acheteur désigne le navire et paie le fret. Le transfert des frais et risques se fait au moment où la marchandise passe le bastingage du navire.

- **Incoterms CFR** Cost and Freight (coût et Fret).

Obligation du vendeur : Il choisit le transporteur, conclut et supporte les frais en payant le fret jusqu'au port de destination convenu, déchargement non compris. Le chargement des marchandises dédouanées sur le navire lui incombe ainsi que les formalités d'expédition. Par contre, le transfert de risque est le même qu'en FOB.

Obligation de l'acheteur : supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée à bord du navire au port d'embarquement, la réceptionner du transporteur et prendre livraison de la marchandise au port de destination convenu.

- **Incoterms CIF** Cost, insurance and freight (coût, fret et assurance)

Obligation du vendeur : terme identique au CFR avec l'obligation supplémentaire pour le vendeur de fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage aux marchandises. Le vendeur paie la prime d'assurance.

Obligation de l'acheteur : Supporte le risque de transport, lorsque la marchandise a été livrée a bord du navire au port d'embarquement. Réceptionner et prendre livraison de la marchandise du transporteur au port de destination convenu.

- **Incoterms CIP** Carriage and insurance paid to named place (port et assurance payés jusqu'au lieu convenu).

Obligation du vendeur : Le CIP est identique au CPT, mais le vendeur doit fournir en plus une assurance transport. Le vendeur conclut le contrat de transport, paie le fret et la prime d'assurance.

Obligation de l'acheteur : Les risques d'avaries ou perte, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

- **Incoterms CPT** carriage paid to named place (port payé jusqu'au lieu convenu).

Obligation du vendeur : Le vendeur maîtrise la chaîne logistique. Après avoir pris en charge le dédouanement export, il choisit les transporteurs et paie les frais jusqu'au lieu convenu.

Obligation de l'acheteur : Les risques d'avaries ou perte, sont supportés par l'acheteur à partir du moment où les marchandises ont été remises au premier transporteur. Ensuite, l'acheteur prend en charge le dédouanement import et les frais de déchargement.

- **Incoterms DAT** delivered at terminal (rendu au terminal)

Obligation du vendeur : Livrée les marchandises sur le quai, dans un terminal de l'un des modes de transport désigné.

Obligation de l'acheteur : Le dédouanement import, et post acheminement payés par l'acheteur.

- **Incoterms DAP** delivered at place (rendu au lieu de destination) :

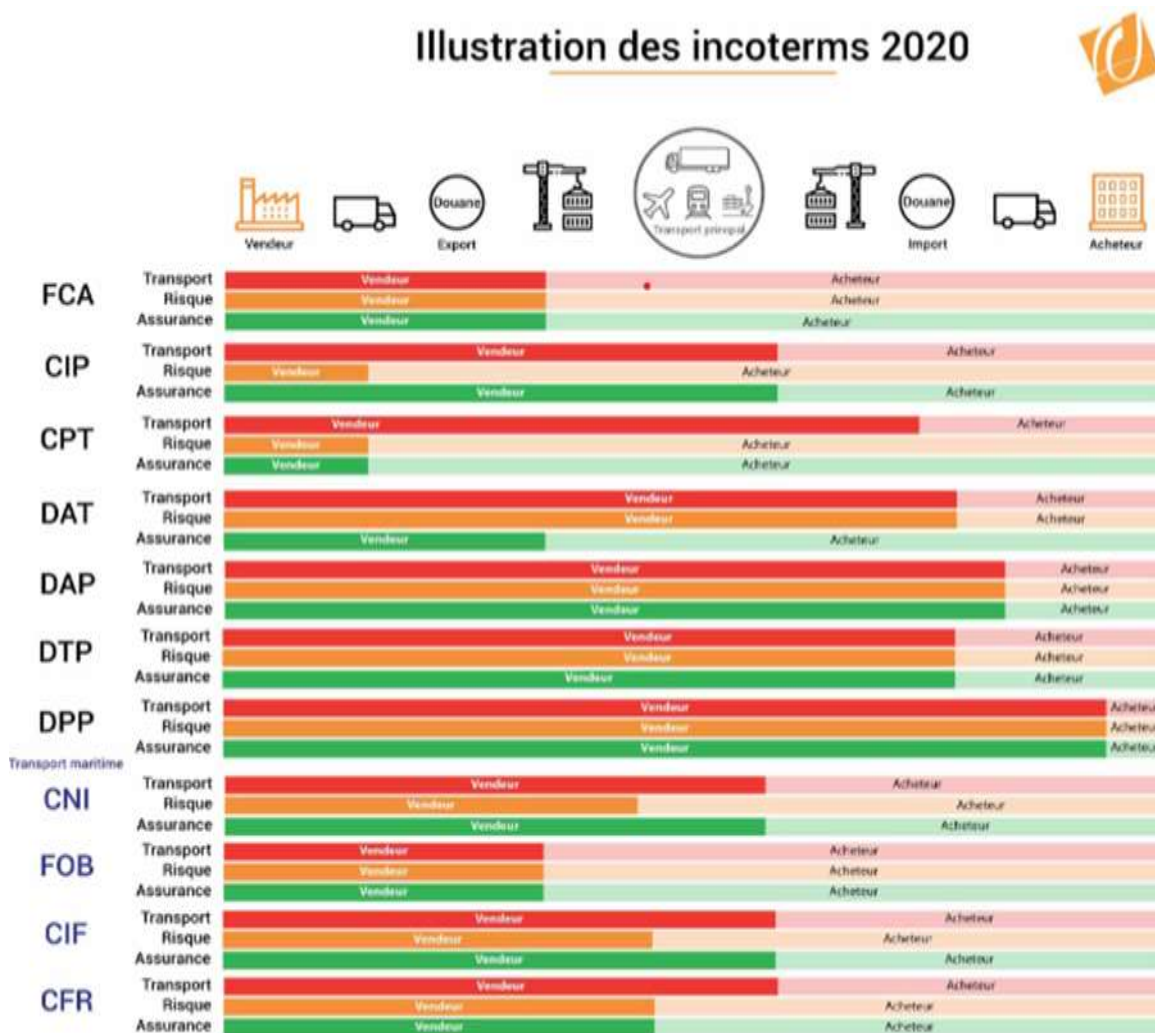
Obligation du vendeur : Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur, dédouanée export sur le quai au port convenu.

Obligation de l'acheteur : Le déchargement et dédouanement import sont désormais à la charge de l'acheteur.

- **Incoterms DDP** delivered, duty paid (rendu droits acquittés) :

Obligation du vendeur : Livrées les marchandises a destination final, dédouanement import et taxe a la charge du vendeur.

Obligation de l'acheteur : L'acheteur prend en charge uniquement le déchargement.



Source : <https://www.objectif.iuport.expot.fr>

Le but des incoterms est de fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés dans le commerce extérieur.

Ces termes définissent les obligations d vendeur et de l'acheteur lors d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale.

Les incoterms concernent essentiellement les obligations des parties liées par un contrat de vente

3.1.la livraison des marchandises :

Section 2 : La constitution et modalité de couverture des contacts assurance maritimes.

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

1. La souscription des contrats d'assurance maritimes

Le contrat d'assurance est la base de la relation entre une société d'assurance, une mutuelle ou une institution de prévoyance, et un assuré. Il représente une obligation juridique :

- Pour l'assureur de garantir les conséquence d'un événement aléatoire ou sinistre.
- Pour l'assuré de verser une prime en échange de cette garantie

Le contrat d'assurance possède plusieurs étapes à suivre :

1.1.Le connaissement ou BL

Le connaissement est le document de transport maritimes le plus fréquemment utilisé.il assume aujourd'hui un triple rôle de preuve : preuve des termes du contrat de transport, de la réception de la marchandise par le transporteur et de l'état de la marchandise au moment de l'embarquement.

« le connaissement est document le plus utilisé pour prouver l'existence du contrat de transport maritime »⁵

Le contenu du connaissement est présenté comme suit :

- Le nom du transporteur ; La tendance des tribunaux est de donner aux chargeurs les facilités nécessaires pour attaquer en justice le transporteur ou son agent en cas d'émission d'un connaissement d'un armement sur un navire d'une autre compagnie.

⁵ J Belotti : « transport international des marchandises ». 2ém édition, novembre 2002, p12.

- Le nom du chargeur ;
- Nom du destinataire ; c'est celui dont le nom figure sur le connaissement ou le porteur de bonne foi de ce titre.
- Nom du navire ;
- La date
- La signature, le connaissement peut être signé par l'agent consignataire à la place du capitaine et celui-ci pour le compte du transporteur.
- La signature du chargeur,
- Nombres de colis ; quantité ou poids
- Nature de la marchandise ;
- Etat et conditionnement de la marchandise.

le contrat d'assurance maritime est constaté par une police, avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture ».⁶

- ✓ La note de couverture c'est une preuve immédiate de la garantie que l'assuré peut demander en attendant l'établissement de la police. Elle reprend les éléments essentiels de la garantie accordée.
- ✓ Ce contrat qui lie les deux parties oblige l'assuré à payer sa prime et l'assureur à indemniser en cas de sinistre. Il est constitué par une police, toute modification ou addition, doit donner lieu à la rédaction d'un contrat complémentaire dénommé avenant.

Le contrat d'assurance peut comprendre d'autres clauses, telles que la date de prise d'effet du contrat.

1.2. L'information préalable réciproque

Le contrat d'assurance est un contrat consensuel, donc formé dès l'accord des parties sur l'objet de la garantie et son prix. (Le code des assurances est plus contraignant il exige que certain document soient remis...)

Il appartient au futur assuré de faire connaître à l'assureur l'objet et la garantie qu'il demande, en lui fournissant tous les éléments d'appréciation utiles ; C'est l'objet de la proposition d'assurance que l'assureur doit étudier et classer en fonction de ses statistiques dans la catégorie appropriée, afin de déterminer le tarif convenable.

⁶L'art 97 de l'ordonnance 95-07 relative aux assurance

1.3. Information de l'assuré par l'assureur

Une fiche d'information est fournie obligatoirement par l'assureur, comportant diverses informations utiles à l'assuré, concernant le prix et garanties avant la conclusion du contrat. Le souscripteur doit donner à l'assureur des éléments d'appréciation sur l'assurabilité et l'étendue du risque. Il doit déclarer les personnes ou biens à garantir, leurs caractéristiques, les antécédents de sinistres, ainsi que les moyens de prévention existants contre le risque.

L'assureur doit remettre à l'assuré un exemplaire du projet de contrat avec une notice d'information.

1.4. L'information de l'assureur par l'assuré

« La proposition d'assurance est le document par lequel le futur souscripteur demande une garantie d'assurance pour les risques qu'il déclare. En pratique, la proposition est constituée par les réponses à un questionnaire informatique ou imprimé préétabli par l'entreprise d'assurance et transmise au client par l'indemnitaire d'assurance.

Ce questionnaire permet à l'assureur de recueillir tous les renseignements que le proposant peut lui fournir, et ces déclarations serviront de base à la souscription du contrat ».

L'assuré doit ; répondre exactement aux questions posées par l'assureur, sur les circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend à sa charge.

Donc, La proposition d'assurance est un imprimé rempli et signé par le futur souscripteur ou assuré (que l'on appelle à cette étape "le proposant") et constitue un acte par lequel il demande à l'assureur de garantir le risque. Ce risque est décrit au moyen d'un questionnaire. La proposition rassemble les éléments fournis par l'assuré et les conditions de l'assureur.

2. Les différentes polices de l'assurance

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.

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 maritime :

2-1 Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité indéterminée) :

« Cette expression « 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 partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et/ou à l'import contre les risques au cours du transport ». ⁷ 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). 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.

2-2 Police « d'assurance au voyage » (durée déterminée, quantité déterminée) :

« 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

⁷ [https// l'antenne . Com](https://l'antenne.com)

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 ».⁸

En effet, l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signée par les deux parties.

2-3 Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée) :

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 ».

La police à alimenter elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives si l'assuré accepte des mesures de prévention tout au long de la chaîne logistique. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à

3. Les intérêts de l'assurance maritime

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

3.1. L'intérêt de se couvrir

Toutes marchandises, lors de leurs transports maritimes sont exposées à des risques multiples où aucun importateur ou exportateur ne pourra supporter les conséquences. Les événements pouvant manifester au cours du voyage et même lors des opérations de chargement / déchargement sont les suivants :

⁸ DONALD DAILLY. M, logistique et transport international de marchandises, 1 édition, L'Hamattan , France 2013 p 371

- Le navire peut couler ou chavirer avec les marchandises à son bord suite à un événement fortuit ; exemple d'action dévastatrice d'une forte tempête. Cependant, le mauvais état d'un navire ou une erreur de navigation et même encore à l'origine d'éléments tiers, tels que les faits de guerres, piraterie; peuvent provoquer sa perte.
- Les événements les plus fréquents sont les pertes partielles des marchandises. Leurs natures, leurs causes, et leurs conséquences sont les suivants :
 - ✓ Avec l'action de la buée de cale, effet d'une mauvaise répartition, peut avarier les marchandises telles que les denrées alimentaires, ainsi que d'autres produits sujets au risque des grands écarts de température (café, sucre brut, certains fruits etc.) ou encore former de la destruction dans ces cales.
 - ✓ Les ruptures ou les bris sur les objets fragiles sont aussi fréquentes que les avaries précédentes, puisque les objets chargés et placés à nu¹⁰ sont sujets à des cassures, torsions et aux éraflures⁹.
 - ✓ D'autres sont exposées au vol, dans la plus part des cas, sont de valeur importante; ce qui font d'elles une proie facile aux détournements pour être rapidement écoulées sur le marché, prenant l'exemple des Articles d'habillement, des boissons alcoolisées...etc.
- Un autre événement, celui de l'avarie commune : Au moment de situations critiques menaçant le navire et l'ensemble de la cargaison des marchandises sont sacrifiées. Les dommages seront alors répartis proportionnellement entre tous les participants de l'expédition maritime ; à savoir, les intéressés ayant une charge à bord, de l'armateur etc
- Les opérations de chargement et de déchargement. Le fait est que les marchandises peuvent chuter au territoire à la suite d'une rupture ou le glissement d'une élingue, un danger des plus fréquents, il existe d'ailleurs encore plus de menaces liées à cette opération. Cependant le propriétaire de ces marchandises ne doit pas ignorer ces dangers et s'ils se réalisent ; ce propriétaire devrait disposer de moyens pour être indemnisé.

3.2. L'intérêt économique de l'assurance maritime

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

⁹ COUIBOULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, Les grands principes de l'assurance, édition L'ARGUS, 5 ème édition, 2002, p 82.

ou dommage, afin que les résultats économiques ne soient pas durs ; devient une exigence évidente. Elle doit être envisagée à tout moment surtout lorsqu'il s'agit de biens à forte valeur ajoutée possédant une valeur importante. Où les propriétaires et les créanciers solliciteront qu'ils soient convenablement assurés. C'est ainsi que l'assurance maritime des facultés apporte l'élément de sécurité financière indispensable pour les opérations de commerce international. La multitude de risques entourant le transport maritime, ainsi que la possibilité de recours complexes et incertains du transporteur a été capital dans l'essor de cette branche de l'assurance¹⁰.

3.3. L'intérêt commercial de l'assurance maritime

En matière de transport, quel que soit la nature de l'opération commerciale (importation ou exportation), il reste un élément indispensable et unique. De ce fait, le contrat d'assurance, ainsi que le contrat de transport, est une partie intégrale du contrat commercial liant acheteurs et vendeurs où leurs marchandises sont toujours assurées, car :

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

3.4. L'intérêt de l'assurance maritime vis-à-vis des parties du contrat

Dans une opération maritime, une personne qui a un intérêt et un lien en droit avec le bien assurable, peut bénéficier de bonne arrivée de ce dernier, ou subir un préjudice en cas de dommage et engager sa responsabilité à leur égard. Cependant toute personne ayant un intérêt assurable, peut contracter une assurance pour son propre compte ou pour d'autres intéressés. Nous pouvons résumer l'intérêt de l'assurance maritime pour chaque intervenant comme suit :

Pour l'assuré

- ✓ L'assurance est contractée pour ses besoins et son commerce, donc il trouve également son intérêt dans la continuité de sa garantie. La police garantit sa marchandise depuis son départ jusqu'à son arrivée. Où il se sentira plus en sécurité.

¹⁰ HASSID A, Introduction à l'étude des assurances économiques, édition ENAL, Alger, 1984, p 85.

- ✓ Il reçoit la garantie de son assureur contre tout événement fortuit, pour toutes les distances et les durées de voyage, jusqu'à couvrir certains risques dits « exclus » en échange de primes spéciales ;
- ✓ L'assuré est libre de choisir le mode d'assurance qui lui convient, aucun ne lui est imposé.

Pour l'assureur

- ✓ Il est un commerçant avant tout, il tire profit par l'encaissement de primes et dans ce qui suivra que de dernier est plutôt un commercial est un formaliste et ce à travers les larges concessions de couvertures.
- ✓ La garantie des risques est très large puisqu'elle s'étend également sur les réseaux de transport terrestres (routier et ferroviaire). Elle pourra ainsi couvrir le trajet préliminaire sur terre, avant l'embarquement sur le navire, puis l'acheminement sur mer, et en suite même le trajet complémentaire menant à la destination préposée

4. Les modalités de couverture des assurances maritimes

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

Avant de conclure un contrat d'assurance, est essentiel que l'assureur tient au courant son client de la nature des risques à assurer et les risques exclus, les modalités de couverture de ces derniers, ainsi que la police d'assurance adaptée, afin de le couvrir d'éventualité de ces risques¹¹.

4.1. La nature des risques garantis

L'assurance maritime discerne deux grandes catégories de risques, ceux-ci sont classés d'après leur nature soit, comme des avaries particulières ou des avaries communes.

4.1.1. Avarie particulière

L'avarie particulière se compose d'avaries dommage et avaries frais :

Les conditions générales précisent que sont aux risques de l'assureur les dommages et pertes matérielles ainsi que des pertes en poids ou en quantités, causées aux objets assurés.

¹¹ <http://btsassurance.canalblog.com>

➤ **Les avaries dommages ou matérielles**

Sont réparties d'une part, en dommages causés à la marchandise (tous dommages causés aux marchandises par l'acte volontaire du capitaine) et d'autre part, en avaries au navire (frais de chômage du navire pendant la durée des réparations, sacrifice des agrès et appareils, réparations) ¹²;

Il s'agit ici de dépréciations, de destructions, de détériorations partielles, comme par exemple de la mouillure sur des grains (denrées alimentaires altérées par l'humidité) ou de la casse sur des objets en verre (marchandise fragile abîmée / fissurée), etc... Ils portent sur la chose assurée et se limitent à la matière en dehors des répercussions commerciales ou autres.

✓ **Pertes en poids et de quantités**

Ces dernières concernent aussi-bien les différences en poids que les différences

En / volume / nombre de colis etc... (C'est à dire des écarts constatés).

Or il ne faut pas confondre pertes de poids / quantités etc... Avec disparition, car celle-ci est assimilée au vol qui est exclu des conditions générales et ce même si une perte quelle que soit semble être une disparition. Dans le cas échéant il appartiendra à l'assuré d'apporter une preuve que la perte n'a pas été occasionnée par un vol mais à l'origine d'une fortune de mer plutôt.

✓ **La mévente (faillite)**

Lorsqu'il s'est avéré impossible de faire parvenir les facultés à destination à cause de leur détérioration et que la vente a été faite dans un port de relance, le préjudice résultant de cette opération (la vente) est garanti puisqu'elle n'a été consentie que pour éviter une détérioration encore plus grave de la marchandise¹³.

➤ **Les avaries fraîches**

Ce sont les dépenses engagées en vue de préserver la marchandise assurée des dommages ou pertes matérielles ou d'en limiter l'étendue, tels que les frais de retour ou de remorquage, de remise en état et de frais de réexpédition d'une marchandise avariée lors de son

¹² Idem

¹³ Revue de l'assurance n°01, Revue éditée par le conseil national des assurances, 1er semestre 2012.

transport maritime, ou de son déchargement ; ainsi que des frais de location de bâches pour protéger la marchandise assurée.

Cependant, il est impératif que deux conditions soient respectées pour qu'elles soient à la charge de l'assureur. Tout d'abord elles doivent être à l'origine d'un risque couvert, ensuite que le dommage conséquent soit garanti par la police elle-même.

4.1.2. Avarie communes

« Il y'a avarie commune lorsque des dépenses extraordinaires sont faites et des dommages sont soufferts volontairement, pour le bien et le salut du navire et des marchandises»¹⁴.

Lorsqu'un acte d'avarie commune existe, pour faire face à un danger certain et pressant menaçant l'ensemble de l'expédition, le capitaine du navire est amené à sacrifier volontairement un ou plusieurs containers afin d'en sauver le reste. L'article 300 du code maritime algérien stipule : « Est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement, par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret d'un danger commun ».

➤ Les éléments constitutifs de l'avarie commune

Voici les points que nous retenons qui constituent les conditions de l'avarie commune:

- ✓ Le péril C'est l'existence d'un danger imminent menaçant le navire et sa cargaison,

Comme le naufrage par exemple, ou l'échouement, etc.

- ✓ Un acte volontaire et raisonnable ; L'avarie doit avoir été provoquée volontairement, décision prise par le capitaine suite à une situation dangereuse mettant en péril le navire et la cargaison transportée.
- ✓ Un sacrifice ou une dépense extraordinaire que le transporteur n'aurait pas engagée dans

les conditions normales d'exploitation du navire.

- ✓ Le salut commun, qui est un acte devant aboutir à une fin utile : celle de sauver les

¹⁴ <http://www.index-assurance.fr>

Intérêts engagés dans une expédition maritime

➤ **Déclaration de l'avarie commune**

Généralement ceux sont les naufrages, échouements et incendies qui en sont la source la plus fréquente. Cependant il est utile d'illustrer ce cas avec un exemple pour une meilleure compréhension.

Supposons qu'un navire s'est échoué, le capitaine ordonne alors de jeter à la mer les marchandises les plus lourdes afin de l'alléger et de pouvoir regagner le port de relâche, ou encore de lancer un appel de détresse pour avoir une assistance (remorqueurs) - une opération qui reste néanmoins compliquée et onéreuse.

La forme de la garantie de l'avarie commune sera choisie par l'armateur, qui sera conseillé par l'expert répartiteur d'avarie commune ; les garanties sont exigées sous l'une des formes suivantes :

- La signature du seul compromis d'avarie commune, appelé aussi « engagement à contribuer ».
- La signature du « Lloyd's average bond » avec le paiement de contributions provisoire ou la fourniture des garanties validées par des signatures reconnues. Dans la pratique, les garanties par les compagnies d'assurance à la place des contributions provisoires sont acceptées.

➤ **Le règlement du sinistre (avarie commune)**

Le règlement de l'avarie commune s'explique par la solidarité nécessaire face aux fortunes de mer. Ce qui a été sacrifié ou ce qui a été dépensé en vue de sauver d'autres marchandises ou le navire, est indemnisé à charge de ceux qui bénéficient de ce sacrifice ou de cette dépense, dans la mesure de leur bénéfice.

La première forme de ce sacrifice était le jet par-dessus bord de ce qui encombrait le navire.

Le règlement d'avaries communes regroupe les documents suivant :

- Les rapports d'expertises effectués à la demande des parties ayant des intérêts en jeu.
- Les documents justificatifs du voyage au cours duquel l'avarie a eu lieu

- Tout document susceptible de justifier les dépenses engagées dans l'intérêt commun de l'expédition maritime.

La notion d'avarie commune s'oppose à celle d'avarie particulière, qui est un dommage qui arrive aux marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement, en dehors du cas de l'avarie commune.

4.2. Le temps et lieux des risques

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

4.2.1. Le point de départ de la garantie

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

Ainsi avant tout acheminement vers le propriétaire (destinataire), les marchandises devront passer par l'emballeur (préparation - conditionnement pour le transport maritime). Cette opération ne sera pas couverte par l'assurance durant le trajet vers celui-ci.

4.2.2 La fin de la garantie

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

- Lorsque les marchandises sont parfois stockées dans des entrepôts, les quais (stocks publics/privés) pendant un temps plus ou moins long avant qu'elles ne soient livrées ; ce qui arrive parfois, dans ce cas précis, l'article 9 stipule que la garantie cesse automatiquement un mois après leur déchargement. Ce délai est ramené à 15 jours si le lieu d'entreposage se trouve à l'intérieur du territoire.
- Lorsque l'assuré prend possession de sa marchandise prématurément du lieu de livraison et que par voie de conséquence le voyage est écourté et achevé ou encore modifié. Dès lors la garantie des risques étant à la charge de l'assureur cesse inévitablement.

4.2.3. Modification de la durée normale du voyage

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

4.3. Les risques exclus dans la couverture

Avant de souscrire une assurance pour se couvrir contre risque lié au transport de marchandises il est important de connaître les risques qui ne sont pris en charge par l'assurance, ses derniers sont les suivants :

4.3.1 Les risque exclus dans tous les cas

- Les conséquences pénales et les infractions à la réglementation (amendes, commerce, réquisition etc....).¹⁵
- Les faits ou fautes de l'assuré, de l'assuré, de l'expédition, du destinataire ou de leurs préposé représentants ou ayants droits.
- L'insuffisance ou le mauvais conditionnement des emballages.
- Les retards dans la livraison des bien assurés, la différence de cours, les frais de quarantaine et d'hivernage, les frais de magasinage.
- Les dommages dus aux effets directe ou indirects de l'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation et de radioactivité.

4.3.2 Les risques exclus à moins de convention spéciale

Ce sont l'ensemble de risques qui sont exclus dans la couverture à condition par exemple qu'ils font partie des accords bilatéraux entre deux pays : ses risques sont les suivants :

- Les risques de guerre, de mines, acte de sabotage et généralement tous accidents de fortunes de guerre.
- Les risques de piraterie, capture, émeutes, mouvements populaires, violence de blocus, détention par tous gouvernement, lock out.
- Les risques de vol et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

¹⁵DOBOID.B, KELLER. K, KOTLER. P, MANCEAU.D, marketing management, édition SPÉCIALE, 12iémé edition, 2006, p172.

- Les risques liés au vice propre de l'objet assuré (vert, vermines, piquage de liquides, influence de la température, mesures sanitaires).

5. les avantages et les inconvénients de transport maritime

Chaque mode de transport présente des avantages et des inconvénients qui peuvent être déterminants dans le choix de la solution transport. Nous allons les présentés dans le tableau n°01 :

Caractéristiques et techniques	Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Diversité et adaptation des différents types de navires (porte- conteneurs, navires rouliers, polyvalents ou spécialisés). • Utilisation très répandue du conteneur : évite les ruptures de charge (gain de temps et de sécurité) réduit le coût de la manutention et des assurances 	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de fret avantageux sur certaines destinations. Possibilités de stockage dans les zones portuaires. • Tous les points du globe peuvent être desservis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Délais important. Encombrement portuaire de certaines zones. • Certaines lignes ne sont pas conteneurisées. • Rupture de charge et manutention (source d'avaries). • Assurance plus élevée et emballage plus onéreux

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

Conclusion

Le contrat d'assurance maritime est conclu dès sa signature par les parties concernées, l'intervention de l'assureur et de l'assuré est essentielle, afin de permettre à l'assureur de couvrir le risque et de conseiller l'assuré sur la formule d'assurance la mieux adaptée à son commerce, il est nécessaire qu'il soit en disposition d'un certain nombre de dénonciations indispensables.

Pour se faire l'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses (policies) adaptées à son besoin, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient le mieux. Pendant le consentement à la signature de la police d'assurance, l'assuré doit choisir un mode d'assurance lui convenant le mieux pour la couverture des risques que sa marchandise pourra atteindre. Soit aux conditions « TOUS risque », où tous les risques sont garantis sauf les risques exclus, ou aux conditions d'avarie particulière « FAP sauf »

Dans le cadre de l'élaboration du bon de commande international de vos articles ou produits à fabriquer , il est nécessaire de voir le type d'INCOTERM retenu pour ce contrat de vente. Les types d'incoterms définissent la part de responsabilité de l'acheteur et du vendeur pendant le fret de la marchandise jusqu'à sa destination finale.

Chapitre III

La responsabilité de transporteur et l'indemnisation

Introduction

En matière d'assurance des marchandises au cours du transport maritime, lors d'une opération d'acheminement à l'international, les marchandises sont exposées à des risques divers. Pour garantir le remboursement des sommes engagée en cas de dommage ou de sinistre, le chargeur a l'obligation légale d'assuré ses marchandises

Au cours d'exécution du contrat de transport maritime de marchandises, le transporteur peut être amené à commettre des fautes. Il s'agit donc de la responsabilité du transporteur maritime pour mauvaise exécution du contrat de transport.

Le transport maritime se particularise en ce que deux régimes juridiques différents peuvent exister pour un même transport, celui de la convention de Bruxelles de 1924 et celui des règles de Hambourg de 1978¹

Afin de mieux discerner l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, on va aborder dans la premier section la responsabilité de transporteur maritime et dans la seconde section on va voir sur la base de quoi s'établir l'indemnisation lors de la réalisation de sinistre

¹ www.idit.fr/docenligne/documents/Regime_TRANSPORTS_INTERNATIONAUX_2013.p5

Section 1 : la responsabilité de transporteur maritime

“Autrefois, le droit maritime tenait le transporteur pour entièrement responsable des pertes ou dommages des marchandises, qu’il y ait eu ou non négligence de sa part et, en dehors de quelques cas, quelle que fût la cause de la perte²

1. Le fondement de la responsabilité du transporteur maritime

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

Lorsque le chargeur ou le destinataire prouve avoir subi un dommage ou une perte aux marchandises, le transporteur est déclaré responsable. Le chargeur n'est pas tenu de prouver le comportement fautif du transporteur qui est présumé, par le seul fait de la survenance d'un dommage.

Cependant, si le principe est simple la question demeure délicate de déterminer la nature de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur, puisqu'il y a différents régimes de responsabilité du transporteur qui diffèrent selon les textes internationaux. A cet égard, la lecture de la convention de Bruxelles et de la convention de Hambourg révèle une divergence de régimes.

La convention de Bruxelles opte pour une présomption de responsabilité, alors que la convention de Hambourg adopte une présomption de faute ou de négligence. En outre, il serait utile de préciser que le transporteur n'est pas toujours responsable, car, il existe des cas où le transporteur est libéré de toute responsabilité.

1.1. Analyse des différents régimes de responsabilité du transporteur

En matière de transport maritime de marchandise sous connaissance, les textes sont impératifs et ont un caractère d'ordre public. Plusieurs règles peuvent être appliquées au même transport qui sont souvent très différentes les unes des autres. Pour mieux saisir ces différentes

² Les connaissances”, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, doc. TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 2, Nations Unie

règles, nous allons traiter dans un premier temps la diversité du régime régissant le transport maritime de marchandise et dans un second temps nous allons voir les obligations de transporteur maritime

L'objectif prédominant des conventions internationales est l'unification des règles relatives à l'exécution du contrat de transport (exemple : établissement des documents de transport ; responsabilité du transporteur ; indemnisation des ayants droit ...).³

Pour faire l'analyse des différents régimes de responsabilité revient à déterminer les présomptions de responsabilités selon la convention de Hambourg et la convention de Bruxelles.

1.1.1. Présomption de responsabilité selon Bruxelles

Concernant la responsabilité du transporteur maritime, elle est établie sous palan à palan. Ici, la convention a adopté une responsabilité de plein droit. Le principe de la présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur maritime est maintenu. La convention maintient également le principe selon lequel le transporteur est tenu d'une obligation de diligence raisonnable avant et au début du voyage. Dans cette convention, la responsabilité du transporteur maritime n'est engagée qu'en cas de perte ou de dommages aux marchandises.

Dire que le transporteur est responsable de plein droit, signifie de façon automatique, qu'il est responsable en cas d'avarie ou de perte constatée sur les marchandises au port de déchargement ou à la livraison entre les mains du destinataire.

Par conséquent, l'ayant droit à la marchandise n'a pas à prouver la faute du transporteur, puisque sa responsabilité est automatiquement présumée dès que survient une perte ou une avarie.

Même si le transporteur est responsable de plein droit, il dispose de moyens qui le libèrent de toute responsabilité. Ces moyens sont appelés « cas exceptés » et sont au nombre de dix-sept.

³ www.idit.fr/docenligne/documents/Regime_TRANSPORTS_INTERNATIONAUX_2013.p2

La convention de Bruxelles de 1924 s'applique à tout connaissement ou tout autre document similaire formant titre, émis dans des Etats contractants⁴. Par contre ses dispositions ne s'appliqueront pas aux animaux vivants et des marchandises en pontée.

Il lui incombera donc de prouver que le dommage ou la perte provient de l'une des causes d'exonération prévue par la présente convention. En résumé, le transport est responsable de plein droit mais lorsqu'il prouve que le dommage ou la perte provient de l'un des cas exceptés, il est libéré de toute responsabilité et ne procédera donc à une aucune réparation du préjudice causé à la marchandise.

1.1.2. Présomption de faute selon Hambourg

A la différence de la convention de Bruxelles qui prévoit une présomption de responsabilité du transporteur maritime, Les règles de Hambourg instituent un système assez différent basé sur une présomption de faute. Il doit avoir un lien de causalité entre la faute et le dommage.

La présomption de faute dérive de l'article 5 de la convention de Hambourg qui stipule que : « le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises, ainsi que du retard à la livraison, si l'évènement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient être raisonnablement exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences».⁵

Ce texte pose donc le principe d'une responsabilité du transporteur seulement fondé sur une présomption de faute.

Donc, lorsqu'il y a faute prouvée, le transporteur est déclaré responsable. Mais, le transporteur se dégagerait en effet, de la présomption de faute qui pèserait sur lui, en rapportant la seule preuve positive de sa diligence raisonnable. Lorsque cette diligence est établie, le transporteur n'aura plus à prouver qu'il n'est pas responsable.

⁴ Article 10 de la convention de Bruxelles de 1924

⁵ L'article 5 paragraphe 1 de la convention Hambourg

Par conséquent, il n'est plus indispensable à un transporteur d'invoquer un cas excepté. Il lui suffira simplement de démontrer qu'il a pris les « mesures raisonnables » attendues de lui pour pouvoir s'exonérer.

Par ailleurs, nonobstant le fait que dans la convention de Hambourg la responsabilité est fondée sur une présomption de faute.

1.2. Les obligations du transporteur maritime

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

Le transporteur est tenu de fournir au chargeur un connaissance conforme aux informations communiquées à lui par le chargeur. Outre l'obligation d'émettre le connaissance⁶, il devra remplir des obligations qui concernent la marchandise d'une part, et le navire d'autre part⁷.

L'obligation qui pèse sur le transporteur est une obligation de résultat et, lorsque ce résultat n'est pas atteint, le transporteur est déclaré responsable. Ainsi, la responsabilité du transporteur est fondée sur une présomption selon laquelle la marchandise n'ayant pas été délivrée au destinataire telle qu'elle est décrite au connaissance, il est l'auteur du dommage, du retard et de la perte aux marchandises.

Pour la détermination des droits et des obligations des parties au contrat de transport, il est nécessaire de déterminer le moment de la prise en charge et de livraison

1.2.1. L'obligation de diligence avant, durant le trajet et à l'arrivée au port de destination

Le transporteur maritime est tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence, il a l'obligation de soigner la marchandise au cours du voyage si c'est nécessaire. L'obligation de diligence pèse donc sur lui avant le trajet, durant le trajet et à l'arrivée au port de destination

⁶ L'article 3 (parag. 3) des Règles de Bruxelles.

⁷ TASSEL (Y), Droits maritimes, T. I, Mer, navire et marins, ouvrage collectif, 1re éd., juris service, p. 117

1.2.1.1. L'obligation de diligence avant le trajet

Le transporteur est tenu de faire diligence pour mettre le navire en état de navigabilité selon la nature de la marchandise. Le navire doit être armé, équipé et approvisionné convenablement. Le transporteur doit procéder de façon soigneuse au chargement, à la manutention et de même à l'arrimage de la marchandise en cale.

Les marchandises doivent être en bon état de chargement. La première opération, c'est-à-dire le chargement de la marchandise n'est autre que l'opération matérielle qui consiste à placer la marchandise dans le navire servant à effectuer le déplacement. Cette opération peut être postérieure au procédé de la prise en charge de la marchandise.

En fait, c'est le commandant qui doit veiller à la bonne exécution du chargement en cale pour la stabilité du navire.

1.2.1.2. L'obligation de diligence durant le trajet

Puisque le transporteur est tenu d'une obligation de résultat, il a l'obligation de conduire les marchandises à destination. Il doit acheminer les marchandises au lieu de destination prévu dans le contrat. Il est libre de choisir l'itinéraire pourvu qu'il arrive à temps à destination.

Lors de son trajet, le transporteur peut ne pas respecter l'itinéraire qu'il a choisi pour une raison de sécurité ou pour toute autre raison. Par exemple, cas d'accident qui nécessite l'abordage au port le plus proche.

Mais dans le cas où il interrompt le trajet, il doit, à peine de dommages et intérêts, faire diligence pour assurer le transbordement des marchandises et leur acheminement jusqu'au port de destination prévu.

1.2.1.3. L'obligation de diligence à l'arrivée au port de destination

A l'arrivée au port de destination le transporteur a l'obligation de veiller à ce qu'on procède de façon soigneuse au désarrimage et au déchargement de la marchandise. Puis, il a l'obligation de livrer la marchandise au destinataire à l'endroit prévu par la convention.

Comme le connaissement est un reçu de la marchandise, le transporteur maritime prend donc juridiquement en charge la marchandise. Dès lors, il est tenu d'une obligation de résultat

quant à l'état de la marchandise à l'arrivée. Le destinataire commet donc une faute lourde s'il ne vérifie pas l'état de la marchandise lors de sa réception.

La livraison met fin au contrat de transport de marchandise.

1.2.2. Les obligations relatives aux navires et aux voyages

1.2.1.1. Les obligations relatives aux navires

Comme nous l'avons vu, le transporteur est tenu de mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et de marchandises qu'il doit transporter ; d'armer, d'équiper et d'approvisionner le navire et enfin d'approprier et mettre en bon état tout ou partie du navire où les marchandises doivent être chargées¹⁶.

Le transporteur doit donc faire diligence pour mettre le navire en bon état de navigabilité pendant le transport. Contrairement au contrat d'affrètement, le transporteur n'est tenu, ici, que d'une obligation de moyen.

1.2.2.2. Les obligations relatives aux voyages

Quant aux voyages, l'obligation principale du transporteur est la prise en charge de la marchandise. Quand la marchandise arrive à quai, le transporteur ou son représentant procède à la reconnaissance de la marchandise.

Le transporteur procède ensuite au chargement de la marchandise. Il assure l'arrimage de la marchandise à bord du navire. Il a la responsabilité du chargement et de déchargement. Cela veut dire que le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises depuis l'embarquement des marchandises jusqu'à leur débarquement¹⁷.

Quand les marchandises arrivent à bord du navire, le transporteur en assure la garde et le soin. On parle ici de soins normaux tels que la vérification des cales s'ils sont bien fermés ou bien étanches. Il s'assure également qu'il n'y ait pas vols pendant le transport.

Le transporteur doit également assurer la réalisation du voyage. Le principe est que le transporteur doit transporter la marchandise en droiture. En d'autres termes, le transporteur a pour obligation d'assurer le transport des marchandises en droiture par la route habituelle et dans les meilleurs délais.

Pour ce faire, il doit donc prendre la route la plus raisonnable. La route est déterminée par le commandant en prenant compte des instructions de l'armateur. Mais dans tous les connaissements, on trouve des clauses particulières permettant au transporteur de se dérouter face aux événements notamment pour procéder à une opération d'assistance à des navires ou à des vies humaines, par exemple une clause de déviation. Néanmoins, le transporteur doit agir avec bonne foi et loyauté.

Les connaissements comportent également des clauses dans lesquelles il peut faire escale dans les ports si c'est nécessaire. Lorsque le déroutement est injustifié, la responsabilité du transporteur peut être engagée.

Enfin, l'obligation finale du transporteur c'est de délivrer la marchandise. C'est l'opération qui va mettre fin au contrat de transport. En remettant la marchandise au destinataire, il reçoit en échange le connaissement original.

Lorsque le transporteur arrive donc à destination, il doit procéder aux opérations inverses, c'est-à-dire le désarrimage, le déchargement et la livraison, et c'est à ce moment que le destinataire doit dresser des réserves au transporteur en cas de constat de dommages. Le moment de la livraison est également important car il fait courir le délai de prescription d'un an.

La convention a également prévu des cas exonérateurs où le transporteur pourra se libérer de toute responsabilité.

1.3. Les préjudices susceptibles d'engager la responsabilité du transporteur maritime de marchandises

Le transporteur est responsable de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises. Le mot dommage ici recouvre les avaries aux marchandises, les pertes de marchandises et les dommages dus au retard de livraison.⁸

1.3.1. Les avaries aux marchandises

Par définition, l'avarie désigne les dommages ou pertes de toutes sortes résultant d'un événement de mer. Elle présente un caractère fortuit ou accidentel.

⁸ L'article 11.2.14 du code maritime

Au départ, le transporteur a pris l'engagement de prendre en charge les marchandises en bon état et donc il doit les livrer telles qu'elles sont. Il y a donc transfert de risque. L'état de ces marchandises peut causer des préjudices au destinataire et peut engager la responsabilité du transporteur. Il est préférable pour le transporteur d'émettre des réserves sur le document car l'absence de réserve fait présumer le bon état de la marchandise.

En droit maritime, il y a toujours le partage de responsabilité, d'où le terme « assistance maritime ». Pour que l'avarie soit commune, il faut qu'il y ait l'intérêt commun pour sauver le navire du naufrage.

1.3.2. Les pertes de marchandises

Les pertes peuvent être totales ou partielles. En plus du transport, le transporteur doit livrer la marchandise. Cette livraison concerne la totalité ou une partie en raison de perte qui pourrait causer un dommage au destinataire.

Il y a perte totale si le transporteur n'arrive pas à livrer au destinataire la totalité de la marchandise qu'il a prise en charge. La preuve de cette perte totale c'est la non-livraison de la marchandise car du moment que le transporteur présente un emballage vide qui contenait la marchandise, cela fait présumer qu'il y a seulement un manquant⁹.

Il y a perte partielle quand le réceptionnaire déclare un manquant. Mais il prend quand même possession de la marchandise en émettant des réserves. A l'arrivée au port de destination, le réceptionnaire ou un service de manutention effectue le décompte des marchandises.

Pour le cas des marchandises embarquées en vrac, il faut procéder aux opérations de pesages ou de mesurage pour faire apparaître le manquant. Ces opérations ne sont probantes que si elles sont contradictoires.

Pour le cas des marchandises en sacs, il est d'usage de ne pas considérer comme manquant la partie des marchandises qui a pu s'écouler des sacs dans les cales.

⁹ DROIT MARITIME, par M. RANDRIANAHINORO Sylvain, p 85

1.3.3. Les dommages dus au retard de livraison

En règle générale, l'inexécution de ses obligations par une partie au contrat constitue une faute. Le manquement grave à ses obligations engage donc sa responsabilité.

En principe, le transporteur est tenu de transporter et de livrer à temps convenu la marchandise. Les délais supposent une grande importance suivant la durée du parcours et la fiabilité escomptée du moyen de transport. La livraison de la marchandise après la date prévue dans le contrat peut causer des préjudices au réceptionnaire et cela peut engager la responsabilité du transporteur maritime. Mais il faut que le réceptionnaire prouve que le retard retire tout ou partie de son utilité à la marchandise. Cela veut dire donc qu'il faut que le retard ait causé un dommage au demandeur pour donner lieu à réparation. Il faut que ce retard soit imputable au transport et au transporteur lui-même.

Le retard peut causer soit des dommages à la marchandise elle-même soit des dommages à la société du demandeur en raison du retard. Mais ces derniers dommages ne relèvent pas du droit maritime.

2. La limitation de la responsabilité de transporteur maritime

Dans un souci d'atténuer la rigueur du principe de la responsabilité présumée mise en place par la Convention de Bruxelles, cette dernière a prévu des cas qui permettent au transporteur maritime de marchandise soit de s'exonérer de la responsabilité ¹⁰ou bien de l'alléger par des limitations légales.

La limitation de responsabilité permet au transporteur de ne pas réparer les dommages dont il est reconnu responsable, lorsque ceux-ci dépassent un certain montant.

Le transporteur est effectivement responsable des dommages et pertes aux marchandises qu'on lui a confiées. Néanmoins, cette responsabilité est très encadrée et sensiblement limitée. Lorsqu'il y a dommages pertes ou avaries, le transporteur est tenu de les réparer.

Le droit des transports maritimes, à l'instar de celui des autres modes de transports, fixe un plafond au devoir d'indemnisation du transporteur.

¹⁰ Le contrat de transport - Pierre Bonassies et C. Scapel, p.678;

Donc, la limitation est l'indemnisation des dommages aux marchandises caractérisée par un système de réparation non intégrale, pour les préjudices résultant des pertes, des avaries ».

2.1. Conditions de la limitation de la responsabilité du transporteur

Les conditions de la limitation sont les préjudices auxquels s'appliquent la limitation (a) et les bénéficiaires de cette limitation (b).

En effet, par conditions de la limitation, il faut entendre, d'une part quelle limite de montant doit être appliquée en fonction de la nature du dommage, et quels sont les bénéficiaires de cette limitation

2.1.1 Préjudices auxquels s'appliquent la limitation

La réparation des préjudices subis par la marchandise (dommages, pertes, ainsi que le retard à la livraison) fait l'objet d'une limitation.

La preuve de l'importance du dommage incombe à l'ayant droit de la marchandise. Il devra apporter la preuve du dommage ou du préjudice subi.

Les limites légales de la réparation en cas de dommages, de pertes et de retard ont été prévus par les règles de Hambourg en son article 6.

L'article 6 des règles de Hambourg formule des limites beaucoup plus précises et adaptées au transport maritime, avec un montant de limite revu à la hausse¹¹.

Mais, également les modalités de calcul ont été améliorées¹². Le montant de la limitation tient compte de la nature du dommage reproché au transporteur maritime et, est applicable selon qu'il s'agit d'un dommage matériel, d'une perte ou d'un retard.

En premier lieu, l'article 6 (1) limite la responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant, des pertes ou dommages subis par les marchandises, à une somme équivalente à 835 unités de compte par colis, autre unité de chargement ou à 2.5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

¹¹ Alinéa 1 de l'article (5) (d) des règles de la Haye Visby telles que modifiées par le protocole de 1979

¹² Pensons notamment à l'article 6 (2) des règles de Hambourg qui assimile en outre les conteneurs et autres engins d'emballages aux marchandises lorsqu'ils ne m'appartiennent pas au transporteur

Cependant, dans certains cas c'est la limite la plus élevée qui sera retenue.

En second lieu, l'article 6 prévoit aussi une limite de responsabilité du transporteur, en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 « à une somme correspondant à deux fois et demi au fret payable pour les marchandises ayant subi un retard, mais n'excède pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer ».

Les précisions des règles de Hambourg sur le montant de limite de responsabilité sont importantes, en ce sens qu'elles permettent de connaître les préjudices soumis à la limitation et les montants.

L'étude des bénéficiaires de cette limitation est importante.

2.1.2 Bénéficiaires de la limitation

Les seuls bénéficiaires de la limitation de responsabilité sont le transporteur et ses préposés. Mais le transport de marchandises nécessite l'intervention d'autres acteurs (les préposés du transporteur pour le chargement, l'arrimage, le déchargement, la livraison et autres mandataires tel que le consignataire du navire).

Les auxiliaires du transport ou Les préposés engagent la responsabilité du transporteur dans les conditions prévues par les textes.

Toute faute commise par ces derniers est considérée comme une faute commise par le transporteur lorsqu'ils interviennent pour le compte de ce dernier. Ils doivent prouver avoir agi dans l'exercice de leur fonction et le transporteur pourra invoquer qu'ils ont agi pour son compte en vertu de la présente convention¹³. Cependant, les règles de Hambourg n'ont fait aucune mention des préposés ou mandataires en montrant qui du personnel pourra bénéficier de cette limitation.

Ainsi, lorsqu'il y a des dommages, des pertes aux marchandises, les personnes qui peuvent se prévaloir de limitation sont, d'une part le transporteur, et d'autre part les préposés ou mandataires, s'ils prouvent avoir agi dans l'exercice de leur fonction c'est-à-dire pour le compte du transporteur maritime.

¹³ Article 7 de la convention de Hambourg

L'étude de ces conditions de la limitation est nécessaire dans la mesure où, elles permettent de connaître le type de dommages que le transporteur a causé et, comment doit-il indemniser les victimes ? Qui sont les personnes habilitées à se prévaloir de cette limitation.

En outre, il sera judicieux de parler du plafonnement des pertes et dommages aux marchandises.

3. Les exonérations du transporteur maritime

A la différence de la convention de Bruxelles qui prévoit dix-sept cas exceptés, la convention de Hambourg a procédé à une suppression de la quasi-totalité des cas exceptés, pour n'en retenir que deux seulement à savoir : l'incendie et l'assistance. La réduction du nombre de cas est sans doute la modification la plus importante apportée par les règles de Hambourg. Donc, le transporteur bénéficie de privilège qui lui permet de s'exonérer de sa responsabilité dans certaines circonstances.

Ces cas d'exonération réduisent considérablement la responsabilité du transporteur

Ce faisant, ce sont ces deux cas retenus par la convention de Hambourg qu'il convient d'examiner.

3.1. Incendie

L'article 5 alinéa 4 dispose que le transporteur est responsable « des pertes et dommages aux marchandises, du retard à la livraison causée par l'incendie si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires ».

Donc, l'incendie est présenté par l'article 5 alinéa 4 comme l'évènement auquel le transporteur jouit, de façon exceptionnelle, d'une présomption d'irresponsabilité. En l'occurrence, sauf preuve de sa faute ou de sa négligence l'incendie suffit à absoudre le transporteur de toute responsabilité.

En l'espèce, l'incendie obéit à un régime fondé sur la faute prouvée. En outre, il sera judicieux d'ajouter que les règles de Hambourg précisent en son article 5 que « si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée conformément à la pratique des transporteurs maritimes afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie et un

exemplaire du rapport de l'expert sera mis sur demande à la disposition du transporteur et du demandeur.»

Ainsi, l'incendie est une atténuation de la responsabilité du transporteur et dont la preuve permet au transporteur de s'exonérer ou de se libérer.

L'autre cas exonératoire du transporteur maritime prévu par la convention de Hambourg est l'assistance.

3.2. Assistance

L'article 5 alinéa (6) dispose que le transporteur n'est pas responsable « sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies humaines ou des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer ».

Le transporteur bénéficie d'une présomption d'irresponsabilité lorsqu'il entreprend d'assister ou de sauver des biens ou des hommes. L'assistance est une cause d'exonération qui libère le transporteur maritime de toute responsabilité. Par conséquent, le retard, la perte ou le dommage dus à l'assistance exonère le transporteur.

En conclusion la responsabilité du transporteur maritime est fondée sur différents régimes qui diffèrent selon les textes internationaux.

Tantôt, il y a une présomption de responsabilité prévue par Bruxelles avec dix-sept cas qui libèrent le transporteur ; tantôt une présomption de faute prévue par Hambourg avec la suppression de la quasi-totalité des cas exceptés à savoir l'incendie et l'assistance. La responsabilité du transporteur s'exerce cependant, sur une certaine durée qui renvoie au commencement et à la fin du temps pendant lequel, il avait en charge la marchandise en vue de son transport.

Le transporteur dans tous les contrats de transport de marchandises par mer sera quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés ».¹⁴

¹⁴ l'art. 2 de la convention de Bruxelles

Section 02 : Mécanismes d'indemnités d'assurance maritimes

Le transporteur maritime pourra s'exonérer de sa responsabilité face à un dommage ou bien dans quelle mesure il sera capable de la limiter. Quand le transporteur ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité il sera contraint de verser une indemnité compte tenu du dommage qu'il aura subi mais ici encore le transporteur pourra bénéficier de plafonds d'indemnités contenu dans les conventions internationales et le code maritimes algérien.

La prestation d'indemnisation est calculé on fonction de préjudice subis et non sur la base d'un capital au montant préétabli versé lors d'un sinistre.

1. Les préjudices indemnisation

Tous les préjudices justifiés pourront faire l'objet d'une indemnisation qui se fera par référence à la valeur de la marchandise, ainsi le droit maritimes fixe des limites au devoir d'indemnisation du transporteur du fait des préjudices qu'il a fait subir, mais en cas de faute inexcusable le transporteur ne pourra pas bénéficier de limite face à son devoir d'indemnisation, et il en est de même lorsque le montant du préjudice sera inférieur au plafond d'indemnisation.

Donc, le transporteur maritime se doit de réparer l'ensemble des préjudices justifiés et quelle qu'en soit la nature (il peut s'agir d'attente physique à la marchandises, de préjudice commercial, moral ...etc.) .La source de ce principe est énoncée dans la Bruxelles ¹⁵. Qui met à la charge du transporteur l'indemnisation des dommages causés aux marchandises.

Mais, en qui concerne la convention de Hambourg, il est question de pertes ou dommages subis par la marchandise ainsi que le retard à la livraison.

1.1. Détermination de la valeur de la marchandise

La somme totale due par le transporteur, doit être calculée en référence à la valeur des marchandises au jour ou elles ont été déchargées, et ceci conformément au contrat ou elles auraient du l'être.¹⁶

Ainsi, cette valeur peut être déterminée d'après un cours en bourse bien d'après le prix courant du marché¹⁷. Mais qu'aussi il faut savoir que les fluctuations des cours intervenues entre la date d'arrivée du navire et la date de déchargement ne peuvent être prises en considération pour déterminer l'importance d'un profit ou d'un préjudice.

1.2. Les plafond d'indemnisation

¹⁵ Article 04 dans la convention Bruxelles

¹⁶ Article 04 de la convention du Bruxelles amendée par le protocole du 23 février 1968.

¹⁷ http://WWW.erudit.org/revue/cd_2000/V41/n4/043621ar.pdf

Le transporteur maritime est susceptible de bénéficier cumulativement de deux plafonds d'indemnisation, l'un de droit commun, l'autre exceptionnel.

Le premier concerne la limitation d'indemnité résultant du contrat de transport, quand au second, il est né de l'incidence éventuelle de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

Cependant, ces limitations ne pourront pas être applicables dans le cas du dol, faute inexcusable du transporteur ou encore lorsque le chargeur aura fait une déclaration de valeur.

➤ **Limitation d'indemnité résultant du contrat de transport :**

Les niveaux d'indemnité vont varier selon le texte applicable au contrat de transport.

Il sont pour la plupart exprimé en « DTS » (Droit de Tirages Spéciaux) qui est une monnaie internationale fictive constituée à partir d'un panier de trois monnaies nationale le yen, la livre sterling, le dollar US et par l'euro (depuis le premier janvier 1999 le mark et le franc français ont été remplacés par l'euro). Pour les pays qui ont ratifié la Convention de Bruxelles 1924 originelle, la limitation d'indemnité ne peut excéder 100 livres sterling-or ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, les Etats contractants pouvant effectuer une conversion d'après leur système monétaire (art. 9, al. 2, Convention de Bruxelles du 25 août 1924).

Ainsi, pour un transport de Côte d'Ivoire en France, soumis à la convention de 1924, la limitation d'indemnité doit se calculer « en francs CFA sur la base d'une livre-or égale à deux sterling- papier, au cours du change de l'arrivée du navire au port de déchargement ».

Il convient maintenant de présenter l'unité de compte DTS (A) afin de mieux appréhender les niveaux d'indemnité (B) et d'en effectuer un récapitulatif (C).

A. Unité de compte : le DTS

En transport international, le calcul du plafond d'indemnisation se fait à partir d'une unité de compte laquelle est ensuite convertie en monnaie de paiement nationale. Qu'il s'agisse d'un transport régi par la loi française, le CMA, la convention de Bruxelles ou les règles de Hambourg, aujourd'hui, l'unité de compte utilisée est le DTS.

La valeur du DTS varie quotidiennement et est publié régulièrement par le Bulletin des transports et de la logistique. Selon le protocole de 1979 amendant la convention de Bruxelles, la conversion du DTS en monnaie nationale doit s'opérer à une date déterminée par la loi de la juridiction saisie. Ce principe risque d'avantager une des deux parties au contrat selon la

juridiction choisie ce qui est regrettable. Il serait plus logique de fixer cette valeur au moment de la réalisation du dommage ou au jour du paiement comme l'a envisagé la Cour d'appel de Paris pour un transport soumis à la loi française qui n'apporte pas de précisions sur ce point. Si l'on considère la convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968, ce protocole a introduit des limitations exprimées en franc-or. Ces limitations fixent une indemnité de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 francs par kilo.

Ces limitations peuvent jouer pour un transport à destination de la France et ayant pour pays d'origine un pays lié par ce protocole. Le ministère des Relations extérieures, chargé d'interpréter les conventions internationales a indiqué, dans une lettre du 20 juin 1985, le mode de conversion des francs Poincaré en DTS. Pour 10 000 franc-or, le résultat est obtenu en divisant 589,5 par 0,888 671, et pour 30 franc-or, en divisant 1,7685 par 0,888 671

Pour les transports soumis aux Règles de Hambourg, l'unité visée par l'article 26 est également le DTS, néanmoins pour les Etats non-adhérents au Fonds monétaire international, l'unité de compte est le franc Poincaré (équivalent à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin).

Maintenant que nous avons déterminé l'unité de compte, nous pouvons aborder les niveaux d'indemnité.

B. Les niveaux d'indemnité

Sauf en ce qui concerne la convention originelle, qui ne concerne qu'une limitation par colis(ou unité), on présente aujourd'hui tous les niveaux d'indemnisation sous une forme alternative à savoir double limitation par kilo ou par colis (ou unité), la formule la plus favorable au demandeur étant retenue». Néanmoins, lorsqu'il apparaît impossible de retenir une des deux méthodes de calcul, il convient de retenir l'autre. On appliquera la limitation par colis quand le poids de la marchandise endommagée ne pourra être déterminé.

La notion de colis est importante pour le chargeur, c'est la rédaction de la description de la marchandise au connaissement qui va déterminer le nombre de colis. Ainsi il faudra décrire le nombre de contenant, exemple un conteneur, qui lui-même va contenir un certain nombre de cartons et c'est sur le détail du nombre de carton que se basera l'indemnisation au colis.

Lorsque le poids de marchandises déclaré est inférieur à la réalité, le plafond d'indemnisation doit être calculé sur le poids déclaré. En revanche, l'erreur ou l'omission portant sur la limitation la moins favorable à la victime est sans incidence sur le calcul.

C. Récapitulatif des limitations d'indemnités selon les règles

Applicables :

Nous diviserons ce récapitulatif en cinq sous-parties selon la loi applicable au contrat de transport.

- Transport soumis à la loi française du 18 juin 1966, modifiée par la loi du 26 décembre 1986

a -Perte ou avarie:

666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, sauf déclaration de valeur, dol ou faute inexcusable (vr supra). la limite la plus élevée étant applicable.

b-Retard

Pas de limitation pour un transport soumis à la loi française du 18 juin 1966.

-Transport soumis à la convention de Bruxelles originelle

a -Perte ou avarie:

100 livres sterling-or soit 823,970 DTS par colis ou unité, sauf déclaration de valeur ou dol (vr supra).

b -Retard

Même limitation que ci-dessus.

-Transport entre les pays qui ont ratifié le Protocole du 23 février 1968 modifiant la convention de Bruxelles

a -Perte ou avarie:

10 000 franc-or par colis ou unité, soit 663,3501 DTS et 30 franc-or par kilo, soit 1,99005 DTS, sauf déclaration de valeur, dol ou faute inexcusable, la limite la plus élevée étant applicable.

b-Retard

Même limitation que ci-dessus.

-Transport soumis à la convention de Bruxelles amendée par les Protocoles de 1968 et 1979**a -Perte ou avarie:**

666,67 DTS par colis ou unité et 2 DTS par kilo, la limite la plus élevée étant applicable, sauf déclaration de valeur, dol ou faute inexcusable.

b-Retard:

Même limitation que ci-dessus

-Transport soumis aux Règles de Hambourg :**a -Perte ou avarie**

835 DTS par colis ou par unité, 2,5 DTS par kilo.

b Retard

2 fois et demie le fret.

Les plafonds d'indemnisation relative au droit commun ne constituent pas la seule source de limitation d'indemnité dont peut bénéficier le transporteur maritime. C'est pourquoi, nous allons présenter une deuxième « source », plus rare, il s'agit de l'incidence éventuelle de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire.

➤ **Incidence éventuelle de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire**

L'article 58 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 sur la responsabilité du propriétaire de navire, tel que modifié par la loi n° 84-1151 du 21 décembre 1984, dispose « Le propriétaire d'un navire peut, même envers l'Etat et dans les conditions ci-après énoncée, limiter sa

responsabilité envers des cocontractants ou des tiers si les dommages se sont produits à bord du navire ou s'ils sont en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire ».

«Il peut, dans les mêmes conditions, limiter sa responsabilité pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire les dommages mentionnés à l'alinéa précédent, ou pour les dommages causés par ces mesures .

«Il n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

La loi de 1967 concerne la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Une question se pose, pourra t- on appliquer cette loi au propriétaire de navire dans ses activités de transporteur?

La jurisprudence semble répondre par l'affirmative. De plus, pour la Cour d'appel d'Aix en Provence « la loi de 1966 et celle du 3 janvier 1967 ne sont pas exclusive l'une de autre». Il est vrai que d'usage, les assurances et les P&I Clubs appliquent le double plafond. La doctrine n'en tire pas entièrement satisfaction, car le fondement de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire tient précisément au risque maritime. Pour Rodière « L'entreprise maritime apparait à cause des risques de la mer comme une entreprise à responsabilité limitée ». Pour d'autre, les textes de 1967 ne devrait être utilement invoqués par un propriétaire/transporteur que si celui-ci est en mesure de caractériser « l'événement » visé par l'article 62 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 et l'article 60 du décret n°67-967 du 27 octobre 1967 selon lequel la requête en constitution de fonds doit énoncer « l'événement au cours duquel les événement sont survenus ».

Concernant le montant des limitations, l'article 61 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 renvoie su ce point aux dispositions de la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire. Cette convention, entrée en vigueur pour la France le 31 mai 1968, a depuis été dénoncée, avec effet au 15 juillet 1988, pour être remplacée par l'article 6, de la convention de Londres du 19 novembre 1976 en matière de créances maritime qui prévoit les limitations suivantes pour les créances exclusivement non corporelles.

8 167 000 DTS pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux

9 pour un navire dont la jauge dépasse 500 tonneaux, on ajoute au montant ci-dessus

10 pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 167 DTS,

11 pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 125 DTS,

12 et pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 83 DTS.

Comme nous l'avons vu lorsque nous avons exposé les limitations d'indemnité, il existe des circonstances dans lesquelles le transporteur ne pourra pas bénéficier des plafonds d'indemnisation. Il s'agit du dol et de la faute inexcusable du transporteur, de la déclaration de valeur, qui constitue la perte du bénéfice des limitations d'indemnité.

Selon le CMA, tout d'abord, l'armateur a une responsabilité contractuelle avec son cocontractant. Il répond à la bonne exécution des contrats conclus par lui, comme aussi des contrats conclus par ses préposés (consignataire de navire). Il a aussi une responsabilité extra contractuelle, car suivant l'art.574, l'armateur est tenu d'assurer que le navire en son exploitation répond aux normes de la navigabilité, de la sécurité de l'armement, de l'équipement et du ravitaillement..

Aux termes de l'art.577, l'armateur est responsable des fautes de ses préposés terrestres et maritimes (capitaines, consignataire de navire). L'armateur est aussi considéré comme le gardien du navire(34), le c.civ.alg dans son art.138 précise que: « toute personne qui a la garde d'une chose et qui exerce sur elle un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle, est présumé responsable des dommages qu'elle occasionne» Ici, la responsabilité de l'armateur est du fait des choses, reste à savoir, son application par les tribunaux algériens. 33 art.111 du CMA prévoit que : « les dispositions du présent chapitre (Responsabilité du propriétaire du navire) s'appliquent à .., l'armateur gérant .. »34: Cdc. Arrêt Lamoricière du 19 juin 1951 (D. 1951.717)

34 Le CMA s'inspire de la convention de 1957 quant la responsabilité du propriétaire de navires (35), il précise dans son art.92 que: « le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité..., sauf si une faute prouvée lui est personnellement imputable ». La simple faute de l'armateur, dès lors qu'elle était une faute personnelle et non la faute du capitaine ou celle de l'un de ses préposés, le prive de la limitation de responsabilité, dans la jurisprudence française, l'arrêt le plus remarquable est celui du NAVIPESA DOS. La porte arrière de ce navire roulier

n'étant pas parfaitement étanche, une importante quantité d'eau avait pénétré dans la cale, occasionnant pour le navire une gîte dangereuse, et entraînant la chute à la mer d'une partie de la cargaison chargée en pontée(36). Reste à savoir, l'interprétation des tribunaux algériens de la faute personnelle. L'Algérie n'a toujours pas signé la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, le législateur n'a pas introduit dans le code modifié, la notion de faute inexcusable, malgré que cette notion n'est pas nouvelle en droit maritime algérien, elle est reprise dans l'art.809 et 841 comme causes de déchéances de la limitation de responsabilité, en matière de transport de marchandise, et de transport de passagers et de leurs bagages.

Nous considérons qu'il était utile d'introduire cette notion, afin que le seul armateur actuel qui est la CNAN puisse être à l'abri des futures décisions rigoureuses telles qu'il était le cas dans les tribunaux français et anglais (37). Dans l'attente de l'avènement d'une flotte privée, peut être le législateur algérien sera tenté de sauvegarder les intérêts des chargeurs en adoptant la convention de 1976 dans le but d'augmenter les plafonds de limitation.

Le législateur algérien a abandonné les dispositions de la convention de 1957, énonçant que le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité pour toute obligation ou responsabilité relative à l'enlèvement des épaves..., et il a adopté la loi du 21/12/1984 modifiant l'art.59 de la loi du 31/01/1967, en précisant dans son art.94 que: « la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire n'est pas opposable aux créances de l'état ou de tout autre organisme public qui aurait, aux lieu et place du propriétaire, refoulé, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé ou abandonné y compris tout ce qui trouve ou s'est trouvé à bord. Dorénavant, les armateurs algériens ne peuvent plus opposer la limitation à un port algérien invoquant une créance née du relèvement de leurs navires. L'art.93 (d) a été maintenu, qui stipule que: « toute obligation ou responsabilité des dommages causés par un navire aux ouvrages d'art des ports, bassins, et voies navigables, nous pouvons constater que les voies navigables qui sont des voies fluviales, et non maritimes sont inexistantes en Algérie. Le CMA dans son art. 11 énumère tous les bénéficiaires éventuels de la limitation sans citer l'assureur. En effet, l'art.149 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances dispose que: « en cas de constitution d'un fonds de limitation, les créanciers dont le droit est sujet à limitation dans les termes des art.92-93 et 95 de l'ordonnance n°76-80 portant code maritime, n'ont pas d'actions contre l'assureur ».Le Professeur Bonassies considère que, si un fonds de limitation a été constitué, ce qui se fera d'ailleurs le plus souvent à l'initiative de l'assureur, ce dernier bénéficiera de la limitation.

➤ **perte du bénéfice des limitations d'indemnité:**

Les situations qui empêchent le transporteur de bénéficier des limitations d'indemnité sont le dol et la faute inexcusable, la déclaration de valeur.

A -perte du bénéfice des limitations d'indemnité en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur:

Qu'il s'agisse des conventions internationales ou de la loi interne la faute inexcusable doit être démontré. Cette précision étant faite, il convient de présenter la perte de ce bénéfice, successivement à travers I convention de Bruxelles, la loi française, le CMA, les règles de Hambourg.

- Convention de Bruxelles

Dans la convention de Bruxelles originelle et selon la jurisprudence française, seul le dol fait échec à la limitation d'indemnité par colis.

L'article 4, § 5e, de la convention de Bruxelles amendée, dispose que:

« Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». Les limitations d'indemnité se trouvent écartés en cas de faute dolosive ou inexcusable du transporteur. En revanche continuent de s'appliquer en cas de faute lourde ou de faute qualifiée de « commerciale ».

- Loi française

La loi n 86-1292 du 23 décembre 1986, modifiant l'article 28 de la loi n 66-420 de 1966, s'est alignée sur la convention de Bruxelles amendée concernant les circonstances faisant perdre au transporteur le bénéfice des limitations d'indemnité. Ainsi ce n'est qu'en cas de dol que le transporteur maritime ne pourra pas se prévaloir des clauses limitatives de responsabilité, voire de clauses exonératoire de responsabilité qui seront autorisée notamment en cas de chargement en pontée. En outre, la Cour de cassation a jugé, qu'un transporteur ayant entrepris le voyage

qui « engendrait nécessairement le dommage », avait commis une faute inexcusable, lors l'empêchait de se prévaloir de la clause contractuelle exonératoire et de la limitation de responsabilité. Sera jugé de la même façon le transporteur qui commet une faute inexcusable, lors de l'embarquement d'un véhicule sur un navire roulier, bien que conscient des éclairage que celui, gênant, des phares du navire » s'abstient de guider le conducteur sur la rampe de chargement. Compte tenu des multiples situations de fait et de l'appréciation souveraine des juges, il est toutefois difficile de dresser une liste des différents cas où la faute dolosive peut être retenue. Une très grave négligence, qui d'ordinaire serait constitutive de dol, peut, en fonction des circonstances et des diligences effectuées par le transporteur, ne pas recevoir cette qualification lourde de conséquences.

-Règles de Hambourg:

L'article 8 des règles de Hambourg du 31 mars 1978, consacre, lui aussi, le principe de l'inapplicabilité des plafonds de responsabilité lorsque le transporteur a commis une faute intentionnelle ou une faute inexcusable, la même règle s'appliquant à ses mandataires et préposés. Nous avons vu que le transporteur maritime peut perdre le bénéfice des limitations d'indemnité en cas de dol ou de faute inexcusable. Il en est de même lorsqu'un chargeur aura fait avant l'embarquement de sa marchandise ce que l'on appelle une déclaration de valeur.

B- La déclaration de valeur:

Selon l'article 28 de la loi française du 18 juin 1966 et l'article 4. 5 de la convention de Bruxelles et le CMA, la limitation de responsabilité ne s'applique pas lorsque le chargeur a déclaré, avant l'embarquement, la nature et la valeur des marchandises et que mention de cette déclaration a été insérée au connaissement.

La déclaration de valeur doit respecter une certaine forme pour avoir des effets. Forme: La nature de la marchandise et la déclaration de valeur doivent être en principe, insérées dans le connaissement. Cependant, un arrêt de la cour d'appel de Rouen nous montre qu'on peut ne pas appliquer à la lettre cette exigence, une déclaration de valeur figurant sur une note de chargement doit produire effet même si elle n'a pas été reprise dans le connaissement. En revanche, ne constitue pas une déclaration de valeur, au sens de la convention de Bruxelles, la mention au connaissement du contenu des caisses ainsi que leur valeur par une référence expresse au contrat de vente. De même, il importe peu que son transporteur ait eu connaissance de la valeur de la marchandise par la déclaration en douane

-Effets : La déclaration de valeur a simplement pour effet d'élever le montant de l'indemnité éventuellement due par le transporteur. Elle ne doit pas être confondue avec assurance. Lorsqu'il y a déclaration de valeur, l'armement peut toujours invoquer les causes d'exonérations légales. Cependant, la déclaration de valeur permet de couvrir le préjudice autre que matériel, ce qui n'est pas toujours forcément le cas de l'assurance attention peut toujours rapporter la preuve que la valeur des marchandises est inférieure à la valeur déclarée par le chargeur. Le transporteur pourra opposer ce moyen au porteur de bonne foi du connaissement. Lorsque l'ayant droit à la marchandise aura pu justifier qu'il est victime d'un préjudice indemnisable, qui ne fait pas partie de cas exceptés, énoncés dans les conventions internationales et la loi interne, une indemnité sera fixée à travers les plafonds d'indemnisation dont pourra bénéficier le transporteur. Une fois le montant de l'indemnité fixé, une autre opération va se mettre en place il s'agit du mécanisme de liquidation de l'indemnité que nous allons traiter dans un second chapitre.

Conclusion :

En principe, le chargeur et le transporteur sont responsables, l'un envers l'autre, pour toutes pertes ou dommages résultant du non-respect de leurs obligations contractuelles. Il pèse sur le transporteur une obligation de résultat et lorsqu'il cause un dommage ou une perte, il devra réparer.

En outre, il est difficile de déterminer si les dommages causés par celui-ci aux marchandises, sont survenus lors du transport maritime et de faire porter la faute au transporteur. Cependant, la convention de Hambourg semble faire face à ce problème

Chapitre IV

Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

Introduction

Le marché Algérien des assurances compte beaucoup d'entreprises d'assurance, certaines d'entre-elles sont à caractère publique et d'autres privées.

Les sociétés d'assurances publique sont à plusieurs et celle qui possède la plus grande part de marché se trouve être la société Algérienne des assurances (SAA), cette dernière fera l'objet de ce chapitre précisément puisque c'est au niveau de cet organisme que se déroulera le côté pratique de notre problématique qui est la responsabilité du transporteur maritime et l'indemnisation.

Dans ce cadre, nous allons procéder à la présentation d'un historique sur l'organisme d'accueil et l'évolution dans la première section, et dans la deuxième section les procédures d'indemnisation des sinistres en assurance transport maritime.

Section 1 : présentation de la SAA

1. Création et historique de la compagnie

La société nationale d'assurance « SAA » a été créée le 12 décembre 1963, sous forme de société mixte algéro-Egyptienne (61% pour l'Algérie et de 39% pour l'Egypte).

Dans le cadre de la nationalisation initiée par l'Algérie, la SAA est devenue le 27 mai 1966, 100% Algérienne par l'ordonnance n°66-127 à l'occasion de l'institution du monopole de l'état sur les opérations d'assurance.

En janvier 1976, la spécialisation des entreprises d'assurance par nature d'activité, a conduit la SAA à se consacrer au marché intérieur des risques simples et à ne pratiquer que :

- ✓ L'assurance automobile
- ✓ L'assurance vie et les risques des particuliers
- ✓ Commerçants et artisans

Dans son 1er article, la loi précise le monopole de l'état sur les opérations d'assurance. Le 27 mai 1975, et en vertu de la spécialisation décidée par les pouvoirs publics, la SAA a reçu le monopole de l'exploitation de l'assurance automobile, des risques simples et des assurances de personnes.

Dans le cadre des réformes économiques, elle est passée à l'autonomie, et cela à partir du 21 février 1987, date à laquelle cette dernière a été transformée en société publique par action.

Mais à force que l'économie nationale s'oriente progressivement vers l'économie de marché, la SAA devient une société régie par le droit privé (société au capital de 80 millions de dinars, à partir de 1988) 2. En 1991, le champ de la société couvrira tous les risques de toutes les branches.

Le capital social de la société va également évoluer pour atteindre 3,8 milliards de dinars en 2007, puis porté à 20 milliards de dinars à partir de 2016.

En 2007, la société arriva à posséder la plus grande part du marché des assurances avec un chiffre d'affaires de 12 milliards de dinars, soit 32% du marché, dont la grande part est détenue dans la branche automobile avec un taux de 62% de la production globale.

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistres d'assurance maritime

De nos jours, cette position est toujours maintenue avec un chiffre d'affaires de 26527 millions de dinars³, dont la grande part reste la branche automobile à concurrence de 72% de la production globale. Cette position est confortée par la détention du réseau de distribution le plus dense du pays. Celui-ci compte plus de 520 agences, répartis à travers tout le territoire national pour servir de plus près les clients de la compagnie. C'est également, sont plus de 4100 employés qui font de la SAA un des principaux acteurs sur le marché national.

Le poids important de la société apparaît à travers aussi son classement dans les différents marchés d'assurance. En effet, l'on retrouve la SAA comme :

- ✓ Leader sur le marché national des assurances ;
- ✓ 2^{ème} assureur au Maghreb ;
- ✓ 3^{ème} assureur des Pays Arabes ;
- ✓ 6^{ème} assureur en Afrique.

2. Réseaux de distribution

La société nationale d'assurance emploie plus de 4457 personnes. Ces employés sont répartis sur le réseau de la SAA qui s'étend à travers tout le territoire algérien : le réseau de distribution est constitué de 15 directions générales et de 293 agences directes et 210 agences agréées ainsi que 28 courtiers.

La « SAA » dispose à travers tout le territoire national de plus de 450 points de vente, de plus de 150 agents généraux et travaille avec trois banques partenaires qui sont la BADR, la BDL, et la BNA.

Comme elle dispose également d'une filiale à 100% d'expertise, d'une filiale d'assurance de personnes en partenariat avec la MACIF, la BADR, la BDL¹

3. L'organigramme de la compagnie d'assurance

3.1. Les activités de la SAA

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

- Assurance incendie et risques annexes
- Pertes d'exploitation après incendie et bris de machines

¹ <http://fr.scribd.com>

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

- Assurance des risques de la construction
- Assurance Responsabilité Civile et dommages aux véhicules ;
- Assurance des Commerçants, Particuliers et Professionnels ;
- Assurances des Risques Industriels ;
- Assurance Engineering et Construction ;
- Assurance des Risques Agricoles ;
- Assurance du Transport (Aérien, Maritime, terrestre –faculté –corps)

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

Cette agence est composée des services suivants :

3.2.1. Service assurance automobile

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

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

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

3.2.3. Service Assurance de Personnes

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

3.2.4. Service assurance de transport

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

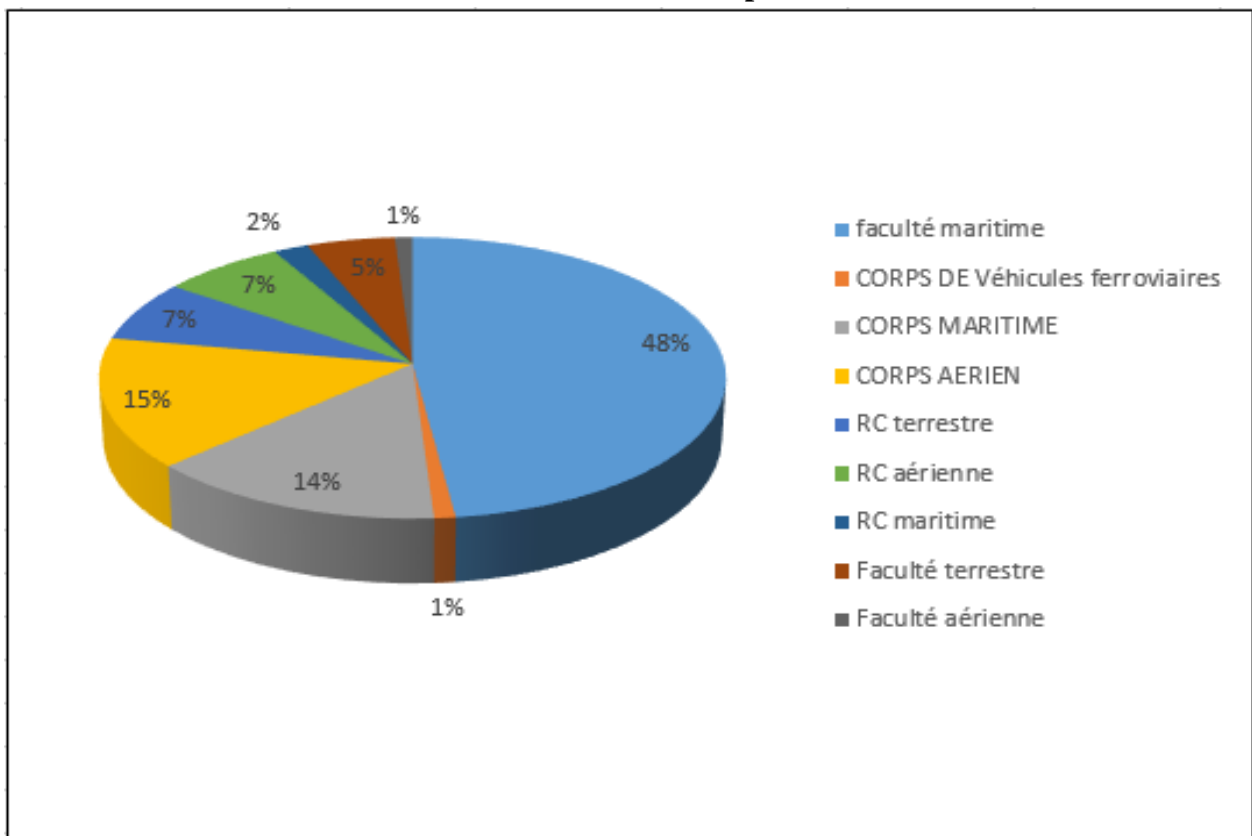
Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

3.2.5. Service comptabilité et finance

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

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

La structure de la branche transport en 2018



SOURCE : réalisé par nous même à partir du rapport du SAA

Pendant l'année 2018 l'assurance maritime occupe la 1^{er} place de la branche transport avec 64% du totale de la branche. la faculté maritime a représenté la part la plus importante soit 48%, suivie par le corps maritime avec 14%, vient après la responsabilité maritime avec 02% (la faiblesse des assurances corps RC s'explique par le fait que navires et les fonctionnaires sont généralement assurés dans leurs pays d'origine). la part importante de l'assurance maritime s'explique par l'importance de l'utilisation du transport maritime dans les transactions internationales .

Section 02 : Indemnisation des sinistres en assurance transport maritime au sein de la SAA

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

2.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres

Cette gestion implique trois phases :

✓ La phase d'ouverture du dossier

Cette phase comporte

• Déclaration de sinistre

Après la réalisation d'un risque, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans les délais prescrits par les conditions générales. Le délai de déclaration du sinistre en matière maritime revêt une grande importance et constitue une des mesures conservatoires à observer que la réalisation d'un tel risque impliquait. (*Voir annexe 01*).

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

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

• Constitution de la provision (réserve)

A l'ouverture d'un dossier sinistre, une provision est automatiquement constituée. Le montant de la provision dépend de l'estimation approximative des dommages augmentés des frais d'expertise tel qu'arrêté par l'assuré. Le cas échéant, le coût moyen de la garantie accordée sera considéré comme une provision initiale, à actualiser en cours de gestion dès réception des pièces justifiant les dommages.

• Enregistrement du dossier sinistre

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

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

- **Avis de sinistre**

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

2.2. Phase de détermination de l'indemnisation

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

2.3. La phase règlement

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

2.3.1. Quittance de règlement

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

2.3.2. Pièce de dépense (*ordre de paiement*)

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

- **Etablissement du chèque**

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

- **Classement du dossier après règlement**

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

2.4. Règlement avaries particulières

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

Exemple

➤ Présentation des éléments relatifs au sinistre

- ◆ Expéditeur (*exportateur*) : DAEWOOD SEOUL/ COREE ;
- ◆ Importateur (*assuré*) : ENIEM UNITE CLIMATISATION/ TIZI OUZOU ;
- ◆ Navire transporteur : BOSTON TRADER ;
- ◆ Port déchargement : ALGER ;
- ◆ Nature de la marchandise transportée : MACHINES A LAVER ;
- ◆ Quantité de la marchandise importée : 18 CONTAINERS « 2.106 Cartons machines à laver FRONT 7 KG et 293 Cartons Accessoires » ;
- ◆ Tonnage de la marchandise transportée : 142377 T/M ;
- ◆ Port de chargement : KWANGYANG

L'assuré en l'occurrence ENIEM UNITE CLIMATISATION a procédé à la Souscription d'une police D'abonnement sur faculté auprès de la SAA. La police d'assurance est conclue aux conditions « *Tous risque* » la valeur de la marchandise assurée est 54.252.763,93 DA (voir annexe 03)

➤ Déclaration du sinistre par l'assuré

Il nous a été présenté que ces avaries ont été constatées sur le quai 20/01 à EPAL au port d'Alger il a été présenté plusieurs machines à laver endommagés a devers degrés d'importance faisant partie d'un lot de 18 conteneur (voir annexe 04).

- Facture : N° 00500347992 K01 Emis à : GWANGJU le 28/01/2019
- Montant : 457.002.00 US\$
- Assurances : Avis d'aliment : N°0000215 du 28/01/2018
- Valeur assurée : 54.252.763.93 DA
- Date d'accostage : 28/01/2019
- Date de début débarquement : 29/01/2019
- Date de fin débarquement : 29/01/2019

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

➤ **Constatation des dommages**

Le bureau d'expertise technique et commissariat d'avarie études à l'amiable désigné avec mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivantes (voir annexe04) :

18 CONTAINERS = 2.106 Cartons machines à laver FRONT 7 KG et 293 Cartons

Accessoires

Déclarons et certifions ce qui suit :

- Etat des colis présentés :

A la requête de l'ENIEM Unité Climatisation, TIZI OUZOU, nous sommes intervenus le 09 Avril 2019 et le 31 Juillet sur le site réceptionnaire pour examen et expertise de plusieurs carton endommagés, contant des machines à laver 07 KG, faisant partie intégrant d'un document produits et mentionnés page ci avant.

Il nous a été présenté sur le site plusieurs cartons contenant des machines à laver endommagées. Après déballage et examen détaillé et en présence du technicien et responsable de l'atelier, nous avons relevé et reconnu ce qui suit :

- 1.263 Machines à laver modèle DWD-GNU1231 (front 7 kg) présentant le caisson inférieur cabossé, enfoncé, hublot, couvercle supérieure fissuré.

Nota : la majorité de ces machines à laver présentait des heurts sue le partie inférieur du caisson. L'esthétique seulement ayant été affecté, nous estimons, pour notre part, qu'elles pouvaient faire l'objet d'une revente à un coût négligeable. De ce fait, sur la totalité des 1.263 machines à laver, nous avons accordé un taux de récupération de 80%.

➤ **Estimation des dommages**

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

Coût / Unit Machine : 217, 00 US\$ (l'ensemble)

Coût des 1.263 Machines : **217,00 US\$ x 1.263 = 274.071,00 US\$**

1 US\$ = 118, 7145 DA

Soit : 118, 7145 DA x 274.071,00 = 32.536.201,73 DA

Valeur Résiduelle : 32.536.201, 73 DA x 80% = 26.029.961,39 DA

Soit :

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

Valeur des 1.263 Machines	32.536.201, 73DA
Valeur Résiduelle	26.029.961,39 DA
Montant Net des Dommages	6.507.240,37 DA

Le montant des dommages sera donc représenté par la valeur de remplacement de 1.263 Machines à laver de même références, ou l'équivalent de la somme de : 6.507.240,34 DA.

Nous disons : **SIX MILLIONS CINQ CENT SEPT MILLE DEUX CENT QUARANTE Dinars, 34 CTS.**

➤ **Règlement du dossier sinistre**

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

- Ouverture d'un dossier sinistre ;
- Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
- Police d'assurance ;
- Déclaration de sinistre (voir annexe 01) ;
- Facture commerciale domiciliée (voir annexe 04) ;
- Connaissance maritime ;
- Rapport d'expertise numéro (voir annexe 07) ;
- Note de débit.
- Lettre de réserve. (Voir annexe 05) ;
- Bordereau de réserve ;
- Note d'honoraire de l'expert (voir annexe 06).

➤ **Etude de dossier sinistre**

Après examen et étude du dossier sinistre, la SAA a accordé du dossier qui est recevable, puisque la tous risque garantie les dommages subis aux marchandises durant le trajet maritime ainsi que durant le séjour à quai.

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

Le montant de l'indemnité alloué à l'assuré est, comme suit :

Le montant de l'indemnité = montant de l'évaluation de l'expert + le montant de la note d'honoraire déduction + franchise fixée au contrat.
--

En application des dispositions du contrat d'assurance, l'indemnité de sinistre s'établit comme suit :

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

- Dommages assurés
- ✓ ESTIMATION DES DOMMAGES : 32 536 201.73 DA
- ✓ VALEUR RESIDUELLE : 26 028 961. 39 DA
- ✓ NOTE DE FRAIS D'HONORAIRES : 61 492. 00 DA
- ✓ MONTANT A REGLER : 6 568 732. 34 DA
- Vétusté :.....NEANT.....DA
- Montant de récupération : NEANT.....DA
- Franchise : SANS FRANCHISE

De ce qui précède, nous recommandons le règlement de ce dossier au profit ENIEM FROID. A concurrence du montant de l'indemnité qui s'élève à **six million cinq cent soixante-huit mille sept cent trente-deux dinars et 34 centimes (6 568 732. 34 DA)**.

➤ Accord de règlement

Après examen des éléments constitutifs du dossier sinistre visé ci-dessus, nous recommandons le règlement du montant de l'indemnité s'élève à six million cinq cent soixante huit mille sept cent trente deux dinars et 34 centimes (6 568 732. 34 DA), décompté comme suit :

Montant des dommages	6 507 240,34 DA
Honoraires d'Expert	61 492,00 DA
Franchise	Néant
Indemnité Total	6 568 732, 34 DA

➤ Acte de subrogation

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

2. 3. Procédure de recours

Il existe deux types de recours. Le recours amiable et le recours contentieux.

2.3.1. Le recours amiable

C'est le recours qui consiste à réclamer à l'amiable au tiers responsable le remboursement des sommes déboursées par l'assureur. Des transactions peuvent être engagées avec les transporteurs ou les correspondants de leurs clubs de protection (P & I) clubs.

Chapitre IV Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

Ces transactions peuvent aboutir à des règlements amiables.

a. Demande de complément de document

Il convient dans ce cas, soit d'adresser immédiatement les documents réclamés soit, si ces documents n'existent pas au niveau du dossier, de les réclamer à l'assuré.

Dans tous les cas, il est impératif de vérifier le délai de prescription. Le point de départ de la prescription étant la date de fin des opérations de déchargement.

c. Rejet de la réclamation

Si ce rejet est fondé, il convient de réexaminer le dossier et rechercher éventuellement le véritable responsable, contre lequel il faudra engager la procédure de recours amiable si le délai de prescription le permet. Si le rejet est infondé, il y a lieu d'introduire une action en justice.

d. Acceptation de la réclamation.

Au cas où le débiteur accepte soit le remboursement intégral, soit la proposition de règlement transactionnel, il convient de suivre le dossier jusqu'au transfert effectif de la somme réclamée. Même lorsque le débiteur accepte le paiement, il ne faut pas perdre de vue le délai de prescription.

e. Classement du dossier.

Lorsque le paiement est effectif, le service financier adressera à la structure chargée des recours un avis de versement. La mention du règlement doit être portée :

- Sur le registre,
- Sur la fiche d'identification ou fiche recours
- Sur la côte du dossier.

L'Agence est tenue d'informer le département Transports de tout encaissement sur recours enregistré. Le département est chargé de répercuter l'information sur la Direction Centrale.

Si le recours à l'amiable n'aboutit pas, il convient d'engager un recours contentieux.

2.3.2. Le recours contentieux

Afin de permettre l'exercice de l'action en contentieux, une liste d'avocats est mise à la disposition des agences et Succursales ainsi qu'un barème des honoraires. L'action doit être dirigée contre **le transporteur/ armateur** du navire ou tout autre débiteur impliqué dans l'opération de transport.

2.3.3. Transmission du dossier à l'avocat

La demande d'enrôlement de l'affaire adressée à l'avocat, doit être argumentée. Le point de vue de l'assureur doit être communiqué. Si des pièces manquent, il convient d'en informer l'avocat en lui faisant savoir qu'elles lui seront transmises ultérieurement.

Il est important, voire impératif que le gestionnaire veille sur la qualité des documents à transmettre à l'avocat.

A ce titre, les originaux des pièces ci-après doivent obligatoirement être fournis à l'avocat :

- Acte de subrogation et/ou quittance de règlement
- Lettre de réserves et/ou PV de constat contradictoire
- Attestation de non débarquement en cas de manquants

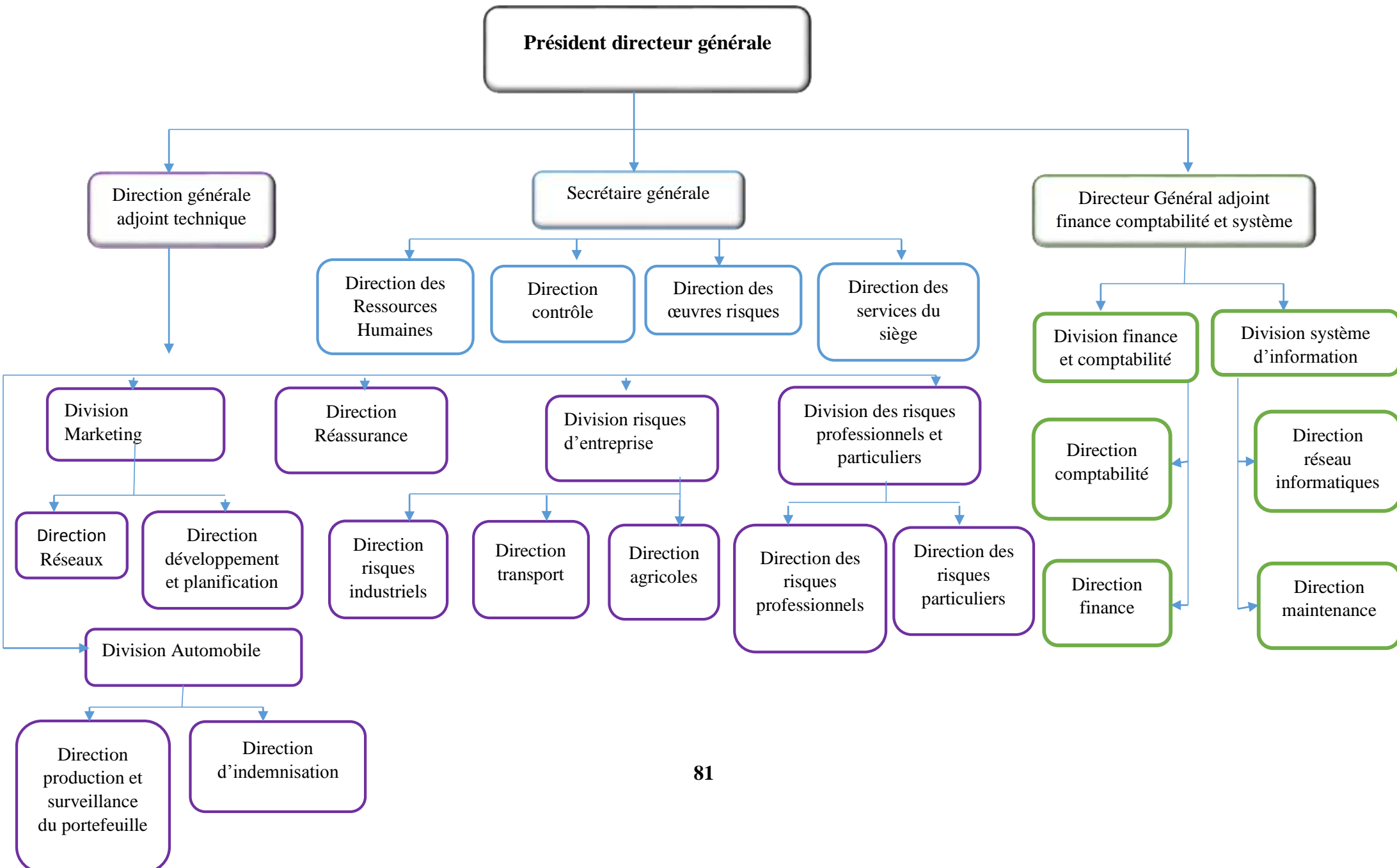
Pour les autres documents (connaissance, rapport d'expertise, facture commerciale etc..) le recours aux photocopies est permis à condition que celles-ci soient suffisamment lisibles.

Conclusion

C'est à travers l'étude pratique de notre travail, qu'on a pu voir l'importance du secteur des assurances dans notre pays ainsi que son évolution historique qui s'est avérés être mouvementer avec beaucoup de changements sous forme de réformes.

C'est dans la Willaya de TIZI OUZOU que situe la SAA, Parmi toutes les compagnies d'assurance publique, celle qui possède la plus grande part de marché, qui se trouve être l'une des premiers sociétés d'assurance Algériennes dont le chiffres d'affaires en 2020.

Nous avons pu étudier le côté pratique de ce mémoire de fin d'étude, en effet à travers les documents qui nous sont conférés durant notre stage, nous avons constaté que le contrat d'assurance maritimes est défini par des conditions générales et autre particulières, que l'assuré doit impérativement connaitre afin de savoir à quoi s'y attendre en cas de sinistre, en effet en cas de péril, ce dernier doit fournir tout un dossier de réclamation à son assureur, et après compte rendu d'un expert, l'assureur paye enfin l'indemnisation du à l'assuré.



Conclusion générale

À travers les éléments traités dans nos trois chapitres et en guise de conclusion, nous constatons que le transport maritime est fondamentalement de nature internationale, il représente un moteur essentiel dans la croissance économique des Nations.

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

En effet, c'est par l'existence des échanges commerciaux que l'assurance maritime absorbe toute son importance, c'est d'ailleurs le développement de ces derniers qui est la cause directe et principale de son essor et de l'importance des couvertures contre les risques qui peuvent en être subis par le navire ou la cargaison durant une expédition maritime c'est pourquoi il est devenu indispensable de contacter une assurance de ce type avant tout transport de marchandise par voie maritime.

Le contrat met à la disposition de l'assuré plusieurs polices et modes d'assurance lui permettant ainsi de mieux connaître les risques couverts par ce derniers, qui peut être établi soit par l'intéressé, son souscripteur ou encore par un indemnitaire d'assurance .ainsi, pour mieux cerner l'objectif du contrat d'assurance maritime et les risques qu'il couvre, on a constaté l'existence de deux branche, l'une qui couvre les risques lié aux dommages et perte pouvant affecter le navire lors de son utilisation « assurance corps ».l'autre qui consiste plutôt à garantir les marchandises transportées, donc qui couvre les risques liés aux dommages pouvant subvenir cette dernière « assurance faculté ». C'est d'ailleurs cette deuxième branche qui nous a permis de mieux comprendre la responsabilité de transporteur maritime qui est en principe la personne qui s'engage contractuellement à acheminer la marchandises d'un port à un autre, qui en cas de manque de l'application de ses obligations sa responsabilité sera engagée.

Dans le cadre de l'élaboration du bon de commande international de vos articles ou produits à fabriquer , il est nécessaire de voir le type d'INCOTERM retenu pour ce contrat de vente. Les types d'incoterms définissent la part de responsabilité de l'acheteur et du vendeur pendant le fret de la marchandise jusqu'à sa destination finale.

Au niveau international, la responsabilité du transporteur de marchandises par mer est loin d'être soumise à un corps de règles uniformes. Cette responsabilité du transporteur maritime international est réglementée par deux textes : les règles de Bruxelles et les règles de Hambourg.

Au terme de cette recherche, nous avons constaté que le développement de l'activité de secteur d'assurance transport maritime permet à l'Algérie de réaliser des million de dollar à l'avenaire dans ce secteur on prend en considération le lieu géographique de ce pays, nous avons pu mesurer l'importance de l'assurance maritime qui couvre la marchandise dans son expédition. En étudiant l'étendu de la responsabilité du transporteur maritime, à travers les conventions internationales, le code maritime algérien, nous avons constaté qu'il n'est pas aisé pour le chargeur d'être indemniser lorsque la sinistralité s'empare du voyage maritime.

Durant notre stage effectué au sien du la société algérien d'assurance SAA, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription et de règlement des sinistres en assurance transport maritime. De ce fait nous avons entamé un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance en l'occurrence la Société Algérienne d'Assurance, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime et le processus d'indemnisations au seins de cette compagnie.

Cela nous a permis de consolider nos connaissances déjà acquises pendant notre formation théorique.

Notre travail a porté sur l'étude de cas réels de sinistre en termes d'avaries particulières nous confirmons notre hypothèse que l'indemnisation des avaries commune est plus complexe que celle de l'avarie particulière.

Bibliographie

Ouvrages

- ❖ BENKHLEF D, KESSAR T, Op.cit, p 5
- ❖ BIGOT J, traité de droit des assurances : entreprise et organisme d'assurance, Dette LGDJ, 1996, p 7.
- ❖ COUIBAULT F, ELIASHBERG C. LATRASSE M, Les grands principes de l'assurance, édition LARGUS, 5^{ème} édition Paris, 2002, p 44.
- ❖ COUIBOULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, Les grands principes de l'assurance, édition L'ARGUS, 5^{ème} édition, 2002, p 82.
- ❖ DONALD DAILLY. M, logistique et transport international de marchandises, 1 édition, L'Harmattan, France 2013 p 371
- ❖ DOBOID.B, KELLER. K, KOTLER. P, MANCEAU.D, marketing management, édition SPÉCIALE, 12iémé Edition, 2006, p172
- ❖ DROIT MARITIME, par M. RANDRIANAHINORO Sylvain, p 85
- ❖ HASSID A, Introduction à l'étude des assurances économiques, édition ENAL, Alger, 1984, p 85.
- ❖ HASSID A, Introduction à l'étude des assurances économiques, édition ENAL, Alger, 1984, p 85.
- ❖ HEMARD (J.), Théorie et pratique des assurances terrestres, Sirey 1924, t. I, p. 73
- ❖ HESS C, Méthodes Actuarielles de l'Assurance Vie, édition ECONOMICA, 2000, p 9
- ❖ J Beloti : « transport international des marchandises ». 2ém édition, novembre 2002, p12
- ❖ Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2 e éd. Economica, 2005, paris, p.11
- ❖ LE VALLOIES F, PALSKEY P, PARIS B, TOSETTI A, Gestion Actif Passif en assurance vie, réglementation, outils, méthodes, édition ECONOMICA, 2003, paris, 2003, p 18
- ❖ PETAUTON P, Théorie et pratique de l'assurance vie, 3ieme édition, DUNOD, Paris, 2004, p 12.

- ❖ TASSEL (Y), Droits maritimes, T. I, Mer, navire et marins, ouvrage collectif, 1re éd., juris service, p. 117
- ❖ YVONNE L F, Droit des assurances, édition Dalloz, 11ième édition Paris, 2001, p 4.
- ❖ YVONNE L F, Droit des assurances, édition Dalloz, 11ième édition, Paris, 2001, p 5.
- ❖ YVONNE L F, Op.cit p 6

Thèses et mémoires

- ❖ BENKHLEF D, KESSAR T, la gestion actif passif et analyse des risques dans les compagnies d'assurances en Algérie, cas de la CAAR 206 de Bejaia, mémoire de Master en Science de Gestion, option Comptabilité, contrôle et Audit, université de Bejaia, 2011, p5.
- ❖ BOUCHRBA. Y, SAIDI. S : « la logistique du transport maritimes » mémoire du master en science commercial, option finance et commerce international, 2016, p29
- ❖ MEZDAD L, Essai d'analyse de secteur des assurances et de sa contribution dans l'intermédiation financière nationale, mémoire de Magister en Science Economique, option Monnaie, Finance et Globalisation, université de Bejaia, 2006, p 17
- ❖ SADI N, Essai d'analyse du système des assurances dans la perspective d'une meilleure protection contre le sinistre Cas des assurances en Algérie, mémoire de Magister en Science Economique, université de Bejaia, p 13.

Textes juridiques

- ❖ Code maritime algérien
- ❖ L'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- ❖ La convention de Bruxelles
- ❖ La convention de Hambourg
- ❖ Les conditions générales

Articles de revues

- ❖ Comité consultatif de secteur financier glossaire assurance, Secrétariat général du CCSF, juin 2010, p 10
- ❖ Institut algérien des hautes études financières, bases techniques de l'assurance, novembre 2009, p 3.

- ❖ Institut National de la Consommation, Dossier documentaire, Les contrats d'assurance-vie, 2006, p 5.
- ❖ Les connaissances”, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, doc. TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 2, Nations Unie
- ❖ Revue de l'assurance n°01, Revue éditée par le conseil national des assurances, 1er semestre 2012.

Site

- ❖ <http://btsassurance.canalblog.com>
- ❖ <http://www.index-assurance.fr>
- ❖ www.idit.fr/docenligne/documents/Regime_TRANSPORTS_INTERNATIONAUX_2013.p5
- ❖ http://WWW.erudit.org/revue/cd_2000/V41/n4/043621ar.pdf

Table des matières

Remerciement	
Dédicace	
Glossaire	
Liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale	

Chapitre I : Le cadre conceptuel et historique des assurances

Introduction	
Section 01 : Evolution historique et rôle de l'assurance	
Evolution historique des assurances.....	
1.1. Assurance maritime.....	
1.2. Assurances terrestres	
1.2.1. Assurance contre l'incendie	
1.2.2. Assurances vie	
Le rôle des assurances	
2.1. Le rôle économique.....	
2.2. Le rôle social de l'assurance :	
2.3. Le rôle international.	
Section 2 : le fondement et typologie d'assurance	
1. Définition de l'assurance :.....	
1.1. Définition juridique.....	
1.2. Définition technique.....	
2. Les bases technique de l'assurance :.....	
2.1. Les acteurs d'une opération d'assurance :.....	
2.2 Les éléments technique d'une opération d'assurance	
3. Technique de la division de risque :	
3.1. La coassurance	
3.2. La réassurance	
Conclusion	

Chapitre II : le contrat d'assurance maritime

Introduction	
Section 01 : Généralités sur l'assurance maritime	
1. Historique et évolution de l'assurance maritime :	
2. Définition de l'assurance maritime :	
3. les types d'assurance maritime :	
3.1. Assurance sur corps de navire	
3-1-1- Les événements naturels :	
3.1.2. Le recours des tiers exercés contre le navire :	
3.1.3. Les événements consécutifs aux erreurs humaines	
3.2. L'assurance sur faculté :	
4. Les principaux modes d'assurance	
4.1. Garantie TOUS RISQUENT	
4.2. Garantie FAP SAUF	
4.3. Les dispositions communes aux deux modes d'assurance :	
5. définition et objectif des incoterms	
5.1. Définition des incoterms	
5.2. Classification des incoterms	
5.2.1. Selon le mode de transport	
5.2.2. Selon le type de vente	
5.2.3. Selon le groupe	
5.3. Les types des incoterms et signification	
Section 2 : La constitution et modalité de couverture des contacts assurance maritimes...	
1. La souscription des contrats d'assurance maritimes :	
1.1. Le connaissance ou BL	
1.2. L'information préalable réciproque	
1.3. Information de l'assuré par l'assureur	
1.4. L'information de l'assureur par l'assuré	
2. Les différentes polices de l'assurance	
2-1 Police « abonnement ou flottant »	
2-2 Police « d'assurance au voyage »	

2-3	Police « à alimenter ».....
3.	Les intérêts de l'assurance maritime
3.1.	L'intérêt de se couvrir
3.2.	L'intérêt économique de l'assurance maritime
3.3.	L'intérêt commercial de l'assurance maritime
3.4.	L'intérêt de l'assurance maritime vis-à-vis des parties du contrat.....
4.	Les modalités de couverture des assurances maritimes
4.1.	La nature des risques garantis
4.1.1.	Avarie particulière.....
4.1.2.	Avarie communes.....
4.2.	Le temps et lieux des risques.....
4.2.1.	Le point de départ de la garantie
4.2.2.	La fin de la garantie
4.2.3.	Modification de la durée normale du voyage
4.3.	Les risques exclus dans la couverture :
4.3.1.	Les risques exclus dans tous les cas
4.3.2.	Les risques exclus à moins de convention spéciale
5.	les avantages et les inconvénients de transport maritime.....
	Conclusion

Chapitre 3 : la responsabilité de transporteur et l'indemnisation

	Introduction
	Section 1 : la responsabilité de transporteur maritime
1.	Le fondement de la responsabilité du transporteur maritime
1.1.	Analyse des différents régimes de responsabilité du transporteur
1.1.1.	Présomption de responsabilité selon Bruxelles
1.1.2.	Présomption de faute selon Hambourg
1.2.	Les obligations du transporteur maritime
1.2.1.	L'obligation de diligence avant, durant le trajet et à l'arrivée au port de destination.....
1.2.1.1.	L'obligation de diligence avant le trajet
1.2.1.2.	L'obligation de diligence durant le trajet

1.2.1.3. L'obligation de diligence à l'arrivée au port de destination	
1.2.2. Les obligations relatives aux navires et aux voyages	
1.2.2.1. Les obligations relatives aux navires.....	
1.2.2.2. Les obligations relatives aux voyages	
1.3. Les préjudices susceptibles d'engager la responsabilité du transporteur maritime de marchandises	
1.3.1. Les avaries aux marchandises	
1.3.2. Les pertes de marchandises	
1.3.3. Les dommages dus au retard de livraison	
2.La limitation de la responsabilité de transporteur maritime.....	
2.1. Conditions de la limitation de la responsabilité du transporteur.....	
2.1.1 Préjudices auxquels s'appliquent la limitation.....	
2.1.2 Bénéficiaires de la limitation	
3.Les exonérations du transporteur maritime	
3.1. Les cas d'exonération du transporteur selon la convention de Hambourg.....	
3.2. Les cas d'exonération de responsabilité selon la convention de Bruxelles	

Section 2 : Mécanisme d'indemnité d'assurance maritime

2.1. Les préjudices indemnisation	
1.1. Détermination de la valeur de la marchandise	
1.2. Les plafond d'indemnisation	

Chapitre IV : Procédure d'indemnisation des sinistre d'assurance maritime

Introduction	
--------------------	--

Section 1 : présentation de la SAA.....

1.Création et historique de la compagnie	
2.Réseaux de distribution.....	
3.l'organigramme de la compagnie d'assurance	
1.3. Les activités de la SAA	
1.2. Les différents services de l'agence d'accueil	

1.2.1. Service assurance automobile	
1.2.2. Service assurance IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers)	
1.2.3. Service Assurance de Personnes	
1.2.4. Service assurance de transport	
1.2.5. Service comptabilité et finance	

Section 02 : Indemnisation des sinistres en assurance transport maritime au sein de la SAA

2.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres.....	
2.1.1. La phase d'ouverture du dossier.....	
2.1.1.1. Déclaration de sinistre	
2.1.1.2. Constitution de la provision (<i>réserve</i>).....	
2.1.1.3. Enregistrement du dossier sinistre	
2.1.1.4. Avis de sinistre	
2.1.2. Phase de détermination de l'indemnisation.....	
2.1.3. La phase règlement.....	
2.1.3.1. Quittance de règlement.....	
2.1.3.2. Pièce de dépense (<i>ordre de paiement</i>).....	
2.1.3.3. Etablissement du chèque	
2.1.3.4. Classement du dossier après règlement.....	
2.2. Règlement avaries particulières.....	
2.3. Procédure de recours	
2.3.1. Le recours amiable	
2.3.2. Le recours contentieux	
2.3.3. Transmission du dossier à l'avocat	
Conclusion	

Conclusion générale

Références bibliographiques

Annexes