

Université Mouloud MAMMARI de Tizi-Ouzou
**Faculté des sciences économiques, des sciences commerciales et des sciences
de gestion**

Département des Sciences Commerciales



Mémoire

**De fin de Cycle en vue d'obtention du diplôme de
Master en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème :

**Assurance des marchandises transportées par voie
maritime**

Réalisé par :

CHERROU Myriam

NAIT DJOUDI Ryma

Encadré par :

D^f ABIDI Mohammed

Devant les membres du jury

Président : OUALIKEN Selim (Professeur).

Examineur : ACHIR Mohamed (Maître de conférences).

Encadreur : ABIDI Mohammed (Maître de conférences).

Promotion 2019/ 2020

Remerciements

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

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

Nous remercions notre encadreur Mr ABIDI Mohamed de l'honneur qu'il nous a accordé en dirigeant notre travail, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.

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

Nos remerciements s'adressent également, à tous les enseignants et les membres du département Sciences Commerciales de l'université Mouloud MAMMARI de Tizi-Ouzou, ainsi qu'à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail, qu'ils trouvent ici l'expression de nos plus profonds remerciements.

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes chers parents CHERROU Mohand Amokrane et OUERDANE Aldjia, qui m'ont aidé à devenir ce que je suis aujourd'hui, je les remercie énormément pour leur patience, leur soutien permanent ;

À ma chère sœur Louiza ;

À mes chers frères Youcef, Lamine et Idir ;

À mes belles sœurs et à mon beau-frère ;

À ma précieuse nièce et à mes précieux neveux ;

À mes très chères amies Sylia, Lynda et Hanane ;

À ma binôme Ryma ;

Et à tous ceux qui me sont chers et qui m'ont soutenu.

Myriam

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes chers parents NAIT DJOUDI Mouhammed Amokrane et MERABET Djedjiga, qui m'ont aidé à devenir ce que je suis aujourd'hui, je les remercie énormément pour leur patience, leur soutien permanent ;

À ma chère sœur Melissa ;

À mes chers frères Abderahmane et Brahim ;

À mes grands-parents, paternels et maternels ;

À mes oncles et tantes ;

À mes petits cousins et cousines ;

À mes très chères amies Katia, Tinhinane, Lydia, Naima;

À ma binôme Myriam;

Et à tous ceux qui me sont chers et qui m'ont soutenu.

Ryma

La liste des abréviations

BAF : Bunker adjustment factor

BL: Bill of Lading.

CAF : Currency adjustment factor

CCI: Chambre du commerce international.

CESAM : Comité d'études et de services des assureurs maritimes.

CFR: Cost, and Freight.

CIF: Cost, Insurance and Freight.

CIV : Conditions internationales de vente.

CMA: Code, Maritime, Algérien.

COC : Certificate of conformity.

DAP: Delivred at place.

DAT: Delivred at Terminal.

DDP: Delivred Duty Paid.

ECS : Export control système.

EXW: EX Works.

FAS: Free Alongside Ship.

FAP SAUF: Franc Davaries Particulieres SAUF.

FCA: Free Carner.

FOB: Free On Board.

ICS : Impôt contrôle système.

INCOTERMS : International Commercial Terms.

LTA : Lettre de transport aérien.

LTM : Lettre de Transport Maritime.

LVI : Lettre de voiture internationale.

OCDE : Organisation de coopération et développement économique.

OMI : Organisation Maritime Internationale.

Sommaire

Remerciements.

Dédicaces.

Dédicaces.

La liste des abréviations.

Sommaire.

Introduction générale :..... 1

Chapitre I : Généralités sur les assurances 3

 Introduction : 4

 Section 1 : l’historique de l’assurance et son rôle : 4

 Section 2 : concepts et types d’assurance : 9

 Conclusion : 18

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime .. 19

 Introduction 20

 Section 1 : Généralités sur le transport maritime 20

 Section 2 : Typologie de marchandises transportées par voie maritime et leur
tarification : 37

 Conclusion : 43

Chapitre III : Les assurances maritimes 44

 Introduction : 45

 Section 1 : Généralités sur les assurances maritimes : 45

 Section 2 : Le contrat d’assurance maritime : 54

 Conclusion : 74

Conclusion générale 75

Bibliographie.

Table des matières.

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale :

Aujourd'hui, le commerce évolue de plus en plus au niveau international et les entreprises de production développent des marchés sur plusieurs pays. Cette évolution massive nécessite un suivi pour pouvoir produire des biens et services et pour satisfaire les besoins des consommateurs.

En effet, le transport maritime consiste à déplacer des marchandises pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement, le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement et son acheminement au port. Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping.

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

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

En effet, les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final et la couverture des risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime peuvent être garantis par les deux modes d'assurance, tous risques et FAP SAUF, ces derniers couvrent ces marchandises pendant les trajets préliminaires ou complémentaires du transport maritime.

Nous avons choisis ce thème d'une part pour nous intéresser à l'assurance de transport maritime qui est un élément important dans le commerce international, et d'autre part pour élargir et enrichir nos connaissances dans le domaine des assurances, sur ce notre

Introduction générale

problématique se présente à travers une question centrale à laquelle nous tenterons d'y répondre :

Comment s'effectue la procédure d'un contrat d'assurance des marchandises transportées par voie maritime dans le commerce international ?

Afin de traiter cette problématique, nous essayerons de développer les questions suivantes :

1. Qu'est-ce qu'une opération d'assurance ?
2. Quels sont les intervenants dans une expédition maritime ? et comment s'effectue la tarification du transport maritime ?
3. Quel est le contenu d'un contrat d'assurance maritime ?

Pour tenter de répondre à ces questions, notre démarche méthodologique s'appuie sur une recherche bibliographique et documentaire visant à exploiter tous les ouvrages et les documents permettant de présenter et de faire une analyse sur l'assurance de marchandises transportées par voie maritime.

Pour ce faire, notre essai de recherche est structuré en trois chapitres comme suit :

- Le premier chapitre fait l'objet des généralités sur les assurances ;
- Le deuxième chapitre est consacré sur les généralités des marchandises transportées par voie maritime ;
- Le troisième chapitre porte sur les assurances maritimes.

Chapitre I :

Généralités sur les

assurances

Introduction :

L'assurance fait aujourd'hui totalement partie de notre cadre de vie quotidien. Souscrire un contrat d'assurance est devenu un acte naturel chez la plupart des personnes désirant se prémunir des pertes financières entraînées par la réalisation casuelle d'un événement entraînant des conséquences fâcheuses (incendie, vol, accident, maladie, etc.).

Cependant, bien que l'assurance soit désormais un concept familier pour un très grand nombre d'individus, bien souvent, peu en ont une idée « claire et distincte », dans la mesure où ils ignorent la plupart des mécanismes qui entrent en jeu dans la réalisation d'une opération d'assurance.

Ce chapitre fera l'objet de généralités sur les assurances ; dans une première section, nous verrons l'évolution historique de l'assurance, et son rôle économique et social. Dans une seconde section, on verra la définition de l'assurance, les éléments et les différents acteurs intervenants dans une opération d'assurance et les types d'assurance.

Section 1 : l'historique de l'assurance et son rôle :

Le besoin de sécurité est universel chez l'homme. De tout temps celui-ci a cherché à protéger sa personne et ses biens contre les aléas du sort.

Dès l'Antiquité apparaissent des institutions proches de l'assurance. Depuis le Moyen Âge, les règles de l'assurance maritime sont mises en place. Mais c'est surtout à partir du 19^e siècle que l'assurance moderne a pris son essor avec le développement progressif des principales branches d'assurance.¹

1. L'évolution historique de l'assurance :

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'assurance ne date pas d'hier. En effet on retrouve la première notion d'assurance dès 1700 avant Jésus Christ sous le règne du roi Hammourabi de Babylone. Ce n'est pas sans raison si l'on retrouve des traces de l'assurance aussi loin dans le temps. Le risque fait partie de la vie et ça depuis toujours. Pour combattre ce risque l'Homme a toujours cherché un moyen de s'en protéger et donc de s'assurer.² Ils existaient des associations permettant le versement de secours dans certains cas, comme le décès.

Puis, sont apparues d'autres formes d'assurances sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fonds de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la basse Egypte

¹ Jérôme YEATMAN, manuel international de l'assurance, 2^e édition, Ed.ECONOMICA, 2005, p.4.

² <http://www.assurances.info>

(Vers 1400 av. JC). Ce fonds était destiné à venir en aide aux victimes en cas d'accident. Au moyen âge, cette forme d'assurance connaît un essor important avec le développement de l'esprit d'association et les premières formes de mutualité voient le jour. Ces mutualités représentaient des communautés d'artisans et de marchands qui s'associèrent pour mieux affronter les risques. Ces mécanismes d'entraide et de solidarité n'étaient pas des assurances au sens strict, puisque ces mutuelles n'exigeaient pas un effort de prévoyance, car les dédommagements versés se faisaient plus avec un esprit de charité que d'une logique indemnitaire. La longue expérience des caisses de secours au moyen âge, a donné aux hommes l'idée de l'assurance en initiant à la mise en commun des risques. Ainsi, ce n'est qu'au début du 18ème siècle et jusqu'au 20ème siècle, que sont apparues les deux grandes formes d'assurances à savoir : l'assurance maritime et l'assurance terrestre.³

1.1. L'assurance maritime :

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 parce que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par la mer.

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. Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison.⁴

À cette époque, on inventa à Rome le contrat d'emprunt ou de change maritime. Ce contrat est en réalité des prêts accordés par les banquiers aux armateurs. Le montant des prêts était le prix de la cargaison destinée à être expédiée au loin. Si le bateau faisait naufrage, les marchands n'avaient rien à rembourser aux banques, par contre, s'il arrivait à bon port le banquier était remboursé et pouvait recevoir une compensation financière très élevée. Il faut noter, cependant, que cette pratique n'était bien souvent qu'une pure spéculation car les taux d'intérêts étaient très élevés de (15% à 40%), ce qui a encouragé le pape Grégoire 9 à interdire le prêt usuraire en 1234.⁵

³ Article professionnel, une brève des assurances au moyen âge, Martin Broyer, p85.

⁴ HENRIET.D, ROCHET.J, Microéconomie de l'assurance, Economica, Paris, janvier 1991, P18.

⁵ Idem, p19

Dès lors, il fallut trouver un système permettant au prêteur d'être certain du remboursement de son prêt. Des banquiers et d'autres commerçants acceptèrent de garantir la valeur du navire et de ses marchandises en échange d'une somme d'argent fournie au préalable. L'assurance maritime était née et continua à se développer dans les ports de la Méditerranée puis de l'Atlantique.

Le plus ancien contrat d'assurance dont nous avons la trace a été souscrit à Gênes en 1347, et c'est également à Gênes que fut fondée la première société d'assurances maritimes en 1424.⁶C'est au 16^e siècle que l'assurance maritime prend son véritable essor et ne remplacera le prêt à la grosse aventure que tardivement, au 17^e siècle. La première ordonnance était perfectionnée par Colbert en 1681, dont l'influence sur le développement du droit des assurances maritimes est importante.

- **Assurance contre incendie :**

La première forme qui a pris naissance juste après l'assurance maritime est l'assurance d'incendie, c'est la suite du grand incendie de Londres en 1666 qui est à l'origine de la création du Fire Office, puis en 1696 de la première compagnie d'assurance incendie (Hand in Hand). Le contrat d'assurance contre l'incendie est un contrat d'indemnités dont le but est de garantir les dommages occasionnés par le feu aux biens immobiliers et mobiliers désignés.⁷

1.2.L'assurance terrestre :

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

- **Assurance sur la vie :**

L'assurance maritime est la première assurance sous sa forme moderne, d'autres types d'assurance sont apparues par la suite, et notamment l'assurance vie. Au 17^{ème} et 18^{ème} siècle.

Avec les tontines, le financier italien Lorenzo Tonti crée en 1652 une forme de contrat d'assurance sur un mode opératoire proche de l'assurance vie. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. À l'issue d'une durée définie préalablement, l'association est dissoute et les fonds répartis entre les personnes.

⁶ <https://www.index-assurance.fr/>

⁷ COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, les grands principes de l'assurance, l'arque édition de l'assurance, 10 éditions, Paris, 2011, P249.

Les premières tontines royales sont autorisées à la fin du 17^{ème} siècle et plusieurs emprunts tontiniers sont lancés au cours du 18^{ème} siècle. En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil du roi de France.

En 1787, la Compagnie royale d'assurance vie est créée et, en 1788, l'édit du 27 juillet contraint la Compagnie d'assurances contre les incendies à se diviser en deux branches : une contre l'incendie, l'autre sur la vie.⁸ L'assurance-vie s'est répandue dans d'autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu'elles servent de donner un prix à la vie d'un être humain, ce qui a conduit à l'échec des assurances –vie.

- **Assurance responsabilité civile :**

Le progrès prodigieux de l'assurance au 19^{ème} siècle s'est accompagné par un développement considérable de l'industrie, qui multiplie ainsi le nombre et la gravité des accidents issus de ce dernier. Peu à peu, les victimes de ces accidents ou leurs ayants droit commencèrent à accuser les employeurs d'être responsable des préjudices subis et réclamèrent en conséquence une réparation pécuniaire. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre l'accident, dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes. Les assurances de responsabilité couvrent la dette de responsabilité civile de l'assuré et la victime est la créancière de l'indemnité. C'est donc un tiers en principe inconnu au moment de la conclusion du contrat d'assurance qui bénéficiera de l'indemnité versée par l'assureur. La victime dispose d'une action directe contre l'assureur pour obtenir le paiement de l'indemnité.⁹

2. Rôle de l'assurance :

L'assurance a pour but la protection des patrimoines et des personnes, elle joue un rôle important dans l'économie, comme qu'elle joue un rôle social très important :

⁸ <https://www.index-assurance.fr>

⁹ P.AGNES, l'essentiel du droit des assurances, Gualino lextenso éditions, France, 2012, P45.

2.1.Rôle économique de l'assurance :

L'assurance joue un rôle important dans l'économie nationale, selon Jérôme Yeatman « un marché d'assurance et de réassurance fondé sur une base rationnelle est un élément essentiel à la croissance économique ». ¹⁰

Le rôle économique de l'assurance apparait à plusieurs niveaux :

- **L'assurance finance l'économie d'un pays** : Les fonds collectés par les sociétés d'assurance permettent aux pays d'investir. dans l'attente de reverser ces sommes aux assurés sous forme d'indemnisation, les sociétés placent ses fonds sur les marchés financiers en achetant des titres financiers.
- **La redistribution des primes collectées** : La redistribution des primes collectées permet aux assurés de préserver leurs patrimoines et dynamiser le circuit économique.
- **L'assurance constitue un moteur essentiel dans le développement économique en :**
 - Garantissant les investissements dans leur décision de prise de risque.
 - Plaçant les trésoreries des assureurs sur les marchés immobiliers, financiers et monétaires.

2.2.Rôle social de l'assurance :

L'assurance joue également un rôle social. « L'assurance vise à indemniser une partie des assurés qui sont victimes de sinistres, grâce aux cotisations prépayées par l'ensemble des assurés » ¹¹ :

- **L'assurance facteur de sécurité** : l'assurance permet de rendre les risques plus supportable aux agents économiques elle permet de les appréhender. En effet un industriel qui lance un projet peut l'entreprendre en toute sécurité en sachant qu'il a un contrat d'assurance qui le couvre en cas de réalisation d'un sinistre.
- **Fonction de prévention** : l'assureur aide l'assuré à éviter un sinistre en le sensibilisant au risque, en le dissuadant de prendre des risques inconsidérés et incite les assurés à observer un comportement prudent afin d'éviter les sinistres.

¹⁰ J.YEATMAN, « Manuel international de l'assurance », éd Economica 1998. P1.

¹¹ DADDI HAMMOU.M, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'État en statistique appliquée, 2010 .P5.

- **Protection des patrimoines** : l'assurance permet aux assurés de se prémunir en cas de survenance de certain événement pouvant affecter leurs biens, les personnes qu'elles soient physique ou morale peuvent occasionner des dommages à des tiers et être tenus de réparer les dommages de la création d'une dette de responsabilité.
- **Protection des personnes** : certains événements peuvent frapper la personne dans son intégrité physique, il s'agit notamment d'accident corporel, maladie, décès, incapacité de travail ..., les victimes et proches pouvant bénéficier de prestations versées par l'assureur. Un autre aspect du rôle social de l'assurance et son incidence dans la survie des entreprises. En permettant de pérenniser des entreprises victimes de coups du sort (incendie, faillite d'un client débiteur, responsabilité civile engagée pour une malfaçon, etc.), l'assurance sauve des emplois, des savoir-faire des lieux de vie et contribue à la stabilité des relations sociale et des emplois.¹²

Section 2 : concepts et types d'assurance :

Pour mieux réaliser notre étude, il est impératif de connaître et d'exposer les concepts clés qui décrivent le domaine des assurances. Ainsi que les différents types d'assurance.

1. Les concepts d'assurance :

1.1. Définition de l'assurance :

C'est une opération par laquelle l'assureur s'engage moyennant le versement d'une prime à effectuer une prestation donnée en cas de réalisation d'un risque déterminé¹³. Cette définition n'est pas unique et exhaustive de l'assurance, ce pendant le terme d'assurance est susceptible de différentes acceptations :

Le législateur algérien a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N° 95/07 du 25/01/95 et selon l'article 619 du code civil comme suit : « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige , moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscitée, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat ».¹⁴

J.BIGOT définit l'assurance comme : « un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant une prime, à indemniser l'assuré des pertes ou dommages qu'éprouverait celui-ci

¹² Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2 e éd. Economica, 2005, paris, p.11

¹³ <https://cours-de-droit.net/>

¹⁴ Article 619 de l'ordonnance N° 95/07 du 25/01 relatif aux assurances.

par suite de certains événements fortuits ou de force majeure »¹⁵. Donc l'assureur doit prendre en charge le règlement de l'ensemble des risques lors de leurs réalisations.

Y.LAMBERT-FAIVRE, définit l'assurance comme : « l'assurance est une convention par laquelle, une contrepartie d'une prime, assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu au contrat ».¹⁶

1.2. Les éléments d'une opération d'assurance :

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

- **Le risque :**

Dans le jargon assurantiel, la notion de risque est la probabilité qu'un dommage, un accident survienne. C'est contre cette probabilité que le particulier ou le professionnel souhaite s'assurer. L'assurance permet de prendre en charge (suivant les garanties du contrat) les éventuelles conséquences financières humaines et/ou matérielles. Il est alors possible de couvrir ce risque via un contrat d'assurance - on parle alors de « **risque assurable** ».

- Ce risque doit alors présenter certaines caractéristiques ;
- Il doit être aléatoire ;
- Il doit être futur ;
- Il doit être licite, c'est-à-dire non contraire à la loi ;
- Il doit être involontaire, c'est-à-dire indépendant de la volonté de l'assuré ;
- Il doit être réel, c'est-à-dire que le bien assuré doit exister ;
- Il doit être assez courant pour permettre de calculer sa probabilité ;
- Il ne doit pas être trop courant car il serait alors trop certain.¹⁷

- **La prime d'assurance ou cotisation :**

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée de se voir indemnisé (selon les conditions contractuelles) en cas de la réalisation du risque pour lequel il s'est assuré. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance.

La prime correspond principalement au coût du risque auquel il convient d'ajouter les frais de fonctionnement de l'assureur (distribution et gestion) et les taxes éventuelles. Elle est

¹⁵ Loi de 11 juin 1874, art 1 in Jean BIGOT et autres « Droit des assurances, Tome 3, contrat d'assurance, Ed (L.G.D.J), Paris, P25.

¹⁶ Y.LAMBERT.FMI..., DROIT DES ASSURANCES Ed Dalloz.1995.p35.

¹⁷ <https://www.assurland.com>

donc le produit d'un calcul complexe qui repose avant tout sur l'évaluation prévisionnelle de la sinistralité. Pour ce faire, sont utilisés des outils statistiques qui déterminent de manière plus ou moins précise la probabilité de réalisation des événements garantis.¹⁸

- **La prestation de l'assureur :**

L'engagement de l'assureur en cas de réalisation d'un risque est de verser une prestation sous forme d'argent destiné :

- Soit au souscripteur et à l'assuré ;
- Soit à un tiers ;
- Soit au bénéficiaire (dans le cas d'une assurance vie).¹⁹

Aussi définie : « C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire ». ²⁰

- **La compensation au sein de la mutualité :**

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modiques versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'événement assuré ». ²¹

Grace au fond crée par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra prendre en charge le montant des dommages et ceux qui ont été sinistrés.

1.3. Les différents acteurs d'une opération d'assurance :

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

- **L'assuré :**

Personne physique ou morale sur la tête ou sur les intérêts de qui pèse le risque assuré. L'assuré est la personne à laquelle s'appliquent les garanties du contrat d'assurance, sans qu'elle en soit nécessairement le souscripteur.

¹⁸ <https://www.activa-cameroun.com/>

¹⁹ <http://www.assurance-et-mutuelle.com/>

²⁰ F.COUILBAULT, C.ELIASHBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, Paris. P45

²¹ LAMBERT FAIVRE.Y, Droit des assurances, édition : Précis Dalloz, Paris, 1986.P12.

- **L'assureur :**

C'est la personne morale qui s'engage à verser le capital ou la rente prévu conformément aux clauses du contrat. Cela à condition que l'engagement réciproque de souscription ait été satisfait.

Aussi défini comme : « Personne qui s'engage, par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque ». ²² Généralement c'est la compagnie d'assurance.

L'assureur est tenu de couvrir les risques qu'il a pris en charge, en règle les sinistres survenus, le gouvernement interviendra selon des délais qui variaient d'un contrat à un autre.

- **Souscripteur :**

Également appelé « contractant » il est la personne physique ou morale qui assure le paiement de la prime selon l'échéance convenue.

En cas de défaillance, toute personne qui a intérêt au maintien de l'assurance peut substituer au souscripteur et payer la prime.

D'autre part, il est possible de faire une souscription pour tiers dans le cas des assurances groupes ou entre créancier et débiteur, dans la limite du montant de la créance.

Par ailleurs, il est possible aux épouses, de souscrire une assurance à condition de verser la rente au patrimoine successoral, et ce par un seul et même acte.

- **Le bénéficiaire :**

C'est la personne physique ou morale, qui est destinataire de la prestation pour une garantie en cas de décès, il pourra s'agir d'un parent, d'un tiers ou encore d'une personne morale comme un organisme de crédit par exemple. Pour les garanties en cas de vie, notamment pour les rentes, le bénéficiaire et l'assuré sont en général une seule et même personne.

Toutefois, le contractant peut exercer le droit de révocation même après acceptation, dans le cas où le bénéficiaire aurait attenté à la vie de l'assuré.

Avant acceptation, seul le stipulant peut exercer ce droit de révocation, si celui-ci est décédé, ces héritiers peuvent exercer ce droit après 06 mois, après avoir mis en demeure par acte extrajudiciaire désigné d'avoir à accepter le bénéfice de l'assurance.

En l'absence de bénéficiaire on distingue deux cas :

²² J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition l'argus de l'assurance, 2005, P 55.

- Soit la clause n'est pas remplie au moment de la réalisation du risque.
- Soit le bénéficiaire désigné, est décédé avant l'exigibilité des sommes.

Dans les deux cas la prestation entre le patrimoine fait partie de la succession du contractant.

- **Un tiers :**

« C'est la personne étrangère au contrat d'assurance n'ayant la qualité ni de souscripteur ni d'assuré »²³, toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint, leurs ascendants, et descendants.

1.4. Les techniques de division des risques :

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

- **La coassurance :**

La coassurance est le partage horizontal d'un même risque entre plusieurs sociétés d'assurance, chacune étant garante de la seule partie qu'elle a acceptée de prendre en charge. Chaque société s'engage donc à prendre une quote-part (en pourcentage) du risque qu'elle prend en charge. Cette opération implique que chaque assureur percevra un taux de prime s'élevant au même pourcentage que son taux d'engagement dans la couverture totale du risque. Cela signifie également que chaque société d'assurance devra payer le coût du ou des sinistres (en cas de réalisation du risque) toujours en fonction du pourcentage correspondant à son niveau d'engagement dans la couverture du risque.²⁴

- **La réassurance :**

« La réassurance est une opération par laquelle un assureur, cède à un autre assureur ou cessionnaire, une partie d'un risque que lui-même a pris en charge »²⁵. En cette pratique permet de limiter les risques auquel l'assureur s'expose et d'éviter qu'un sinistre dont l'ampleur serait catastrophique ne le conduise à la ruine, la réassurance est donc une assurance de second rang.

Les contrats de réassurance sont toujours signés par des entreprises professionnelles d'assurance. Ils n'ont pas lieu d'être soumis à un contrôle aussi vigilant de la part des Pouvoirs Publics que celui dont font l'objet les contrats d'assurance dans le but de protéger

²³ AGNES.P, op-cite, p44

²⁴ <http://www.assurance-et-mutuelle.com>

²⁵ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème éd L'argus de l'assurance, paris, 2005, p.419.

les consommateurs. En conséquence, les formalités d'agrément, lorsqu'elles existent, sont beaucoup plus simples que pour les assureurs directs.²⁶

- **La rétrocession :**

« La rétrocession est la réassurance des réassureurs. En effet, tout comme les assureurs peuvent ressentir le besoin de céder une partie de leurs risques, les réassureurs souhaitent également, dans certaines circonstances, céder une partie des risques qu'ils ont acceptés ».²⁷

En effet c'est une opération par laquelle un réassureur se décharge sur un autre réassureur de la totalité ou d'une fraction des risques qu'il a acceptés en réassurance.

2. Les types d'assurance :

L'assurance est un domaine très vaste et ses applications sont en quelque sorte illimitée. Il existe cependant, certaines classifications. Les assurances peuvent être divisées suivant la nature des risques pris en charge ou, si l'on peut dire suivant l'élément naturel où ils se situent à cet effet on distingue :

- **L'assurance maritime :**

Qui a pour but de couvrir le risque maritime, c'est-à-dire le risque qui peut survenir au cours de l'expédition maritime, soit au navire (assurance sur corps) soit aux marchandises (assurance sur facultés). « L'assurance maritime est un contrat pour lequel une personne, appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré de préjudice subi dans une expédition maritime à l'international par suite de certains risques dans la proposition d'une somme assurée et moyennant le paiement d'une prime».

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par le quelle un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proposition de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être détruite une franchise ».²⁸

²⁶ Jérôme YEATMAN, manuel international de l'assurance, 2^e édition, Ed, ECONOMICA, 2005, P.208.

²⁷ BAUWENS.V, WALHIN.J, la titrisation du risque d'assurance, larcier éditions, Bruxelles, 2008, P40.

²⁸ Ecole nationale de la marine marchande de saint Malon, commerce maritime et contentieux, France, 2003, page147

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 mer ²⁹

« L'assurance maritime est un contrat ou une police d'assurance maritime, 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 ». ³⁰

- **L'assurance fluviale :**

Une assurance fluviale peut s'avérer nécessaire même s'il s'agit d'un mode de transport très sûr et particulièrement adapté aux cargaisons potentielles dangereuses.

Non seulement les accidents sont très rares, mais il présente aussi l'avantage d'être moins gourmand en énergie que le transport routier et de garantir les délais de livraison (absence d'embouteillages).

En générale la responsabilité de la compagnie de transport est assez étendue, il existe cependant les exceptions qui nécessitent une couverture de la part de l'expéditeur. ³¹

- **L'assurance aérienne :**

L'assurance transport aérien de marchandises concerne un mode de transport à la fois cher, très fiable est surtout rapide, il s'adapte donc à la fourniture des clients pressés et éloignés.

- Le chargeur a la possibilité de choisir un incoterm (international conditions terms) de vente au départ des marchandises ou à leur arrivée schématiquement : L'acheteur assume les risques en cours durant le transport principal dans le premier cas ;
- L'exportateur les prend en charge dans le second.

Dans les deux cas, souscrire un contrat d'assurance transport aérien permet de se prémunir contre une éventuelle perte financière. ³²

²⁹ Paragraphe 01 de l'article 02 DE LA Loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act)

³⁰ CNUCED, Aspects juridique et documentaires du contrat d'assurance, conférence des Nations Unies sur le commerce et de développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982. page 08.

³¹ <http://www.academia.edu>

³² Idem

- **L'assurance terrestre :**

Contrairement au transport maritime qui est efficace dans l'acheminement de la marchandise d'un port à un autre, le transport terrestre permet d'acheminer directement la marchandise d'une entreprise à une autre, même si c'est sur un long trajet. Cependant le camion est le véhicule le plus utilisé pour relier les exportateurs et les importateurs aux ports ou aux aéroports.

Les assurances terrestres se divisent en assurances dommage et assurances de personnes.

- **Les Assurances de dommages :**

Elles ont pour but d'indemniser l'assuré contre les conséquences d'un événement accidentel affectant son patrimoine. L'assureur de dommages garantit, sous les conditions du contrat, qu'après survenance d'un sinistre, le patrimoine de l'assuré sera reconstitué en valeur comme si ce sinistre n'avait pas eu lieu.

Les assurances de dommages se subdivisent à leur tour en deux grandes catégories³³ :

- **Assurances de choses :**

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

- **Assurances de responsabilités :**

Qui garantissent les dommages que l'assuré pourrait causer à d'autres personnes. Il s'agit d'une garantie indirecte du patrimoine de l'assuré puisque l'assureur s'engage à payer à sa place les sommes nécessaires à la répartition des dommages causés. Ces sommes peuvent être considérables si les dommages sont importants, même supérieures au patrimoine total de l'assuré. En ce cas seule l'assurance permet au tiers d'être indemnisé de ses dommages, ce qui n'aurait pas été possible s'il s'était trouvé devant un responsable non assuré et non solvable.³⁴

³³ Jérôme YETMAN, manuel international de l'assurance, 2^e édition, Ed, ECONOMICA, 2005, p.123.

³⁴ Idem, p.123 et 124

➤ **Les Assurances de personnes :**

Les assurances de personne couvrent les risques inhérents à la vie humaine en fournissant des prestations en cas décès et de maladie, ou encore pour la retraite ou tout autres situations prévues par le contrat. Dans le cas de ce type d'assurances, les capitaux assurés sont déterminés par l'assureur et l'assuré, c'est le principe forfaitaire.

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

- ❖ Remarque : Les assurances individuelles accidents et maladie sont gérées en répartition.³⁵

³⁵ SADOU Meziane Ahmed, « Assurance maritime », mémoire de master en finance et comptabilité, université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2018, p.32.

Conclusion :

L'assurance a connu une importante évolution au cours des siècles passés et elle en connaîtra d'autres dans l'avenir. En effet le besoin fondamental de l'homme de protéger sa personne, sa famille, et ses biens contre les risques auxquels ils sont exposés ne changera pas. Elle est, en effet, caractérisée par ce qu'il est convenu d'appeler l'inversion du cycle de production, contrairement aux autres branches d'activités où, la prestation du contractant précède le paiement du prix.

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

En ayant fait le détour de l'assurance en générale il nous semble important de présenter les généralités sur le transport maritime et les généralités sur les marchandises transportées par voie maritime, qui feront l'objet du chapitre suivant.

Chapitre II :
Généralités sur les
marchandises
transportées par voie
maritime

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Introduction

Le transport maritime est le principal mode de transport de marchandises, en effet occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré-acheminement ou post-acheminement (positionnement d'un conteneur chez le chargeur et son acheminement au port, par exemple). Un tel déplacement sera couvert par un connaissement dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping (lorsque les tonnages sont importants).

Dans ce présent chapitre, nous allons présenter les intervenants du transport maritime, les conventions et les accords internationaux ainsi que les incoterms.

Puis la diversité des facultés transportées par voie maritime, ainsi que la documentation nécessaire pour la transportation maritime et la tarification des marchandises transportées.

Section 1 : Généralités sur le transport maritime

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, et de courtes distances. Le transport maritime est, ainsi, le mode le plus important pour le transport de marchandises : Tel que 90 % des échanges mondiaux en volume et plus de 75 % en valeur sont transportés par mer et manutentionnés dans les ports. Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre).

1. Les intervenants de transport maritime :

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

Le service maritime se limite à un trajet port à port. C'est le métier de l'armateur, propriétaire ou simple exploitant du navire. Le transitaire, s'il est commissionnaire de transport, organise le transport pour son client chargeur en confrontant sa demande avec l'offre maritime faite par l'agent maritime qui travaille pour le compte de l'armateur si celui-ci n'y est pas directement présent. L'agent maritime rend effective la présence de l'armateur dans le port. Ce système

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

s'explique par une division rigide des différentes fonctions et tâches, afin de limiter au maximum la responsabilité de chacun sur la marchandise en cas de dommage.³⁶

- **L'armateur :**

C'est la personne qui s'occupe à proprement parler du transport maritime qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur, c'est –à-dire louer d'un navire, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état pour maintenir à flot son entreprise il est en relation avec de nombreux autres intervenants :

- Les transitaires ou commissionnaires qui sont des intermédiaires, ou marchandises entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises ;
- Les manutentionnaires qui effectuent les opérations portuaires ;
- Les sociétés de remorquage et de pilotage ;
- Les assurances maritime qui assurent le navire, la cargaison et qui assument la responsabilité en cas d'accident (P&I protection and indemnity club) ;
- Dans les ports ou il n'est pas installé l'armateur va confier toutes ces taches a un agent maritime consignataire.

- **L'agent maritime (consignataire) :**

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre même s'il existe un cumul de rôle entre eux.

- **Le consignataire de navire ou de la coque :**

Selon le code maritime algérien(CMA), «Est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, des opérations que le capitaine n'accompli pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port ».³⁷

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

- ✓ Il prend en charge les marchandises sur document sans en prendre livraison ;

³⁶ FREMONT.A, Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques, CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS, édition OCDE/FIT, France, 2009, P.6.

³⁷ Article 609 du code maritime algérien, P63, code maritime algérien, loi n°98-05du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- ✓ Il commande pour ses clients les travaux de manutention à bord et à terre ;
- ✓ Il recrute du fret aux compagnies de navigation ;
- ✓ Il contrôle et paie les factures des fournisseurs du navire (provisions, carburant etc.);
- ✓ Il établit les comptes d'escale des navires ;
- ✓ Il signe les connaissements ainsi que les manifestes ;
- ✓ Il encaisse les frets à l'import et à l'export pour le compte de ses clients etc.
- **Le consignataire de la cargaison :**

Selon le code maritime algérien (CMA) «est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, répartir les marchandises entre les destinataires».³⁸

Le consignataire de la cargaison a pour mission :

- ✓ Il s'occupe de la réception de la marchandise à l'exportation ;
- ✓ Il organise le chargement et le déchargement du navire ;
- ✓ Il remet la marchandise au destinataire ;
- ✓ Il taxe et signe le connaissement ;
- ✓ Il rédige le manifeste de la cargaison et le remet à la douane pour l'intermédiaire de courtier maritime ;
- ✓ Il constate les réserves d'avarie
- ✓ Il joue un rôle dans la maintenance, la répartition et les problèmes d'équipages.

- **Le transitaire :**

Il s'agit d'une personne (ou entreprise) mandatée par l'expéditeur (ou le destinataire) d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant (réglementation douanière,

³⁸ Article 621 du code maritime algérien P.64, code maritime algérien, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

gestion administrative et financière, assurances, litiges, crédits documentaires) et de la représentation fiscale.³⁹

- **Le commissionnaire :**

Il agit en son propre nom (ou sous un nom social) ou pour le compte d'un commettant. Il se distingue du mandataire ou commissionnaire (exemple : le transitaire) en ce sens qu'il agit en son propre nom et du courtier puisque, contrairement à ce dernier, il est véritablement partie au contrat qu'il conclut dans l'intérêt d'autrui. La commission apparaît ainsi comme une technique de représentation des intérêts d'autrui. Le commissionnaire doit rendre compte de sa mission au commettant et respecter les ordres et instruction de ce dernier, mais il est plus libre que ne l'ai le mandataire. Néanmoins, il doit agir comme le ferait un professionnel soigneux selon les usages et la nature des marchandises sur lesquelles porte la commission. Il n'a pas le droit de se porter contrepartie, c'est-à-dire qu'il ne peut acheter ou vendre lui-même la marchandise qu'il est chargé de vendre ou d'acheter à un tiers. Une stipulation contraire est cependant possible. Le commissionnaire doit s'acquitter de ses propres charges sociales.⁴⁰

- **Le Non-Vessel**

Operating Common Carrier (ou NVOCC) C'est une invention de la pratique américaine, qui situe cet opérateur, suivant le contenu (variable) de son contrat, à mi-chemin entre un transporteur maritime, et un commissionnaire de transport.⁴¹

- **Le shiphandler**

Commerçant qui tient un magasin de fournitures pour bateaux. Mais c'est surtout lorsqu'il sera sur place que le plaisancier appréciera les facilités de ce port « tout confort ». Il y aura là un vrai shiphandler assurant les fournitures maritimes; plusieurs postes de ravitaillement d'essence et de mazout; une représentation des principales marques de moteurs et de bateaux.⁴²

En autre terme c'est la compagnie qui avitaille (approvisionne, en tabacs, alcools, produits alimentaires et toutes autres demandes spécifiques.) les navires.⁴³

³⁹ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p.277.

⁴⁰ Idem

⁴¹ <http://cloudfront.net>

⁴² <https://www.cnrtl.fr/>

⁴³ <http://cloudfront.net>

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **Le courtier maritime (conducteur en douane)**

Appelé le Shipbroker, en anglais, il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. À ce titre, il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires. C'est lui qui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, c'est lui qui va se mettre en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou le départ des marchandises.⁴⁴

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

- **L'expert maritime :**

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime et/ou commissionnaire d'avarie. Il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire. D'une part, des examens, des cotisations, des évaluations d'un navire, les équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autre part à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents Techniques commerciaux ou contractuel applicables. Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de service habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et prévention des dommages. À la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante:

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétrolier engrais etc;
- La recherche des causes de sinistre et établissement de sa matérialité ;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation ou/et évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimension ;

⁴⁴ <http://www.logtrans.services.fr>

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- L'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft survey, de bunker survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité.⁴⁵

• La douane :

Administration qui organise, surveille et contrôle les marchandises qui transitent dans le port et qu'elle tient les statistiques sur le commerce extérieur.

Le rôle de la douane, administration fiscale, a aujourd'hui considérablement évolué. Rattachée au ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État, les services de la direction générale des douanes et droits indirects exercent une triple mission :

- Tout d'abord, une mission fiscale, dans le prolongement de cette mission, la douane a un rôle économique. Sur la base des règles fixées pour le commerce international, elle contrôle les flux commerciaux avec trois objectifs : La fluidité, la sécurité, la qualité, grâce à des procédures adaptées aux besoins des entreprises.
- mission de lutte contre la fraude et les grands trafics internationaux. Elle a en charge la protection des intérêts économiques et financiers nationaux et communautaires (mobilisation contre le fléau des contrefaçons, lutte contre les fraudes à la politique agricole commune, etc.).
- mission de protection de la sécurité et de la santé publiques. Elle concourt, enfin, à la protection de l'environnement (lutte contre les pollutions diverses) ou du patrimoine national (contrôle des échanges d'œuvres d'art, d'objets de collection et d'antiquités).

2. La législation du transport maritime:

La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales ainsi que les accords internationaux.

⁴⁵ Mélanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise Dakar, 2010, p.56

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

2.1. Les conventions internationales :

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

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre 1979 et les règles de Hambourg du 1er novembre 1992. Ces textes ont été remis jour par jour par la convention de Rotterdam de décembre 2008.⁴⁶

- **La convention de Bruxelles du 1924 :**

La convention de Bruxelles de 1924 (dite règle de la Haye)- ratifiée par plus de 100 États- traite des règles en matière de connaissance (titre de transport par mer) établies à l'occasion de transports internationaux par mer.

Lorsqu'il y est fait référence, il est d'usage de citer les « règles de la Haye ».

La convention est applicable à tous les pays signataires.⁴⁷

La convention de Bruxelles est entrée en vigueur le 02 juin 1931 elle régit le contrat de transport maritime.

- **Définition de quelques concepts utilisés dans la présente convention :**

Les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous selon l'article 1 de la convention :

- **"Transporteur"** comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.
- **"Contrat de transport"** s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer, il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu, d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.⁴⁸

⁴⁶ MARCQ.J.P, Risque et assurances transports et logistique, 2e édition, L'ARGUS de l'assurance, France, 2011, P 99-101.

⁴⁷ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p.248.

⁴⁸ MANSOURI Salma, KHALECHE Azdine, « assurance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie », master finance et commerce international, université Mouloud Mammeri de Tizi-ouzou, 2019, p.49.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **"Marchandises"** comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.
- **"Navire"** signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.
- **"Transport de marchandises"** couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.⁴⁹

➤ **Le champ d'application :**

La convention de Bruxelles édicte des règles simples qui s'appliquent aux transports internationaux à l'occasion desquels un connaissement est établi dans l'un des Etats signataires (même si la destination est située dans un Etat non signataire).

Selon l'article 10 de la présente convention ;

« Les dispositions de la présente convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants. ».

➤ **La responsabilité et obligation :**

Un transporteur ou un armateur exploitant plutôt une ligne régulière et offrant des possibilités de transport vers des ports prévus et avec des conditions prévues fournit une place à bord de l'un de ses navires. Pour chaque marchandise ou lot de marchandise il est établi un document de prise en charge qui est le connaissement. Le transporteur est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu'au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final.

Avant et au début du voyage le transporteur doit mettre le navire en état de navigabilité, armé, équipé, et approvisionné, ainsi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise « chargement, déchargement, la manutention et l'arrimage au transport ».⁵⁰

➤ **Exonération :**

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandise transportée. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération.

⁴⁹ Idem p.50

⁵⁰ Idem

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de :

- L'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver ;
- La faute nautique ;
- L'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- Les périls, dangers ou accident de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- Les « actes de Dieu » (cas de force majeure) (une simple tempête ne suffit pas) ;
- Les faits de guerre ;
- Les grèves ou arrêts de travail ;
- Le sauvetage ou tentative de sauvetage de vie ou de bien ou mer ;
- Le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- La freinte ;
- L'insuffisance d'emballage ;
- L'insuffisance ou imperfection de marques.⁵¹

Donc la convention de Bruxelles était une convention qui avait pour objectif de régir le transport international de marchandises par mer. Elle a permis aussi l'harmonisation entre des règles concernant les connaissements.

• La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968 :

Protocole modificatif de la convention internationale « Bruxelles de 1924 », appelé également « règles de wislay », ce protocole a pour objectif de modifier quelques articles et d'ajouter d'autres points, il est également entré en vigueur le 23 juin 1977. Les principales nouveautés introduites par ce protocole sont :⁵²

➤ Les responsabilités :

Le protocole du 23 février 1968, complétant la convention de Bruxelles a instauré un système de double limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées.

⁵¹ BOUANDAS Ahlem, REZKI Fawzi, « Assurance de marchandise transportée par voie maritime », master finance et commerce international, université Abderahmane Mira Bejaia, 2016, p, 8.

⁵² Convention de Bruxelles 25 août 1924 modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, règles de wislay, pour l'unification de certaines règles en matière du connaissement et protocole de signature. éd ISBN, Nation unis, 2009.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

➤ **Cas d'exonération :**

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

➤ **Le champ d'application :**

La réforme de 1968 a eu, particulièrement, pour objet de remédier aux insuffisances de l'article 10 dans sa version d'origine.

Selon l'article 10, le présent protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la conférence diplomatique du droit maritime.

Pour que la convention s'applique, il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux Etats différents.

Cette première condition est nécessaire, mais elle est insuffisante. Il faut en outre que :

- Le connaissement ait été émis dans un Etat contractant ;
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ;
- Le connaissement prescrit que les dispositions de la présente convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront, quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente convention au connaissement mentionné ci- dessus.

• **Les règles de Hambourg (Hamburg Rules) :**

Il s'agit de la convention du 31 mars 1978 et de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, dans la version consolidée du 3 décembre 1988.⁵³

⁵³ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p. 248.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

➤ **Définition de quelques concepts :**

Dans la présente convention, le premier article définit les concepts de base relatifs au transport maritime comme suit :

- Le terme "**transporteur** ", Dans le fond, la définition de la notion transporteur est à peu près identique, la différence dans la convention de Bruxelles le terme désigne le propriétaire du navire, et les règles d'Hambourg tiennent compte de fait que l'usage a imposé à travers les uns et consistant à recourir à un autre transporteur ou transporteur substitué pour continuer le voyage.
- Le terme "**chargeur**" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
- Le terme "**destinataire**" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
- Dans les règles d'Hambourg, le terme "**marchandises**" doit recouvrir également des animaux vivants, alors qu'à la convention de Bruxelles recouvre que les biens et objets.
- Les termes "**contrat de transport par mer**" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; alors que la convention de Bruxelles stipule que le contrat de transport s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance...⁵⁴

➤ **Le champ d'application :**

L'article 2 de la convention présente le champ d'application suivant :

- Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents. Lorsque:
 - ✓ Le port de chargement ou de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un État contractant.

⁵⁴ Commission des nations unies pour le droit commercial international, convention des nations unies sur le transport internationale de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer, ISBN, nation unis, 2009.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- ✓ Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant.
- ✓ Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.
- Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.
- Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.
- Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions.
- **Responsabilité et obligation :**
 - La présente convention stipule que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.
 - 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.⁵⁵

2.2. Les accords internationaux du transport maritime :

- **Les accords de conférence maritimes (rings) :**

Ces accords entre compagnies maritimes couvrent actuellement la quasi-totalité des routes mondiales. Ils définissent, pour l'exploitation de lignes régulières, les conditions de concurrence entre compagnies et notamment les fréquences de départ des navires, l'élaboration des tarifs la réglementation sur les ristournes accordées aux chargeurs.

⁵⁵ MANSOURI Salma, KHALECHE Azdine, « assurance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie », master finance et commerce international, université Mouloud Mammeri de Tizi-ouzou, 2019, P.54.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Les compagnies ayant signé ces accords offrent une qualité de service appréciée des chargeurs ; navires neufs, régularité et ponctualité des départs.

Ces accords n'ont pas été considérés comme des « ententes », mais plutôt comme une « organisation de la concurrence ». Les compagnies qui ont refusé d'en faire partie fonctionnent indépendamment en tant « qu'outsiders ».

Il existe deux types de conférences maritimes : « ouvertes » et « fermés »

- **Les conférences ouvertes :** les conférences sont dites ouvertes lorsque tout transporteur peut y adhérer, bien que la raison d'être des conférences maritimes ait été d'échapper à une guerre des taux de fret, les compagnies maritimes ou/et les transporteurs appliquent des taux de fret commun et s'engagent dans d'autres activités de coopération sur une ou plusieurs routes commerciales déterminées. Les conférences ne couvrent pas la totalité des lignes, car un grand nombre de lignes sont exploitées hors conférence, et sont de ce fait en mesure d'exercer une concurrence de nature à les équilibrer les opérations des exploitations membres de la conférence.
- **Les conférences fermées :** les systèmes de « conférences fermées » autorisés ou tolérés par tous les autres pays membres de l'OCDE signifient que le droit d'entrée et de sortie est défini et que d'autres conditions particulières - et variables – doivent être réunies. Les faits montrent que l'intérêt d'entrer dans des accords de conférence strictement contrôlés est émoussé du fait qu'il existe une plus large gamme d'accords souples et de coopération ouverte aux opérateurs de lignes.⁵⁶

- **Les accords de pools :**

Ces accords permettent quasiment à toutes les grandes compagnies de s'unir pour utiliser des matériels modernes extrêmement coûteux à l'achat et à l'entretien (navires porte-conteneurs ; parcs de stockage ; ets).

- **Les accords de consortium :**

Les consortiums sont des accords/ arrangements entre compagnies de lignes régulières qui ont d'abord pour objectif de fournir des services organisés en commun grâce à divers accords techniques, opérationnels ou commerciaux (utilisation en commun des navires, des installations portuaires, des services de recrutement du fret, etc.).

⁵⁶ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p.251

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Ces accords s'inscrivent dans le cadre d'une intégration dépassant le stade du pool. Ils se concrétisent par la mise en commun des potentiels humains et commerciaux sous une nouvelle entité commune.

Très souvent les membres d'un consortium sont également membres d'une conférence.

Les consortiums permettent de faciliter l'implantation des services rationalisés de la conférence et des réductions de coûts procurées par les économies d'échelle.

Ces accords sont de formes très variées puisque les degrés de coopération et l'étendue de l'activité commune qu'ils organisent est différente, et variable selon les besoins et les conditions des trafics en cause.

Le régime prévu pour les consortiums par les politiques de la concurrence varie selon les pays.⁵⁷

3. Les incoterms

Incoterms est une abréviation anglo-saxonne de l'expression international commercial terms (« terme du commerce international » ou « conditions internationales de vente »-« CIV »)

Ce terme résulte d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale (CCI), chaque modalité, codifiée par trois lettres, est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.

Les incoterms visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus couramment utilisés en commerce extérieur.

Ils définissent les obligations du vendeur et de l'acheteur l'or d'une transaction commerciale, le plus souvent internationale, mais qui peut également s'établir entre des opérateurs nationaux ou communautaires. Ils concernent essentiellement les obligations des parties à un contrat de vente, en ce qui concerne la livraison la marchandise vendue, la répartition des frais et des risques liés à cette marchandise, ainsi que la charge des formalités d'export et d'import.⁵⁸

⁵⁷ Idem

⁵⁸ Jean Bellotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p.94

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **Incoterms et formalité douanière**

L'incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et l'acheteur, ce qui n'est pas sans incidence sur la mise en œuvre de l'amendement sûreté de code des douanes communautaires au travers d'impôt contrôle système (ICS) et Export control système (ECS) dans le cadre de la communication de ces données sûreté-sécurité, les incoterms proposent une réponse utile à la question cruciale du "qui fait quoi".⁵⁹

- **La réforme des incoterms 2010**

Après la réforme des incoterms 2010 désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis en deux familles :⁶⁰

- **Les incoterms utilisable dans le transport maritime**

Les incoterms utilisables pour le transport maritime sont les suivants :

FAS ou Free AlongsideShip (Franco le long du navire)

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

FOB ou Free On Board (Franco à bord)

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

CFR ou Cost and Freight (Coût et fret)

Le transfert du risque s'opère lorsque les marchandises sont livrées à bord du bateau dans le port d'embarquement. Le vendeur assume le plus les frais de transports jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et

⁵⁹ <http://www.douane.gouv.fr/article/a18036-incoterms>

⁶⁰ Idem

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

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

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

➤ **Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (multimodaux)**

Ces derniers se représentent comme suit :⁶¹

EXW ou Ex-Works (A l'usine)

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

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

FCA ou Free Carrier (Franco transporteur)

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

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

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

⁶¹ Corinne PASCO, commerce international, Ed. Dunod, 4^e édition, paris, 2002, p.61 et p.62.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

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

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

DDP ou Delivered Duty Paid (Rendu Droit acquittés)

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

DAT ou Delivered At Terminal (Rendu au terminal, terminal de destination convenu)

Outre le transport principal, le vendeur organise et paie le déchargement de la marchandise au point de destination et son acheminement jusqu'au terminal convenu. Le transfert de risque est effectif lorsque la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au terminal convenu. L'acheteur effectue les formalités d'importation et acquitte les droits et taxes dus en raison de l'importation.

DAP ou Delivered At Place (Rendu au Lieu de destination convenu)

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

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

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Section 2 : Typologie de marchandises transportées par voie maritime et leur tarification :

1. Typologie de marchandises et documents utilisés lors de la transportation maritime :

On distingue deux grands types de transport de marchandises par voie maritime, le transport en vrac qui concerne les matières premières, pétroles et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, phosphates, etc. Et le transport marchandise diverse ou conventionnelle, qui est le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts.

1.1. Typologie de marchandises transportées :

- **Les vrac :**

Les " vrac" sont les produits directement transportés dans la cale du navire. Les marchés vraciers sont marqués par une forte instabilité et connaissent des fluctuations importantes des taux de fret (prix du transport) on a deux types de vrac liquide et vrac solide⁶² :

- **Le vrac liquide :**

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

- **Le vrac solide :**

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

⁶² Guide Transport de marchandises 2014, caractéristique des offres et capacité des modes, mise à jour a été réalisée par Bruno MEIGNIEN, P187.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **Les marchandises diverses :**

Généralement produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc., habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.⁶³

- **Les marchandises conventionnelles :**

« Ce sont des Biens divers transportés de façon conventionnelle ni conteneurisée ni manutentionnés horizontalement : équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, véhicules, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés... Leur conditionnement peut être la palette, le "big bag" (sac de grand volume très résistant), etc. ».⁶⁴

- **Les marchandises conteneurisées :**

La conteneurisation est le nom du processus qui, débuté dans les années 1980 et globalisé dans les années 80, généralise l'usage du conteneur dans le transport de marchandises, principalement dans le transport maritime.⁶⁵

- **Le trafic roulier :**

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

1.2. La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandises :

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

- **La lettre de transport maritime :**

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

⁶³ <http://www.logistiqueconseil.org/>

⁶⁴ VALLOUIS. PHLES, Revue sur : Transports maritimes de marchandises en méditerranée, édition « Plan bleu » Centre d'activités régionales du PNUE/PAM, France, 2010, P 14.

⁶⁵ <https://www.techno-science.net/>

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Ce document a été mis au point pour permettre au chargeur d'en communiquer les éléments au destinataire par télématique dès le chargement de la marchandise afin que ce dernier puisse immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception.⁶⁶

- **Le connaissement « Bill of Lading »:**

Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison.⁶⁷

Le connaissement est donc une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans les ouvertures de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente. Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchaînent, les connaissements directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout ». ⁶⁸

Par ailleurs, le connaissement maritime est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable qui peut être émis à ordre et donc transmissible par endossement (dans le cadre du crédit documentaire), il peut être à personne dénommée ce qui le rend non négociable (rare) et peut être, enfin, au porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol. ». ⁶⁹

- **La facture commerciale :**

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

⁶⁶ SADOU Meziane Ahmed, « Assurance maritime », mémoire de master en finance et comptabilité, université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 2018, p.17.

⁶⁷ Article N° 749, Code maritime Algérie.

⁶⁸ GHISLAINE.L, HUBER.M, Commerce international, Gestion des opérations import-export, édition Dunod, 2008, Paris, P39.

⁶⁹ GHISLAINE.L, HUBER.M, Commerce international, 3^e édition, Dunod, 2010, Paris, P110.

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **La liste de colisage :**

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

- **Le certificat d'origine :**

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

- **Le certificat d'assurance :**

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

- **Le certificat de conformité :**

Le certificat de conformité aussi dit COC (certificate of conformity) est un document qui permet le libre déplacement des marchandises en garantissant leur sûreté, qualité et sécurité.

- **Le certificat sanitaire :**

Un certificat sanitaire est un document ayant valeur légale, obligatoire pour le transport, la vente, l'importation et l'exportation de produits alimentaires (viandes, laitages, plats préparés...) ainsi que pour les plantes et animaux exotiques.

Délivré par le ministère de l'Agriculture, ou par un organisme étranger habilité, ce certificat sanitaire atteste que les produits sont exempts d'agents pathogènes susceptibles de nuire à la santé des consommateurs ou utilisateurs.⁷⁰

- **Le certificat phytosanitaire :**

Un certificat phytosanitaire est un certificat relatif à l'état phytosanitaire de végétaux, conforme aux modèles préconisés par la Convention internationale pour la protection des végétaux.

⁷⁰ <https://www.boursedescredits.com/>

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

2. La tarification de marchandises transportées par voie maritime :

Les Compagnies de transport adoptent des règles de tarification variées, selon les conditions d'expédition, les caractéristiques physiques des marchandises ou encore les emballages utilisés.

- **La tarification du fret de base :**

Pour les expéditions classiques (caisses, fûts, etc.), le fret (tarif) est généralement établi à l'unité payante (UP).

L'unité-payante est soit la tonne, soit le mètre cube. Le critère retenu sera celui donnant le prix élevé :

- Pour 2 tonnes occupant 3 m³, on paiera 3 UP ;
- Pour 3 tonnes occupant 2 m³, on paiera 3 UP.

Selon que le tonnage est supérieur ou inférieur au cubage, on dit que le chargement est « en lourd » ou « en léger ».

Certaines marchandises (animaux ; voitures ; etc.) sont taxées à l'unité.⁷¹

- **La tarification des conteneurs :**

Bien que dans la plupart des cas la tarification soit la même que pour le fret de base conventionnel (à la tonne ou au mètre cube et en fonction de la classe de la marchandise), il existe une tarification dite « à la boîte » (box-rates), qui est indépendante de la marchandise chargée.⁷²

- **Les correctifs :**

Indépendamment du prix affiché dans le tarif du transporteur, celui-ci peut vous faire supporter des hausses conjoncturelles dictées par des événements commerciaux, politiques ou économiques indépendants de sa volonté. Il vous appliquera alors des "correctifs" exprimés en pourcentage sur le fret de base.

Il existe une liste exhaustive de ces correctifs dont voici les deux plus utilisés :

- **BAF** (Bunker adjustment factor) : Corrige le fret de base par rapport à l'évolution du cours du baril de pétrole (principale source d'énergie du transport).

⁷¹ Jean Belotti, Transport international de marchandises, 5^e édition, p 275.

⁷² Idem

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

- **CAF** (currency adjustment factor) : Corrige l'évolution de la devise de facturation du transport (souvent exprimé en monnaies fortes).⁷³

- **La règle du « payant pour » :**

Elle s'applique aux tarifs présentés par tranches de poids et en prix dégressifs. À l'avantage du chargeur elle permet de bénéficier de l'avantage lié à la dégressivité. Le chargeur / Transitaire a tout à fait le droit de taxer sur un poids fictif pour arriver dans une tranche supérieur avec un prix au kg. Inférieur s'il en résulte un coût total à son avantage.⁷⁴

⁷³ <http://www.logistiqueconseil.org/>

⁷⁴ Idem

Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime

Conclusion :

Pour mieux gérer le transport à l'international, la CCI a mis en place les incoterms, qui sont des sigles commerciaux qui réglementent les problèmes liés à la logistique internationale, ils servent de base au contrat de vente ou d'achat. Les incoterms mis en place s'adaptent au transport multimodal et plus particulièrement aux marchandises transportées en conteneur, pour éviter le double paiement des frais aux terminaux portuaires dans le cadre des incoterms maritimes.

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

En effet les marchandises transportées par voie maritime sont diverses, ainsi que leur mode de tarification.

Chapitre III :
Les assurances
maritimes

Introduction :

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

En effet l'assurance maritime a été la seule forme d'assurance connue, suite à l'accroissement des échanges maritimes en termes de volumes et de valeurs. Sur ce quelque soit l'importateur ou l'exportateur de marchandise, il doit assurer cette dernière pour éviter tous les aléas qui peuvent survenir le long de l'opération de transport.

Dans ce chapitre, nous verrons les généralités sur les assurances maritimes en première section, et dans la seconde section, nous verrons le contrat d'assurance maritime.

Section 1 : Généralités sur les assurances maritimes :

Le développement du commerce international n'aurait pas été possible sans l'assurance transport. Aujourd'hui, l'assurance maritime demeure l'une des branches les plus dynamiques dans le monde des assurances.

Dans cette section nous allons présenter l'évolution de l'assurance maritime à travers le temps ainsi que la présentation de l'assurance maritime ainsi que ses types.

1. Évolution historique 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 5ème siècle avant J.C relative à la navigation dans le golfe Persique. Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. 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.

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

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

Cette formule restait toujours loin de l'assurance véritable car, il s'agit d'un simple déplacement des risques entre les personnes.⁷⁵

- **Les grandes dates relatives à l'assurance maritime :**

- en 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait en 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes (Italie) à Majorque (Espagne). Et en 1424 fut créé la première société d'assurance maritime ;⁷⁶
- en 1435, Jacques les 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 maritime ;
- en 1562, la première police anglaise a fait son apparition ;
- en juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris « la chambre d'assurance et de grosses aventures de France » qui est, avec les chambres d'assurance des ports,

⁷⁵ LEZOUL Mohamed, « La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie : quelles sont les alternatives ? », Recueil de communication de colloque international « Les sociétés d'assurances traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique », Université Sétif, Algérie, 2011, p.04.

⁷⁶ Idem

l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes « CESAM» (Comité d'Etudes 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 19^e siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

2. Présentation de l'assurance maritime et ses typologies:

2.1.Présentation de l'assurance maritime :

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ».⁷⁷

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 mer.⁷⁸

« L'assurance maritime est un contrat ou une police d'assurance maritime, 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

⁷⁷ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 147.

⁷⁸ Paragraphe 01 de l'article 02 de la loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act).

dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers engagées dans une aventure maritime ». ⁷⁹

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 ». ⁸⁰

Les assurances maritimes couvrent également :

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

Donc, c'est une police qui s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire et ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police. Notons aussi que:

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

⁷⁹ CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982. Page 08.

⁸⁰ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

2.2. Typologies de l'assurance maritime :

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

• Assurance sur corps de navire :

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

Selon l'institut française d'information juridique, l'article 173-1 de code des assurances : « L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée ».⁸¹

D'après la législation algérienne : « 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 délai sont couverts par l'assurance ».⁸²

La souscription d'une assurance corps permet :

- D'indemniser l'assuré des dégâts et dommages matériels subis par les navires lors de la navigation maritime ;
- De couvrir les frais encourus par la compagnie d'armement préservant le navire d'un risque décisif ou à terme les conséquences d'un risque survenu ;
- De garantir à la compagnie d'armement les contributions aux avaries communes et les rémunérations d'assistance ;
- Egalement la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires et des transporteurs maritimes et fluviaux.

⁸¹ L'article 173-1 Code des assurances, Institut française d'information juridique, Ed, Droit.org.

⁸² L'article 124 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

Il s'agit aussi des assurances des navires eux-mêmes. On distingue les corps de pêche, individuels ou en flottille, les corps de commerce, incluant les navires citernes, supertankers et méthaniers, les corps de navires de passagers et les bateaux de plaisance.

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:

➤ **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 lorsque 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.

➤ **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.⁸³

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 appareils 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-maritime. 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.

➤ **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.

• **L'assurance sur faculté :**

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées.

Selon l'école nationale de la marine marchande de Saint Malo, France : « L'assureur maritime couvre les risques liés aux dommages totaux ou partiels pouvant subvenir à la marchandise en cours de transport maritime ».⁸⁴

D'après la fédération française des sociétés d'assurance « L'assurance maritime sur facultés a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les

⁸³ www.ffsa.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance.

⁸⁴ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, Commerce maritime et contentieux, France, 2003, p152.

marchandises au cours de leur transport maritime et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre, elle les couvre pendant les périodes préliminaires ou complémentaires du transport maritime, ont la durée des risques au lieu de destination ne peut pas dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement. Ce délai peut être modifié par un accord commun des parties. Outre le risque du voyage, les risques de montage et d'installation des matériels à destination peuvent aussi être garantis ». ⁸⁵

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 « tout risque », garantie « FAP SAUF » et garantie « dispositions communes à ces deux garanties ».

3. Les intervenants dans l'assurance maritime :

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

- **Les compagnies d'assurance :**

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

- **Agents maritimes d'assurance :**

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

⁸⁵ www.ffsa.fr.

mandant et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.⁸⁶

Ils analysent les risques de leurs clients, les conseillent sur les pertinences d'assurance, mettent ces risques au niveau des compagnies d'assurances, suivent la gestion des contrats, et coopèrent leurs clients en cas de sinistre. L'agent maritime peut être un agent général ou spécialisé, c'est "l'agent souscripteur maritime", appelé aussi « assureurs conseils » car il représente leurs clients face aux compagnies d'assurance. Il peut cependant travailler pour plusieurs compagnies et reçoit les demandes d'assurance soit directement, soit le plus souvent par l'intermédiaire d'un courtier.

- **Les courtiers d'assurance :**

L'assuré peut contacter directement une compagnie d'assurance, comme il peut faire appel à un courtier spécialisé disposant d'une compétence professionnelle dans le maritime, dont la mission est de discuter les conditions de la police avec plusieurs assureurs et de couvrir son client à 100%. « Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »⁸⁷ Le courtier est un commerçant technicien et juriste et qui peut se former en sociétés, il sert d'intermédiaire et de conseiller, il est à la fois mandataire de l'assureur et de l'assuré. En cas de sinistre, le courtier gèrera ces dossiers et les faire déclarer aux parties du contrat.

- **L'expert maritime :**

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

⁸⁶ Art. N° 253 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

⁸⁷ Idem

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

Certaines compagnies ont leurs propres experts, on les appelle inspecteur. Ils peuvent dans certains cas régler financièrement le sinistre en faisant un chèque sur place. L'expertise maritime, englobe plusieurs documents, citant : Certificate of Entry : concernant l'assurance du navire la lettre de garantie, certificate of registry : englobant les informations qui concernent le navire.

Section 2 : Le contrat d'assurance maritime :

Le contrat d'assurance sur facultés permet au propriétaire de la marchandise d'assurer celle-ci durant le temps où il la confie à un transporteur professionnel pour être acheminé. Le contrat d'assurance faculté maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture.⁸⁸

1. Définition et caractéristiques du contrat d'assurance maritime :

Avant de citer les caractéristiques du contrat il est nécessaire de donner les différentes définitions de ce dernier.

- **Définitions :**

« Le contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des opérations maritimes, de la manière et dans les limites convenus dans le contrat ».⁸⁹

« Le contrat d'assurance peut être définie comme la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, a couvrir un risque, en fournissant au souscripteur ou à un tiers, une prestation en cas de réalisation de ce risque ».⁹⁰

Le contrat d'assurance est le lien juridique qui oblige l'assureur à garantir le risque, et au souscripteur à en payer la prime.

⁸⁸ L'article N° 97 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁸⁹ <https://m.lantenne.com>

⁹⁰ BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P29.

En d'autre terme, « l'assurance est un contrat par lequel une personne, l'assureur, groupe en mutualité d'autre personne, assurés, afin de les mettre à même de s'indemniser mutuellement d'une perte éventuelle, le sinistre, à laquelle elles sont exposées par suite de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime ou cotisation, payée par chaque assuré à l'assureur qui la verse dans la masse commune déduction faite des frais statutaires ». ⁹¹

- **Les caractéristiques du contrat d'assurance :**

Le contrat d'assurance présente un certain nombre de caractères essentiels pour bien comprendre toutes les règles qui régissent la conclusion du contrat et sa validité. Et qui sont les suivants :

- **Un contrat nommé :**

« Le contrat d'assurance est un « contrat nommé » dont la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière. C'est une convention passée entre une entreprise l'assurance et une personne physique ou morale pour déterminer l'objet et les conditions d'une assurance, elle présente un certain nombre de caractères permettant de la situer dans les classifications usuelles du droit des contrats ». ⁹²

- **Un contrat consensuel :**

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

- **Un contrat synallagmatique :**

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

⁹¹ Idem p.26.11

⁹² Y.LAMBERT-FAIVRE, « Précis de droit des assurances », 11ème éd Dalloz, 2001. P180.

➤ **Un contrat aléatoire :**

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

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

➤ **Un contrat à titre onéreux :**

Il ne saurait y avoir d'intention libérale entre les parties au contrat d'assurance, et le caractère aléatoire contre que chacun escompte réaliser un profit dans l'opération.

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

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

➤ **Un contrat successif :**

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

➤ **Un contrat d'adhésion :**

« Le contrat d'assurance est un contrat d'adhésion dans la mesure où l'assuré ne peut discuter le contenu des clauses du contrat et n'a que la liberté de l'accepter ou de le refuser. En effet, il est vrai que le contrat d'assurance est élaboré, rédigé, imprimé par l'assureur, et

l'assuré qui « adhère » à un contrat préétabli dont il n'a pas discuté les conditions générales, se contente souvent de remplir les blancs de l'imprimé ».⁹³

➤ **Contrat de bonne foi :**

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

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

2. Les différentes polices de l'assurance faculté :

Les polices d'assurance transport sont des contrats type comportant des clauses qui fixent les droits et obligations de chacune des parties. Elles permettent à l'assuré de couvrir, dans un cadre précis, les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport (parfois au cours d'opération accessoire au transport principal). L'assureur perçoit en contrepartie une prime. On distingue principalement quatre types de polices :

- La police au voyage ;
- La police à alimenter ;
- La police d'abonnement ;
- La police tires chargeur.

• **La police au voyage :**

«Elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre des marchandises et un trajet bien déterminé. En outre, elle couvre une expédition, pour une valeur et un trajet déterminés. Le primo-exportateur prend contact avec un agent ou un courtier d'assurance qui recherchera les conditions les mieux adaptées. Cette police couvre les marchandises sur un trajet précis, dans le cadre d'une expédition isolée. L'entreprise doit définir les paramètres de l'expédition, tels que la date, la nature de marchandise, la valeur, le conditionnement, le point de départ et de destination. Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo-exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année ».⁹⁴ En effet,

⁹³ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème édition L'argus de l'assurance, 2005, P.29.

⁹⁴ DAILLY (M.), op- cit, P371.

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

- **La police à alimenter :**

La Police d'assurance à alimenter est : 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 mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments.⁹⁵

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

- **La police d'abonnement :**

Cette police, également nommée « flottante », est renouvelable par tacite reconduction. Elle couvre automatiquement, à l'exportation et à l'importation, pendant une année complète, toutes les opérations faites par le même expéditeur.

L'assuré n'a pas à souscrire une police pour chaque envoi, car le déclenchement du déplacement de la marchandise entraîne automatiquement la garantie des assureurs. Il lui suffit, dans des délais convenus d'avance, à l'aide d'un carnet à souches, d'informer l'assureur des expéditions faites pour son compte.

Automaticité, absence de formalisme, gain de temps, économie de frais rendent cette police très pratique et très souple. Bien adapté aux grandes entreprises la police est devenue d'un usage

⁹⁵ MARCQ (J.), Risque et assurances transport et logistique, Ed. L'argus de l'assurance, France, 2011, P162.

fréquent. Les entreprises traitent alors presque systématiquement avec un seul et même assureur, faisant d'ailleurs quelquefois partie du même groupe que l'entreprise elle-même.

Ce type de contrat fondé sur la bonne fois de l'assuré implique aussi une obligation de fidélité qui conduit l'assuré à affecter à ladite police la totalité de ses expéditions.

Le taux d'assurance se négocie forfaitairement quels que soient les itinéraires et les marchandises transportées. Quant aux primes, elles sont payées, après le transport effectif, sous forme d'une régularisation mensuelle, trimestrielle, voire annuelle.

L'engagement des assureurs étant lourd de conséquences, les notions de « plein » et de « franchise » sont également utilisées dans cette police.⁹⁶

- **La police tiers chargeurs :**

Cette forme de police a été conçue à l'usage des compagnies de navigation désignées à assurer pour le compte de leur client les marchandises lors de leur acheminement, pour les clients ainsi que pour les transitaires, les commissionnaires et autres sociétés de déménagement.

Ce qui la distingue de la police d'abonnement c'est qu'elle n'est pas automatique, les assurés ne sont tenus de déclarer en aliment que les expéditions souhaitées être garantir par leurs clients, la déclaration d'aliment devant être faite préalablement à la mise en risque.

3. Spécificités de l'assurance transport maritime (nature des risques garantis) :

Selon la réglementation algérienne des contrats d'assurance transport maritime, une avarie est considérée comme une dégradation de la cargaison intervenant durant le transport. Elle concerne aussi les dégâts subis par le navire. Mais, cette notion inclut de manière spécifique les dépenses imprévisibles et jugées indispensables effectuées durant le voyage. L'assurance maritime discerne deux catégories de risques ceux-ci sont classés d'après leur nature soit comme des avaries particulières ou des avaries communes.

- **Les avaries particulières :**

L'expression « avaries particulières » concerne ici les dommages aux marchandises transportées, ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité subies par la marchandise elle-même au cours de son transport. Ces avaries peuvent

⁹⁶ Jean Belotti, transport international de marchandises, 5^e édition, 2015, p.61.

donc provenir de risques maritimes, terrestres, aériens, fluviaux, au cours de transport lui-même et résulter :

- Soit d'événements majeurs : c'est-à-dire qui touchent à la fois le moyen de transport et son chargement (naufage, abordage, incendie, déraillement, accident de camion etc.).
- Soit d'accidents ne touchant que la marchandise (mouille par eau ou de pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure ou imprégnation, vol, etc.).

Elles se rapportent aussi aux dommages liés au cours des manutentions (chargement, manipulation, déchargement, etc.) principalement lors des ruptures de charge et des séjours à quai ou en entrepôt (casse, coulage, mouille, vol).⁹⁷

- **Les avaries communes :**

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

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

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

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

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

⁹⁷ MARCQ.J, op-cite, P165.

4. Les principaux modes d'assurance faculté maritime :

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

• Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie « FAP SAUF ») :

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

« Abordage ; échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire-transporteur ; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces ; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement ; déraillement, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute d'arbres ; rupture de digues ou de conduites d'eau; éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée ; cyclone ou trombes caractérisées ; éruption volcanique et tremblement de terre ».⁹⁸

• La garantie « TOUS RISQUES » :

Dans l'assurance « TOUS RISQUES », sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des événements majeurs cités dans garantie « FAP SAUF », que généralement, par fortune de mer ou événements fortuits ou de force majeure.⁹⁹

⁹⁸ Code 7.4.2 de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

⁹⁹ Code 7.4.1 de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

- **Dispositions communes aux deux modes d'assurance :**

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

L'assureur garanti en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes, à moins qu'elles ne résultent d'un risque exclu. Les risques à la charge de l'assureur demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes. Si en raison de la réalisation d'un risque couvert, l'assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie des biens assurés, l'assureur intervient au bénéfice de l'assuré pour accorder cette garantie, toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux modes d'assurance.¹⁰⁰

Tableau n°01. Risques couverts par l'assurance facultés¹⁰¹ :

	TOUS RISQUES	FAP SAUF
Perte totale ou délaissement	OUI	OUI
Avaries communes	OUI	OUI
Avaries particulières	OUI	Evénements limitativement énumérés
Avaries frais	OUI	OUI

Source : Mémoire de fin d'étude master en finance et assurance, université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, établie par HALICHE Meriem et MOKHTARI Hayet, p.34.

5. Les risques exclus dans tous les cas de garantie d'assurance :

Des exclusions sont prévues et réparties en deux catégories :

- Exclusions absolues ;
- Exclusions relatives.

¹⁰⁰ Guide des assurances en Algérie 2015, P128.

¹⁰¹ HALICHE Meriem, MOKHTARI Hayet, Evolution de la sous branche assurance Transport Facultés Maritime, master finance et assurance, université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2019, p.34.

- **Exclusions absolues :**

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

- Amendes ; confiscations ; mises sous séquestre ; réquisition ; dommages - intérêts; contre- bande ; commerce prohibé ou clandestin ; saisie conservatoire ; saisie-exécution ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à la garantie tous risques, l'Assureur demeure également étranger aux préjudices résultant d'infractions aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.
- Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit ; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages ;
- Retards dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou de tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 02 ; préjudices résultant de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit ;
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particules.¹⁰²

- **Exclusions relatives :**

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

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

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre ;
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer ;
- Émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.
- Violation de blocus ;
- Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection, influence de la température, piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.¹⁰³

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

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

6. Les obligations des parties :

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

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

6.1. Les obligations de l'assuré :

Diverses obligations incombent à l'assuré ; celles-ci sont édictées par l'article 108 de l'ordonnance 95-07 et elles sont liées à :¹⁰⁴

- L'obligation de déclarer toutes les circonstances du risque.
 - L'obligation de payer la cotisation.
 - L'obligation de déclaration (déclaration du sinistre, aggravation du risque...).
 - L'obligation de prendre des mesures préventives et « conservatoires » (antérieures et postérieures aux sinistres).
 - L'obligation de sauvegarder les intérêts de l'assureur.
- **Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré :**

L'assuré est tenu :

- D'observer les obligations dont il a été convenu avec l'assureur et celles édictées par la législation en vigueur, notamment en matière d'hygiène et de sécurité, pour prévenir les dommages et/ou en limiter l'étendue ;¹⁰⁵
- d'aviser l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de donner toutes les explications exactes concernant ce sinistre et son étendue et de fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur ;¹⁰⁶
- Lorsque l'assuré n'a pas observé les obligations prévues ci-dessus et que les conséquences de cette inobservation ont contribué aux dommages ou à leur étendue, l'assureur peut réduire l'indemnité proportionnellement au préjudice réel subi par lui du fait de l'assuré ;¹⁰⁷

¹⁰⁴ L'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

¹⁰⁵ Les mesures conservatoires dites « matérielles » c'est-à-dire la sauvegarde des biens assurés et toutes mesures tendant à atténuer les conséquences de sinistre, voire : article 22 de code maritime algérien. -Les mesures conservatoires dites « juridiques », à savoir celles qui permettent de préserver les recours en faveur de l'assureur contre les tiers responsables du sinistre. Voir :- Alinéa 5ème d'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances ;

¹⁰⁶ Alinéa 4ème et 5ème d'Article N° 15 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances ;

¹⁰⁷ Article N° 22 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

- De prendre toutes mesures nécessaires tendant à la sauvegarde des droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables des dommages.¹⁰⁸

- **Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter :**

Ces mesures sont applicables par l'assuré avant la réalisation de sinistre et même en cas de sinistre.

- **Mesures à prendre avant sinistre :**

- ❖ **Concernant le navire :**

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

- Les taux de cotisation fixés, d'autre part, ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans de plus de 500 unités de jauge*. Lorsqu'à l'insu de l'Assuré, les conditions relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'Assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et moyennant surprime éventuelle.¹⁰⁹
- Il est spécifié que les marchandises assurées, dûment préparées et conditionnées, sont transportées sur des navires :¹¹⁰
 - ✓ Âgés de moins de vingt-cinq (25) Ans, effectuant la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction et répondant aux spécifications contenues au paragraphe 1er de l'article 32 des conditions générales ;
 - ✓ Appropriés pour le transport des dites marchandises ;
 - ✓ Certifiés ISM code.

¹⁰⁸ Alinéa 6eme Article N° 108 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

¹⁰⁹ Articles N° 32 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

¹¹⁰ Article N° 9 des conditions particulières de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances

*(La Jauge: est une des méthodes de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute.)

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

❖ **Concernant les facultés :**

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

- u bâchage des camions ;
- Au ramassage des pertes sur les quais et ponts des navires ;
- À la surveillance des camions lors de leur passage sur les ponts, bascule ;
- Au stockage de la marchandise à l'abri des intempéries ;
- Au respect du tonnage autorisé des camions.

➤ **Mesures à prendre en cas de sinistre :**

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

L'Assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.¹¹¹

Conserver le droit de recours en cas d'avaries ou pertes en formulant immédiatement des réserves au transporteur et/ou tiers responsable et faire établir, lorsque les dommages sont apparents et avant de prendre livraison de la marchandise, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant. Si l'avarie ou le manquant est occulte, la lettre de réserves doit être adressée au plus tard dans les trois (03) jours qui suivent la livraison des facultés.¹¹²

Aussi, ces réserves doivent être écrites et adressées par lettre recommandée : en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison des marchandises ; faute de quoi, les marchandises sont présumées,

¹¹¹ Alinéa 4 de l'article N° 16 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

¹¹² Alinéa1 de l'article N° 790 du code maritime algérien.

jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissance.¹¹³

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

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

6.2. Les obligations de l'assureur :

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

- **Le règlement en avarie :**

Il s'agit de prendre sommairement le mode de règlement, et de déterminer le montant de l'indemnité à payer en tenant compte des franchises applicable.

Le règlement est établi sur chaque colis pour toutes les facultés autres que celle chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et pour compte.

Cette manière de procéder est indispensable pour permettre à l'assureur l'exercice du recours. En effet, la responsabilité du transporteur est limitée à une valeur déterminée par colis, ce mode favorise l'assuré et la franchise est calculée sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur l'ensemble de la valeur assurée.

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance... »¹¹⁴

- **Le règlement par quotité :**

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

¹¹³ Alinéas 1 et 2 de l'article N° 55 du code de commerce.

¹¹⁴ Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

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

➤ **L'application des franchises :**

Les franchises doivent être distinguées du coulage ordinaire, déchets ou freintes de route qui ne sont jamais couverts. Elles sont calculées sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur la valeur globale d'assurance.

Le taux est uniforme, il est de 5% de franchise et qui n'est pas applicable aux avaries qui résultent d'un des événements énumérés à l'article 2, alinéa 3, aux avaries frais et aux contributions d'avaries communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

• **Le règlement par voie de délaissement :**

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise ». ¹¹⁵

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

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants: ¹¹⁶

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

¹¹⁵ Patrick Marc, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182.

¹¹⁶ Idem .p183.

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

Après l'offre et engagement, le délaissement s'effectuera par un acte extra judiciaire et portera sur l'ensemble des droits de l'assuré sur la chose transférée à l'assureur. Cependant, si le règlement par voie de délaissement est susceptible d'opérer un transfert de propriété, l'assureur peut se désister. « ..., Dans le cas d'acceptation de délaissement, l'assureur acquiert les droits de l'assuré sur les biens assurés, à partir du moment où la notification de délaissement lui en a été faite par l'assuré ».¹¹⁷

7. Les tarifications de l'assurance maritime :

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

- **Procédé de tarification :**

Le taux global est égal au taux de base auquel ; ajoute éventuellement des surprimes et des taux de majoration et qui déduit éventuellement des taux de réduction technique et des taux de rabais :¹¹⁸

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

- **Les facteurs de la tarification pour l'assurance faculté maritime :**

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

- la valeur assurée ;
- la fixation de la prime ;
- les surprimes ;
- la réduction technique et les rabais.

¹¹⁷ Art 115 ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

¹¹⁸ Séminaire sur les assurances faculté maritimes, Caisse nationale de mutualité agricole, Direction transport maritime, 30 mai 2012, Alger, P69.

➤ La valeur assurée :

Toute opération d'assurance, qu'il s'agisse d'une assurance ou voyage ou d'un avis d'aliment dans le cadre d'une police d'abonnement, donne lieu à la déclaration d'une « valeur d'assurance ». Cette valeur sert de base au calcul de la prime, et fixe la limite de l'indemnisation, dans la mesure où l'assuré apporte la preuve que le préjudice direct subi a atteint ce montant.¹¹⁹

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement, pour les facultés, les frais accessoires et du profit espéré :¹²⁰

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

Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature.¹²¹

• La fixation de la prime :

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

- La nature et le poids de la marchandise ;
- Provenance ;
- Âge de navire (plus de 16 ans c'est une surprime) ;

¹¹⁹ PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOI.J, Exporter, pratique du commerce international, 24e édition Foucher, 2013, France, P285.

¹²⁰ Article N° 105 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relatif aux assurances.

¹²¹ L'article N° 12, conditions générales sur faculté maritime, de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Pavillons ;
- Mode d'assurance (tous risques, FAP SOUF) ;
- Garantie complémentaire ;
- Qualité des emballages.

- **Les surprimes :**

La surprime est un supplément de prime ou de cotisation à l'assuré, en plus de la cotisation de base, pour diverses raisons, telles que l'aggravation du risque, souscription d'une garantie complémentaire, rachat d'une franchise ou d'une exclusion, fractionnement de la prime.¹²²

Il existe plusieurs types de surprimes :

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

¹²² ANDEL.J, CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000, P354.

➤ Majoration pour chargement en pontée.

- **Réduction technique et rabais :**

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

- **Transport en conteneurs :**

Le transport en conteneurs est plus sécurisé par rapport au transport en vrac. Mais par contre, ce dernier coûte moins cher par rapport au transport en conteneurs.

- **Surveillance du déchargement :**

Quand l'assuré fait surveiller le déchargement de sa marchandise par un expert qu'il désigne, afin d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et de permettre l'identification des responsables de sinistre éventuels et préserver les recours. En cas d'absence de sinistre, l'assuré aura droit à une ristourne équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus pour cette opération, mais sans dépasser 50 % de la cotisation de base.

- **Séjour en magasin :**

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

Conclusion :

Le contrat d'assurance maritime est 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 (polices) 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 ».

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime, demeure de très loin, le principal mode de transport dans le monde, le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux. Donc le transport maritime est un instrument privilégié des échanges internationaux et a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

Malgré les avantages que dispose ce mode de transport , il reste exposé à de nombreux risques qui peuvent survenir depuis le site de provenance de marchandises jusqu'à la destination finale, ce qui nécessite des réglementations de gestion efficace pour mieux gérer les effets négatifs des risques et avaries qui peuvent toucher les gens, l'environnement et les marchandises elles-mêmes.

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

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

L'assurance maritime a toujours une importance majeure à la fois pour les assurés sur le plan de la sécurité que leur apporte et de l'accroissement des coûts de l'administration de navire ou des coûts de transport qu'elle entraîne.

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

Conclusion générale

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

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription d'un contrat d'assurance transport maritime de marchandises.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages :

- AGNES.P, l'essentiel du droit des assurances, Gualino lextenso éditions, France, 2012.
- ANDEL.J, CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000.
- BAUWENS.V, WALHIN.J, La titrisation du risque d'assurance, larcier éditions, Bruxelles, 2008.
- BELOTTI Jean, Transport international de marchandises, Ed Broché, 5ème édition, France 2015.
- BIGOT. JEAN ; BEAUCHARD. J ; KULLMANN. J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, Droit des assurances, Tome, CONTRAT D'ASSURANCE (L,G,D,J),édition DALLOUZ, paris, 2002.
- COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, LATRASSE.M, Les grands principes de l'assurance, 5ème édition, L'argus de l'assurance, Paris.
- COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, les grands principes de l'assurance, L'arque édition de l'assurance, 10^{ème} édition, Paris, 2011.
- Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, « Gestion des opérations Import-export », édition Dunod, Paris, 2008.
- Ghislaine Legrand et Hubert. Martini, « Gestion des opérations Import-export », 3^{ème} édition, Dunod, Paris, 2010.
- HENRIET.D, ROCHET.J, Microéconomie de l'assurance, Economica, Paris, janvier 1991.
- J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5ème éd L'argus de l'assurance, paris, 2005.
- Jérôme YETMAN, Manuel international de l'assurance, 2e éd. Économica, paris, 2005.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Précis Droit des assurances », 11ème édition DALLOZ, 2001.
- MARCQ.J.P, Risque et assurance transports et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011.
- PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOIJ, Exporter, pratique du commerce international, 24e édition Foucher, France, 2013.
- YEATMAN.J, Manuel international de l'assurance, édition Économica, France, 1998.

Mémoires et séminaires :

- HALICHE Meriem, MOKHTARI Hayet, Evolution de la sous branche assurance Transport Facultés Maritime, master finance et assurance, université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2019.
- MANSOURI Salma, KHALECHE Azdine, Assurance du transport maritime dans le commerce extérieur de l'Algérie, master finance et commerce international, université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, 2019.

Bibliographie

- Melanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en science économique, institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010.
- SADOU Meziane Ahmed, Assurance maritime, mémoire de master en finance et comptabilité, université Mouloud MAMMARI, Tizi-Ouzou, 2018.
- Séminaire sur les assurances faculté maritime, Caisse nationale de mutualité agricole, Direction transport maritime, 30 mai 2012, Alger.

Textes juridiques :

- Code de commerce.
- Code des assurances.
- Code maritime Algérien.
- La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et protocole de signature (“Règles de La Haye”).
- La loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act).
- L'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- L'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N°06.04 du 20 février 2006.

Revus et autres :

- Article professionnel, une brève des assurances au moyen âge, Martin Broyer.
- Commission des nations unies pour le droit commercial, convention des nations unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer, ISBN, nation unies, 2009.
- CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982.
- DADDI HAMMO, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'État en statistique appliquée, 2010.
- Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003.
- Guide Transport de marchandises 2014, caractéristique des offres et capacité des modes, mise à jour a été réalisée par Bruno MEIGNIEN.

Bibliographie

- Guide des assurances en Algérie 2015.
- VALLOUIS. PHILES, Revue sur : transports maritimes de marchandises en méditerranée, édition Plan bleu, centre d'activités régionales du PNUE/PAM, France, 2010.

Sites d'internet :

- <http://www.activa-cameroun.com>
- <http://www.assurances.info>
- <http://www.assurance-et-mutuelle.com>
- <https://assurland.com>
- <http://boursedecredits.com>
- <https://cours-de-droit.net>
- <http://cloudfront.net>
- <http://www.cnrtl.fr>
- <https://www.index-assurance.fr>
- <http://www.douane.gouve.fr>
- <http://www.ffsa.fr> : Fédération française des sociétés d'assurance
- <http://www.logistiqueconseil.org>
- <http://www.logtrans.services.fr>
- <http://www.techno-science.net>

Table des matières

Table des matières

Remerciement	
Dédicaces	
Dédicaces	
La liste des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale :.....	1
Chapitre I : Généralités sur les assurances	3
Introduction :	4
Section 1 : l’historique de l’assurance et son rôle :	4
1. L’évolution historique de l’assurance :	4
1.1. L’assurance maritime:.....	5
1.2. L'assurance terrestre:.....	6
• Assurance sur la vie:	6
• Assurance responsabilité civile:	7
2. Rôle de l’assurance :.....	7
2.1. Rôle économique de l'assurance:	8
2.2. Rôle sociale de l'assurance:	8
Section 2 : concepts et types d’assurance :	9
1. Les concepts d’assurance :.....	9
1.1. Définition de l’assurance :.....	9
1.2. Les éléments d'une opération d'assurance:	10
• Le risque.....	10
• La prime d'assurance ou cotisation.....	10
• La prestation de l'assureur.....	11
• La compensation au sein de la mutualité.....	11
1.3. Les différents acteurs d'une opération d'assurance:	11
• L'assuré:	11
• L'assureur:	12
• Souscripteur:	12

• Le bénéficiaire:	12
• Un tiers:	13
1.4. Les techniques de division des risques:	13
• La coassurance.....	13
• La réassurance:	13
• La rétrocession:	14
2. Les types d'assurance:	14
• L'assurance maritime:	14
• L'assurance fluviale:	15
• L'assurance aérienne:	15
• L'assurance terrestre:	16
Conclusion :.....	18
Chapitre II : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritime ..	19
Introduction	20
Section 1 : Généralités sur le transport maritime.....	20
1. Les intervenants de transport maritime :	20
• L'armateur:	21
• L'agent maritime:	21
• Le transitaire:	22
• Le commissionnaire:	23
• Le Non-Vessel:	23
• Le shipchandler:	23
• Le courtier maritime (conducteur en douane).....	24
• L'expert maritime:	24
• La douane:	25
2. La législation du transport maritime:.....	25
2.1. Les conventions internationales:	26
• La convention de Bruxelles du 1924.....	26
• La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968:....	28
• Les règles de Hambourg (Hambourg Rules):.....	29
2.2. Les accords internationaux du transport maritime:	31
• Les accords de conférence maritime (rings):	31

• Les accords de pools:	32
• Les accords de consortium:	32
3. Les incoterms.....	33
• Incoterms et formalité douanière:	34
• La réforme des incoterms 2010:.....	34
Section 2 : Typologie de marchandises transportées par voie maritime et leur tarification :	37
1. Typologie de marchandises et documents utilisés lors de la transportation maritime :.....	37
1.1. Typologie de marchandises transportées:	37
• Les vrac:	37
• Les marchandises diverses:.....	38
1.2. La documentation nécessaire pou la transportation maritime de marchandises:	38
• La lettre de transport maritime.....	38
• Le connaissement.....	39
• La facture commerciale:	39
• La liste de colisage:	40
• Le certificat d'origine:	40
• Le certificat d'assurance:	40
• Le certificat de conformité:.....	40
• Le certificat sanitaire:	40
• Le certificat phytosanitaire:	40
2. La tarification de marchandises transportées par voie maritime :.....	41
• La tarification du fret de base:	41
• La tarification des conteneurs:	41
• Les correctifs:	41
• La règle du payant pour:	42
Conclusion :.....	43
Chapitre III : Les assurances maritimes	44

Introduction :	45
Section 1 : Généralités sur les assurances maritimes :	45
1. Évolution historique de l'assurance maritime :	45
• Les grandes dates relatives à l'assurance maritime:	46
2. Présentation de l'assurance maritime et ses typologies:	47
2.1. Présentation de l'assurance maritime:	47
2.2. Typologies de l'assurance maritime:	49
• Assurance sur corps de navire:	49
• L'assurance sur faculté:	51
3. Les intervenants dans l'assurance maritime :	52
• Les compagnies d'assurance:	52
• Agents maritimes d'assurance:	52
• Les courtiers d'assurance:	53
• L'expert maritime:	53
Section 2 : Le contrat d'assurance maritime :	54
1. Définition et caractéristiques du contrat d'assurance maritime :	54
• Définitions:	54
• Les caractéristiques du contrat d'assurance:	55
2. Les différentes polices de l'assurance faculté :	57
• La police au voyage:	57
• La police à alimenter:	58
• La police d'abonnement:	58
• La police tiers chargeurs:	59
3. Spécificités de l'assurance transport maritime (nature des risques garantis) :	59
• Les avaries particulières:	60
• Les avaries communes:	60
4. Les principaux modes d'assurance faculté maritime :	61
• Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie "FAP SAUF"):	61
• La garantie tous risques:	61
• Disposition commune aux deux modes d'assurance:	62

5. Les risques exclus dans tous les cas de garantie d'assurance :	62
• Exclusions absolues:	63
• Exclusions relatives:	63
6. Les obligations des parties :.....	64
6.1. Les obligations de l'assuré:	65
• Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré...65	
• Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter.....	66
6.2. Les obligations de l'assureur:.....	68
• Le règlement en avarie:	68
• Le règlement par voie de délaissement:	69
7. Les tarifications de l'assurance maritime :	70
• Procédé de tarification:.....	70
• Les facteurs de tarification pour l'assurance faculté maritime:.....	70
• La fixation de la prime:.....	71
• Les surprimes:.....	72
• Réduction technique et rabais:	73
Conclusion :.....	74
Conclusion générale	75
Bibliographie.	
Table des matières.	