

UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.

**FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET DES
SCIENCES GESTION.**

Département des Sciences Commerciales

**Mémoire de fin de Cycle
Pour l'obtention du diplôme de Master II en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

Rôle de l'assurance transport maritime à l'international sur facultés

Cas pratique : Société Algérienne d'Assurance

Agence Bejaia « A » code 3201

Réalisé par :

Encadreur : Mr BEZTOUH Djaber

- 1- AIT HATRIT Kahina
- 2- BAZIZI Katia

Devant le jury composé de :

M^{elle} OUARET Samira

M^{elle} AATOUT Hassiba

Promotion 2016-2017

Remerciements

En premier lieu, nous remercions Dieu tout puissant de nous avoir donné le courage et la volonté de mener à bien ce travail.

On tient à exprimer nos profondes gratitude et nos vifs remerciements à Monsieur BEZTOUH pour le temps qu'il nous a consacré, pour ses conseils précieux et sa grande patience, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail .merci infiniment monsieur.

Nos remerciements sont adressés également à nos chers parents qui nous ont aidés et soutenus durant notre vie.

Nous tenons à remercier également chacun des membres du jury pour nous avoir fait l'honneur d'examiner et d'évaluer notre travail ainsi que l'ensemble du personnel de la Société Algérienne d'Assurance. Et à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de ce travail.

Liste des abbreviations

BL: Bill of Lading.

CAAT: Compagnie Algérienne des Assurances de Transport.

CCI : Chambre de Commerce International.

CFR: Cost and Freight.

CIF: Cost, Insurance and Freight

CIP: Carriage and Insurance Paid To.

CIV : Conditions Internationales de Vente.

CMA : Code Maritime Algérien.

CMI: Comité Maritime International.

CNA : Conseil National d'Assurance.

CNAN : Compagnie Nationale de Navigation.

CO2: Dioxyde de Carbone.

CPT: Carriage Paid To.

DA: Dinars Algérien.

DAF: Delivered At Frontier.

DAP: Delivered At Place.

DAT: Delivered At Terminal

DDP: Delivered Duty Paid.

DDU: Delivered Duty Unpaid.

DEQ: Delivered Ex Quay.

DES: Delivered At Ship.

DN: Diamètre Nominal.

DTS: Droit de Tirage Spécial.

ECS: Export Control System.

ENTMV: Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs.

EXW: EX Works.

FAP SAUF: Franc D'Avaries Particulières SAUF.

FAS: Free Alongside Ship.

FCA: Free Carrier.

FILTRANS: Filiale International Transit Transport.

FOB: Free On Board.

GMA: Société Générale Maritime.

HYPROC : Compagnie Spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimique.

IARD : Incendie, Accidents et Risques Divers.

ICS: Import Control System.

LTA : Lettre de Transport Aérien.

LVI : Lettre de Voiture Internationale.

ML : Mètre Linéaire.

MTA : Maghrébine de Transit et Auxiliaires.

SAA : Société Algérienne d'Assurance.

SNTM: Société Nationale de Transport Maritime.

SPA : Société Par Actions.

TM: Tonne Métrique.

TTC: Toutes Taxes Comprises.

USD: United States Dollar.

Liste des tableaux

Tableau N°1 : Typologie des marchandises transportées.....	20
Tableau N°2 : Taux de la prime relative à la garantie vol et disparition.....	68
Tableau N°3 : Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai.....	68
Tableau N°4 : Surprimes pour âge et pavillon du navire.....	69
Tableau N°5 : Estimation des dommages par l'expert maritime.....	81

Sommaire

Remerciements

Liste des abréviations

Liste des tableaux

Introduction générale.....1

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises...4

Section 01 : La législation et conventions liées au transport maritime international4

Section 02: Les intervenants dans le transport maritime international et la variété des marchandises transportées.....13

Conclusion23

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime.....24

Section 01 : Approche théorique de l'assurance.....24

Section 02 : Concepts relatifs à l'assurance maritime.....36

Conclusion42

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés.....43

Section 01 : Notions relatives à la police d'assurance maritime sur facultés.....43

Section 02 : Souscription, gestion sinistre et exercice du recours en assurance facultés maritime.....52

Conclusion61

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA.....62

Section 01 : Présentation générale de la Société Algérienne d'Assurance (SAA).....62

Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.....65

Section 03 : Indemnisation des sinistres en assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.....73

Conclusion.....83

Conclusion générale.....84

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Introduction générale

Introduction générale

Les échanges commerciaux pratiqués par les opérateurs économiques ne sont pas tous opérés à un même point du globe, En effet, du fait de la mondialisation des échanges la majorité des flux commerciaux s'effectuent à l'international par conséquent, cela implique le déplacement des marchandises échangées d'un bout à l'autre du monde¹. Pour réaliser ce déplacement, les opérateurs économiques ont très souvent recours au transport le plus adapté aux voyages sur de longues distances : le transport maritime est le vecteur principal des échanges internationaux. Ce recours au transport maritime n'est pas fortuit, il est sollicité, par rapport à son adaptation au transport de produits lourds et volumineux ; cependant, le voyage maritime demeure une aventure périlleuse encourageant des risques pour le navire et leurs cargaisons.

Lors du transport de marchandises par voie maritime, il convient de préciser que les dites marchandises acheminées de part et d'autres des frontières dans le cadre des échanges internationaux sont soumises à de nombreux risques particuliers (pertes, vols, casses, mouille ...) à ces derniers s'ajoutent bien sûr les risques liés aux diverses opérations (auxiliaires, manutentions, chargements, déchargements, entreposages intermédiaires...). Ces risques sont variés selon la nature et l'ampleur ; et se manifestent par des dommages physiques touchant les marchandises. Ces dégradations matérielles sont connues sous le nom d'avaries-dommages.

Pour se prémunir contre les aléas du transport maritime la solution est de transférer les risques sur l'assureur qui mettra en place des couvertures étudiées et adaptées, En effet , Les assureurs sont partenaires des transporteurs et opérateurs du commerce international, ils ont un rôle fondamental à jouer, en couvrant les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport des marchandises. La police d'assurance maritime sur facultés est un document indispensable à l'expédition des marchandises.

L'assurance maritime sur facultés a donc pour objet de garantir les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime proprement dit et au cours des trajets préliminaires ou complémentaires se rattachant au transport maritime. Ces trajets

¹ Jaques ROUE et Jean –François PERRILLAT, Transport marchandises : faire du risque un allié de la performance, Ed. Broché, France, 2007, P. 10

peuvent être fluviaux, terrestres ou aériens. Sauf convention contraire. Il est à noter que les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final.

Les marchandises transportées par voie maritime peuvent être assurées en ayant recours à deux principales formules de garanties : soit en souscrivant des conditions relativement larges dénommées « Tous risques », soit en choisissant des conditions plus restreintes dites « FAP sauf » selon lesquelles ne sont couverts que les pertes et les dommages résultant d'événements majeurs². Partant de là, le risque ainsi conséquent de l'acheminement des marchandises suscite le regard interrogatif suivant :

Quelles sont les procédures de souscription et d'indemnisation cas d'avaries particulières en assurance transport maritime à l'international sur facultés lors d'une opération d'importation de marchandise ?

Dans le souci de répondre à cette question principale, nous essayerons d'apporter des éléments de réponse à des questions secondaires qui en découlent à savoir :

- Quesque la police d'assurance maritime sur facultés et sur quelle base calcule-t-on son montant de tarification et d'indemnisation ?
- La procédure d'indemnisation en avaries particulières est elle la même en avaries communes ?
- Comment s'effectuent les négociations entre la compagnie d'assurance et le transporteur ?

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

Hypothèse 1 : Tout contrat d'assurance fait référence à une prime celle-ci est calculée sur la base de la valeur de la marchandise transportée et du type de police contractée.

² Rabah HAMNACHE, Gestion des avaries communes en facultés maritimes, Mémoire de fin d'étude diplôme d'ingénieur d'Etat en statistique et économie appliquée, option finance et actuariat, école nationale supérieur de statistique et d'économie appliquée, 2013, P.07.

Hypothèse 2 : La procédure d'indemnisation en avaries communes s'avère être plus complexe que celle de l'avarie particulière.

Hypothèse 3 : Quand un désaccord survient entre la compagnie d'assurance et le transporteur, le règlement du litige est plus fiable à l'amiable.

Pour atteindre les objectifs tracés, nous allons adopter une démarche méthodologique à double approche :

La première est d'ordre théorique, effectuée sur la base d'une recherche bibliographique par l'utilisation des ouvrages, mémoires, sites internet, etc. La deuxième approche est d'ordre pratique basée sur un stage pratique réalisé au niveau de la Société Algérienne d'Assurance SAA code 3201 de Bejaia.

Pour mener à bien notre recherche, nous avons opté à organiser notre recherche, nous avons opté à organiser notre travail en quatre chapitre :

- Le premier chapitre fait l'objet d'un aperçu global sur le transport maritime international de marchandises.
- Le deuxième chapitre traite du cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime.
- Le troisième chapitre porte sur le fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés.
- Le quatrième chapitre est consacré au cas pratique d'étude des procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA.

Chapitre 01

*Aperçu global sur le transport maritime
international de marchandises*

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Introduction

La croissance des échanges commerciaux dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offerte par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes et il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises³. Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre⁴ En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de dioxyde de carbone (CO₂) par tonne-kilomètre.

Dans ce présent chapitre nous allons étudier la législation régissant le transport maritime ainsi que les intervenants et les variétés de marchandises transportées.

Section 01 : La législation et conventions liées au transport maritime international

Si dans le transport terrestre les règles sont simples car obéissent à des dispositions propres à chaque pays, celles du transport maritime sont, à la fois, locales et internationales spécifiques et complexes.

En Algérie, le transport maritime est régi par l'ordonnance n° 76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime Algérien, modifiée et complétée par la loi 98/05 du 25/06/1998 ainsi que de nombreuses conventions internationales conclues entre Etats.

Dans cette section, il est question d'aborder les différentes conventions internationales liées au transport maritimes international ainsi que les incoterms.

1.1. Les différentes conventions relatives au transport maritime international

Parmi les différentes conventions régissant l'ensemble des activités du transport maritime international, nous pouvons citer :

³Philippe VINCENT, Droit de la mer, Edition Larcier, Bruxelles, 2008, P.8

⁴James WINEBRAKE et al, « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », Rapport OCDE .2011.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Appelée aussi « règle de la Haye » et entrée en vigueur le 2 juin 1931 .Elle régit le contrat de transport maritime sous connaissement et traite notamment les thèmes suivants⁵ :

1.1.1.1. La responsabilité

Le transporteur qui représente le propriétaire du navire ou l'affréteur, a une lourde responsabilité, il est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu'au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final. Le transporteur doit notamment prendre toute les mesures nécessaires, pour garder les marchandises reçues dans les bonnes conditions, par exemple, il ne doit pas mettre les produits toxiques à coté des produits alimentaires l'importateur doit donner au transporteur un avis sur les marchandises reçues dans les trois jours qui suivent leur délivrance, et ce dernier est présumé responsable du remboursement.

1.1.1.2. L'obligation

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 (le chargement, la manutention, l'arrimage au transport et le déchargement).

1.1.1.3. L'exonération

Il est vrai que le transporteur est responsable, mais, il est aussi exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages dans les cas suivants : incendie non intentionnelle accident de mer, de fait de guerre, de grève, d'insuffisance d'emballage, et de toute autre cause ne provenant pas de sa part.

1.1.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Appelée « règles de wislay », c'est un protocole modificatif de la convention internationale de 1924 signée par 22 Etas, ce protocole modifie quelques articles et ajoute d'autres points, il est entré en vigueur le 23 juin 1977⁶. Les principales nouveautés introduites par ce protocole sont :

⁵ Denis CHEVALIER et François DUPHIL, Transporter à l'international, Ed. Foucher, 4^{ème} édition, France, 2009, P. 138.

⁶ Ibid., P.146.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.1.2.1. Le cas de responsabilité

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 équivalents à 666 DTS⁷ par colis ou unité et 2 DTS par kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison. Comme on peut le constater ces sommes sont insignifiantes. Les règles de Hambourg ont désormais levé cette équivoque à la condition que la palette ou le conteneur soit indiqué au connaissement.

1.1.2.2. 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.

1.1.2.3. Le champ d'application

La réforme de 1968 a eu, notamment, pour objet de remédier aux insuffisances de l'article 10 dans sa version d'origine. Aux termes de ce nouvel article, pour que la convention s'applique, il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux Etats différents. Cette formule indique clairement que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux. Cette première condition est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante. Il faut en outre que, soit :

- Le connaissement ait été émis dans un Etat signataire (contractant) ;
- Le connaissement contient une clause Paramount⁸ ;
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée ;
- Transport maritime de sous palan à sous palan.

⁷ Droit de Tirage Spécial : unité de compte du Fond Monétaire International (FMI), qui doit donc être convertie en monnaie nationale au cours du jour.

⁸ Terme utilisé en droit maritime pour désigner la clause par laquelle les parties soumettent les engagements à une norme déterminée, que ce soit pour la convention de Bruxelles, la convention de Bruxelles amendée en 1968 ou pour les règles de Hambourg.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.1.3. La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d' Hambourg)

La convention des Nations Unies pour le développement du commerce et de l'industrie a mis sur pieds le projet d'une nouvelle convention sur le transport des marchandises par mer.

Cette convention fut adoptée le 31 mars 1978⁹, à l'initiative pressante des pays du tiers monde. Sa dénomination exacte est « la convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer », mais elle est plus connue sous le nom de « règles de Hambourg », du nom de la ville où elle a été signée.

La confirmation de ces règles oblige les Etats à dénoncer la convention de Bruxelles signée par plus d'une vingtaine d'Etats dont la vie maritime est d'une importance relative.

Les pays ayant ratifié les règles d'Hambourg en 1978 sont :

L'Autriche, Barbade, Burkina-Faso, Botswana, Chili, Egypte, Guinée, Hongrie, Kenya, Lesotho, Liban, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, Tanzanie, Tunisie et la Zombie. Cette liste a été étendue à 34 pays en 1992.

1.1.3.1. Champ d'application

Cette convention a pour but l'harmonisation des textes sur le transport de marchandises par mer, c'est pourquoi, son champ d'application est aussi large que possible, et elle a également pour mission de s'appliquer lorsque notamment :

- Le port de chargement ou de déchargement est situé dans un Etat contractant (signataire) ;
- Le document de transport (connaissance) est émis dans un Etat signataire ;
- Application à tout type de document de transport ;
- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée ;
- Transport maritime de la réception au port à la livraison (port à port).

1.1.3.2. Responsabilité et exonération

Les règles de Hambourg stipulent que la responsabilité du transporteur est établie du « port à port » et pas uniquement de « sous-palan à sous-palan ».

⁹ Pierre BAUCHET, L'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998, P.200.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence, il a aussi une responsabilité pour le retard si la marchandise n'est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai « raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait ». Au-delà de 60 jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à 835 DTS par colis et 2.5 DTS¹⁰ par kilogramme brut en cas de pertes ou d'avaries.

Les règles de Hambourg ne prennent pas un grand nombre de cause d'exonération, notamment la faute nautique, incendie, le transport d'animaux vivants et le sauvetage en mer.

Dans tous les autres cas, le transporteur ne peut s'exonérer qu'en prouvant qu'il a pris toutes Les mesures qui prouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

1.1.4. Les règles de Rotterdam

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

- Transport maritime et Transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un Etat contractant ;
- Application à tous types de documents de transport, y compris les documents électroniques de transport ;
- Application aux marchandises en pontée.

¹⁰ Pierre BAUCHET, op-cit, P.201.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.2. Les termes du commerce international (INCOTERMS)

Le mot incoterms désigne une abréviation anglo-saxonne de l'expression «International Commercial Terms», signifiant «termes du commerce international» et traduite en français par «Conditions Internationales de Vente» ou (C I V). Les Incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la Chambre de Commerce Internationale (C C I). Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique.¹¹

1.2.1. Incoterms et formalités douanières

L'Incoterm traduit la répartition des rôles entre fournisseur et acheteur, ce qui n'est pas sans incidence sur la mise en œuvre de l'amendement sûreté du code des douanes communautaire au travers d'Import Control System (ICS) et Export Control System (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"¹².

1.2.2. La réforme des incoterms 2010

Les nouvelles règles des Incoterms 2010 sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Cette réforme a supprimé quatre termes au profit de deux nouveaux termes. Les termes DAF (Delivered At Frontier), DES (Delivered At Ship), DDU (Delivered Duty Unpaid) ont été remplacés par le terme DAP (Delivered At Place). Le terme DEQ (Delivered Ex Quay) a été remplacé par le terme DAT (Delivered At Terminal)¹³.

Désormais ces termes commerciaux sont donc au nombre de onze, répartis en deux familles:

- Les termes utilisables pour le transport par mer et par voies navigables intérieures ;
- Les termes utilisables quel que soit le mode de transport.

¹¹ Donald DAILLY, Logistique et transport international de marchandises, Ed. L'Harmattan ,1^{ère} édition Paris, 2014, P.60.

¹² <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance>.(Consulté le 20 janvier 2017 à 20h00).

¹³ Ibid., P.62.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.2.2.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime

Les Incoterms utilisables pour le transport maritime sont les suivants :

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

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

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

La marchandise est livrée sur le navire désigné par l'acheteur. Aux termes des règles 2010, la notion de passage de bastingage qui matérialisait jusqu'alors le transfert de risque a disparu. Désormais, le transfert 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'exportation, 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 de plus les frais de transport jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

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

Le transfert 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 d'assurance jusqu'au port de destination et les frais de chargement, il effectue les formalités d'export et paie les droits et taxes liés. L'acheteur endosse les frais à partir de l'arrivée des marchandises au port de destination, effectue les formalités à l'import et acquitte les droits et taxes liés.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

1.2.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transports (multimodo)

Ces derniers se présentent comme suit¹⁴ :

- **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 les risques jusqu'à la destination finale des marchandises. Les formalités et frais d'exportation et d'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 payées par l'acheteur. Le transfert de risques est matérialisé lors de cette opération. Les formalités et frais d'exportation, ainsi que les droits et taxes liés, sont à la charge du vendeur. L'acheteur endosse le transport jusqu'à ces lieux d'activité, 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 du 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 d'assurance sont à la charge de l'acheteur.

- **CIP ou Carriage and Insurance Paid To** (Port payé, assurance comprise, 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.

¹⁴ Corinne PASCO, Commerce international, Ed .Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, PP.61-62.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- **DDP ou Delivered Duty Paid** (Rendu droits 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 ce 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 Delivred AtTerminal** (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 et taxes dus en 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 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 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Section 02 : Les intervenants dans le transport maritime international et la variété des marchandises transportées

Le transport des différentes variétés de marchandises à l'international par voie maritime nécessite l'intervention de plusieurs intermédiaires. Dans cette section il est question d'aborder les intervenants dans le transport maritime international, les variétés de marchandises transportées ainsi que les documents relatifs au transport maritime international des fameuses marchandises.

2.1. Les intervenants dans une expédition maritime

Le transport maritime nécessite des intervenants spécifiques qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs (offre) et les chargeurs (demande). Ces intermédiaires, appelés auxiliaires ont des fonctions très variées et liées. Reprenons les pour clarification :

2.1.1. Le chargeur

C'est celui qui met la marchandise à la disposition du transporteur, qu'il soit propriétaire ou non.

2.1.2. Le transporteur

C'est l'offreur de capacités de transport. Le transporteur n'est pas forcément le propriétaire ou l'armateur d'un navire. Si l'intérêt se porte beaucoup plus sur le transporteur, il n'est pas moins intéressant de connaître les qualités du :

- **Propriétaire** : c'est celui auquel appartient juridiquement le navire. Le propriétaire peut être l'armateur et/ou le transporteur.
- **L'armateur** : c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles.
- **Le transporteur** : c'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et est, au sens du code maritime algérien, seul responsable des marchandises qu'il transporte¹⁵.

En Algérie, ces trois fonctions sont assumées par des opérateurs du secteur public :

¹⁵ Article 802 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- La Compagnie Nationale de Navigation (SNTM-CNAN) ;
- La Compagnie spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des Produits Chimiques (SNTM-HYPROC) ;
- Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV).

2.1.3. L'agent consignataire

Il agit comme mandataire, salarié de celui qui requiert ses services.

On distingue deux catégories de consignataires :

- Le consignataire du navire, qui agit pour le compte du transporteur ;
- Le consignataire de la marchandise, désigné par le propriétaire de celle-ci.

2.1.3.1. Le consignataire du navire

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 du 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'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port »¹⁶.

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

- IL prend en charge les marchandises sur documents sans en prendre livraison ;
- 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'escales 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.

¹⁶ Article 609 du code maritime algérien, P.167, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

EN Algérie, bien qu'ouvert au secteur privé, ces fonctions sont exercées par des entreprises publiques :

- La Société Générale Maritime (GEMA) et sa filiale International Transit Transport par abréviation FILTRANS ;
- National Shipping Company (NASGCO) ;
- Maghrébine de Transit et Auxiliaires (MTA).

2.1.3.2. Le consignataire de la cargaison

Au sens du code maritime algérien, « Est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droit de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au nom et pour le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires »¹⁷.

Le consignataire de la marchandise a trois missions principales :

- Prendre livraison de la marchandise au lieu et place du réceptionnaire ;
- Payer le fret maritime s'il est encore dû ;
- Veiller aux intérêts des ayants droit sur les marchandises en prenant les mesures nécessaires pour sauvegarder leurs droits (réserves, constat contradictoire etc.).

2.1.4. Le manutentionnaire

Selon le CMA, « La manutention portuaire se fait suivant contrat et donne lieu à rémunération. L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services »¹⁸.

Le manutentionnaire est chargé des opérations :

- d'embarquement ;
- d'arrimage ;
- de désarrimage ;
- de débarquement ;
- de mise ou de reprise des marchandises sur terre plein ou dans les magasins.

¹⁷ Article 612 du code maritime algérien, P.165, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

¹⁸ Article 195 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

2.1.5. L'acconier (mission réalisée par les entreprises portuaires).

Les opérations d'acconage se font en vertu d'un contrat négocié et donnant lieu à rémunération.

« L'acconier est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services »¹⁹. Il prend en charge les opérations :

- de réception ;
- de pointage ;
- de reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées.

2.1.6. Le transitaire

Le transitaire est considéré comme l'un des principaux auxiliaires de transport. Il intervient en amont et en aval dans la chaîne de transport, en sa qualité de mandataire qui agit, pour le compte du chargeur (à l'embarquement) et du réceptionnaire (au débarquement). Il agit pour effectuer les opérations suivantes :

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport ;
- Il le renseigne sur les formalités exigées par les administrateurs du commerce extérieur (la douane, les banques, les assurances, les consignataires, les autorités portuaires, etc) ;
- Il réceptionne les marchandises au port, et en cas de manquants ou d'avaries, il préserve les droits de recours de son client contre le transporteur ;
- En qualité de commissionnaire en douane, il assure lui-même les formalités de douane ;
- En qualité de commissionnaire de transport, il fait parvenir à destination les marchandises dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées. Il répond non seulement de ses fautes, mais aussi de celles des transporteurs avec lesquels, il traite en son nom propre ;
- Il est également chargé de souscrire des polices d'assurance maritimes sur facultés pour le compte de ses clients dans le cadre de la police d'assurance tiers chargeur.

¹⁹ Article 924 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

2.1.7. Les autorités douanières

Les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur. Aucune importation ou exportation ne peut se faire sans autorisation préalable de cette administration qui remplit trois fonctions²⁰ :

- Instrument de contrôle du commerce extérieur

L'action de la douane permet le contrôle du volume des échanges internationaux du pays et par conséquent fournit les données nécessaires à la définition des orientations du commerce extérieur à l'importation comme à l'exportation.

- Source de recettes fiscales

Les droits de douanes constituent un impôt indirect à la consommation et sont donc une source importante de revenus pour le budget de l'Etat.

- Instrument de protection de l'économie nationale

Par l'imposition de droits de douanes à l'importation, ces dernières sont freinées, cela va encourager la production nationale du pays, et protéger les industries naissantes.

2.1.8. Le banquier

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

- Le financement ;
- La réalisation des transactions (Crédit Documentaire, versement, transfert des fonds et la présentation des garanties et dépôt des cautions).

2.1.9. L'assureur

L'assureur, qu'il soit sous forme d'une société d'assurance commerciale ou de mutuelle (échange de sociétés), en proposant des garanties à l'assuré, s'engage dans le contrat d'assurance à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque. L'assureur répond également :

- A la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;

²⁰Jean-Luc ALBERT, Douane et droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

- Aux frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel.

2.2. Les variétés de marchandises transportées

Selon la règle de Bruxelles, les Marchandises sont associées aux biens, aux objets et aux articles de nature quelconque, à l'exception des animaux.²¹

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

Dans cette sous section, nous allons voir la nature et la typologie des marchandises transportées par voie maritime ainsi que les documents relatifs au transport maritime international de marchandises.

2.2.1. La nature des marchandises transportées

Pour transporter des marchandises, que ce soit au niveau national ou international, plusieurs marchandises de différentes natures peuvent apparaître dans la chaîne du transport. Pour cela, il faut tout d'abord identifier la nature des marchandises à transporter avant l'expédition afin de savoir les normes de sécurité à prendre en considération pour assurer l'état normal de la marchandise durant le transport et toute sa chaîne de distribution, de stockage et d'entreposage.

Les marchandises à transporter peuvent être des produits périssables, des produits dangereux ou des produits fragiles.

2.2.1.1. Les produits périssables

Ces types de produits ne peuvent être transportés qu'avec des engins spéciaux, c'est-à-dire des engins isothermes, dotés ou non d'un dispositif thermique, réfrigérants, frigorifiques ou calorifiques. Car cette catégorie de marchandises dont son entretien, son emballage et son conditionnement demandent de plus en plus de moyens sophistiqués pour assurer sa conservation et sa préservation durant sa chaîne de distribution.

²¹ Article N°1 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature « Règle de la Haye ».

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

On peut classer les produits périssables en quatre catégories :

- **Les produits congelés** : il s'agit en général des produits dont la descente en froid est réalisée lentement et à basse température (-20°C), cas des viandes, des volailles et produits de la mer.
- **Les produits surgelés** : ils désignent des produits dont la descente en froid est réalisée de manière plus rapide que les produits congelés, et à très basse température (-30°C) cas des crèmes glacées, les beurres etc.
- **Les produits ultra-frais** : ce sont des produits dont la limite de consommation est en général comprise entre 5 à 7 jours à partir de son conditionnement final et sa température est de (0 à 8°/12°). Cas des fruits et légumes etc.
- **Les produits frais** : ces produits sont conservés sous les mêmes températures que le produit ultra-frais mais avec une date limite de consommation supérieure qui est entre 7 à 30 jours. Ces produits sont transportés et stockés dans une température allant de 6°C à 12°C et ils peuvent être transportés dans tous les modes.

2.2.1.2. Les produits dangereux et fragiles

Il s'agit des produits tels que les armes, les carburants, les explosifs, tout autre produit combustible ou bien radio actif, etc.

Tous produits qui peuvent causer des dégâts, des dommages et qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transportent ou à d'autres produits sont classifiés comme « dangereux » et doivent faire objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation. Ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage²².

En ce qui est des produits fragiles, c'est tout type de produits présentant des risques de casse, etc. ; il nécessite un emballage efficace permettant de résister aux chocs du transport et de la manutention.

²² Jean BELOTTI , Transport international de marchandises ,Ed. Broché,5^{ème} édition, France, 2015, P.34.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

2.2.2. Typologie des marchandises transportées

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

Tableau N°1 : Typologie des marchandises transportées

Type de marchandises	Description
Marchandises	Tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic « passagers », à savoir : fret, bagages excédentaires, courrier.
Marchandise exceptionnelle	Marchandises « hors gabarit » ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (ex : conteneur). Masse indivisible qui se caractérise par des dimensions et une masse qui dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaires du code de la route.
Marchandises conditionnées	Produits fragiles et de valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.
Marchandises conventionnelles	Ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages légers, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis.
Marchandises en vrac	Marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (ex : le blé) du vrac liquide (ex : l'essence) et du vrac gaz (ex : gaz).
Marchandises générales / diverses	Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc., habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.
Marchandises pondéreuses	Marchandises de masse volumique élevée et de faible valeur dont le prix de vente est fortement grevé par le coût du transport, par exemple les minerais.
Marchandise sèche	Marchandises sèches (céréales, charbon, acier,...) par opposition aux marchandises liquides.

Source : à partir du site web. <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm>.(Consulté le 02 février à 19h00).

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

2.3. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises

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

2.3.1. 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. (LTA) : elle n'est, en effet, pas négociable.

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 réception²³.

2.3.2. Le connaissement « Bill of Lading » (B/L)

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 livraison²⁴.

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 couvertures 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

²³ Marie –Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} édition, Paris, 2005, P.197.

²⁴ Article N°749 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchainent, les connaissements directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout²⁵.

Par ailleurs, le connaissement maritime est un 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 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, porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol.

2.3.3. La facture commerciale

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

2.3.4. La liste de colisage

La liste de colisage est un document qui, comme son nom l'indique, détaille le contenu des colis. L'objectif est souvent de vérifier la cohérence entre les contenus d'un colis et la commande pour favoriser le règlement de la facturation. Cette liste est également largement utilisée en logistique pour la ventilation des lots et en douane pour les contrôles.

2.3.5. Le certificat d'origine

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

2.3.6. Le certificat d'assurance

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

²⁵ Ghislaine LEGRAND, Hubert MARTINI, Commerce international, Gestion des opérations import-export, Ed. Dunod, 2008, Paris, P.39.

Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises

Conclusion

Le développement du transport maritime international de marchandises joue un rôle primordial dans la croissance économique et des échanges internationaux. En effet, le transport maritime achemine des marchandises de différentes natures, et chaque expédition maritime fait appel à des intervenants dont le rôle est important.

En outre, il est utile de rappeler que le transport de marchandises par voie maritime n'est pas sans risques de se fait il est important d'avoir recours à une protection pour se prévenir contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises, cela se fait par la souscription d'une assurance maritime .

Chapitre 02

*Cadre conceptuel et théorique de
l'assurance : cas de l'assurance maritime*

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

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...).

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'assurance²⁶

Ce chapitre s'articule autour de deux sections. La première sera consacrée à l'étude de l'approche théorique de l'assurance. La deuxième section traitera de l'approche théorique relative à l'assurance maritime.

Section 01 : Approche théorique de l'assurance

Il est primordial de connaître les multiples concepts de base reliés à l'assurance, l'historique de cette dernière et sa définition, les éléments et différents acteurs d'une opération d'assurance, la subdivision de l'assurance et ses mécanismes, ainsi que le rôle de l'assurance sur le plan économique et social.

1.1. Historique de l'assurance

L'assurance est une discipline qui remonte à l'Antiquité, sous une forme différente de celle que nous connaissons de nos jours. Cependant, revenir sur les étapes de son histoire nous permettra de bien comprendre son mécanisme d'autrefois et ses règles d'aujourd'hui.

1.1.1. Genèse de l'assurance

L'assurance répond à un besoin impérieux des individus afin de se prémunir contre la survenue de certains événements inattendus affectant leur personne ou leurs biens. De manière générale, elle contribue à la sécurité de l'homme, de ses biens ou activités.

Dès la plus haute antiquité, les hommes se sont constitués en associations de solidarité afin de venir en aide à ceux frappés par le sort. En effet, en cas de grande catastrophe on faisait appel à la générosité de la population. Ce principe de donation n'est pas nouveau et est

²⁶Marc BERTRAND, L'assurance incendie : sécurité, garantie, prévention, Ed. L'Argus, France, 1977, P.04.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

encore d'actualité. A cette époque, il n'est pas encore question de parler d'assurance mais plus de mécanisme d'assurance. Ce concept est son ancêtre.

1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance

C'est à la fin du moyen âge que l'assurance a vu le jour sous la forme de prêt à la grosse aventure²⁷ dans le domaine du commerce maritime. Ce dernier constituait de graves risques contre lesquels les commerçants voulaient se protéger. A cet effet, ils s'adressaient à des prêteurs qui leur avançaient des sommes nécessaires à leurs entreprises sous forme de contrat d'emprunt. Celui-ci stipulait que si le navire était perdu ou le chargement endommagé, les prêteurs ne pouvaient prétendre à aucun remboursement. Si par contre, la marchandise arrivait à bon port, les prêteurs étaient non seulement remboursés mais avaient droit à une forte partie de bénéfice du transport.

1.1.3. Les grands tournants de l'histoire de l'assurance

L'assurance maritime a donné naissance à d'autres branches d'assurance. Le grand incendie de Londres²⁸, en 1666, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre et la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui a fait son apparition. Cette dernière a dû se frotter à la religion qui a sans doute empêché son développement rapide. Au fil des ans, ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés moderne.

1.1.4. L'assurance moderne

La naissance de l'assurance moderne est due au développement du Calcul Actuariel, dont les principales étapes sont²⁹ :

- Loi des grands nombres de Blaise Pascal 1654 ;
- La première table de mortalité de Christian Huygens 1657 ;

²⁷ Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed. Economica, France, 2005, P.05.

²⁸ Idem, P.6.

²⁹ Dominique HENRIET et Jean-Claude ROCHET, Microéconomie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1991, P.18.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

- Le premier calcul de rentes viagères de Jean de Witt 1660 ;
- Le premier traité d'actuariat de Richard Price au milieu du 18^{ème} siècle.

L'assurance connaît de grands développements par l'assimilation de nouvelles méthodes particulièrement dans l'actuariat.

1.2. Définition de l'assurance

Nous donnons ici deux définitions de l'assurance sous deux aspects différents : le premier est juridique, le second est technique.

1.2.1. Définition juridique

L'Assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat³⁰.

1.2.2. Définition technique

L'assurance est « l'opération par laquelle un assureur, organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »³¹.

Cette mutualisation permet aux assureurs d'équilibrer leurs comptes et de prospérer.

1.3. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques

Un contrat se définit comme un accord entre deux ou plusieurs personnes qui s'engagent respectivement à faire ou à ne pas faire quelque chose. Par exemple dans un contrat de vente, le vendeur s'engage à livrer l'objet, l'acheteur à en payer le prix convenu³².

Le contrat d'assurance est un accord passé entre un assureur et un assuré pour garantir un risque : l'assureur accepte la couverture du risque, le souscripteur s'engage à payer la prime convenue. Il s'agit d'un lien juridique obligeant l'assureur et l'assuré respectivement, à garantir le risque et à payer la prime.

³⁰ Article 02 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

³¹ Sabine BELALMICH, Bien assuré les siens, Ed. Chiron, Paris, 2005, P.05.

³² François CUILBAULT, Constant ELIASHBERG et Michelle LATRASSE, Les grands principes de l'assurance, Ed. L'argus, 6^{ème} édition, 2003, Paris, P.49.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

Le contrat d'assurance est spécifique par rapport aux autres contrats. Il fait intervenir dans son processus de réalisation, des principes fondamentaux sans lesquels le dit contrat ne peut être efficient. A cet effet, le contrat d'assurance possède plusieurs caractéristiques³³.

1.3.1. Nommé

Le contrat d'assurance est un contrat nommé dont la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière.

1.3.2. Consensuel

Le contrat d'assurance est à caractère consensuel car il est réputé conclu dès le moment où intervient l'accord des parties.

1.3.3. Aléatoire

Le contrat d'assurance est aléatoire, il existe pour les deux parties, chance de gain ou de perte. En cas d'absence de sinistre pendant la durée du contrat, c'est l'assureur qui gagne. En cas de réalisation du risque (survenance d'un sinistre) c'est l'assuré qui gagne.

1.3.4. Synallagmatique

Le contrat d'assurance est synallagmatique car il comporte des engagements réciproques des deux parties, l'engagement de l'assureur est lié à celui du souscripteur, et inversement.

1.3.5. 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.

³³ <http://www.juritravail.com/Article/generalite-assurance/Id/34#caracteristiques-contrat-drsquoassurance>. (Consulté le 18 février 2017 à 13h00).

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

1.3.6. Successif

Le contrat d'assurance est un contrat à exécution successive du fait qu'il se renouvelle en principe chaque année lors du paiement de la prime.

1.3.7. Onéreux

Le souscripteur doit toujours payer le prix de la sécurité vendue par l'assureur qu'il s'agisse des primes ou de cotisations : le contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit.

1.3.8. Un contrat d'adhésion

L'assuré ne discute pas les termes du contrat qui le lie avec l'Assureur, il ne fait qu'adhérer à un contrat préétabli.

1.4. Les deux catégories d'assurances

Suivant leur objet, les assurances se divisent essentiellement en deux catégories, les assurances de personnes et les assurances de dommages.

1.4.1. Les assurances de personnes

Les assurances de personnes couvrent le risque pouvant atteindre la personne même de l'assuré. Il est protégé contre les risques qui le menacent. Ces assurances comprennent deux catégories principales³⁴.

1.4.1.1. Les assurances de répartition

Elles consistent à indemniser l'assuré dans le cas où il a subi un accident de travail, et de lui garantir un remboursement total ou partiel des frais de soins en cas d'une maladie.

1.4.1.2. Les assurances de capitalisation

Elles sont une opération d'assurance dans laquelle l'assureur s'engage à verser une somme d'argent déterminée, soit en faveur de la famille du souscripteur en cas de décès de celui-ci, soit à son intérêt personnel en cas de sa survie. Il existe plusieurs formules d'assurance vie : les assurances en cas de décès, les assurances en cas de vie et les assurances mixtes qui sont des combinaisons, à la fois d'assurance en cas de décès et d'assurance en cas de vie.

³⁴ Claude DEVOET, Les assurances de personnes, Ed. Broché, 2^{ème} édition, France, 2006, P.10.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

1.4.2. Les Assurances de dommages

Le principe qui régit les assurances de dommages repose sur l'indemnisation, d'une part, de préjudice causé par l'assuré au tiers (responsabilité) et d'autre part, les pertes matérielles subies par l'assuré à la suite d'un sinistre. En effet, les assurances de dommages sont réparties comme suit :

1.4.2.1. Les assurances de choses (biens)

Les assurances des choses ou des biens garantissent l'indemnisation d'un dommage subi par l'assuré et résultant de la perte, de la détérioration ou de la destruction d'un bien patrimonial. Elles couvrent normalement les risques d'incendie, de vol, de dégâts des eaux...

1.4.2.2. Les assurances de responsabilité

Il s'agit des assurances de la responsabilité civile, elles garantissent les dommages que l'assuré a causé au tiers.

« L'assureur garanti les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré, en raison des dommages causés à des tiers »³⁵.

1.5. Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance est caractérisée par les éléments suivants :

1.5.1. Le risque

Le risque est « l'éventualité de la survenue d'un fait dommageable tel que le vol, la perte, l'incendie, l'accident....Le risque a un caractère aléatoire puisqu'il dépend d'un événement hasardeux provoquant le sinistre. Mais en matière d'assurance le mot « risque » s'emploie également pour désigner l'objet de la garantie. Il en est l'élément constitutif, c'est pourquoi il doit être défini avec la plus grande précision possible »³⁶.

Selon la définition du risque, ce n'est pas tous les risques qui sont assurables. L'assurabilité d'un risque obéit aux conditions suivantes :

³⁵ Article 56 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

³⁶ François EWALD et Jean-Hervé LORENZO, Encyclopédie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1997, P.23.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

- Le risque doit être futur (l'événement ne doit pas être déjà réalisé) ;
- Le risque doit être aléatoire, c'est-à-dire qu'il dépend du hasard, (le risque incertain mais toujours probable). L'incertitude est contenue dans deux points : incertitude quant à la survenance de l'événement, incertitude quant à la date de survenance de l'événement ;
- Sa réalisation doit être indépendante de la volonté des parties contractantes (si une des parties peut influencer sa réalisation, il ne constitue plus un risque assurable).

1.5.2. La prime ou la cotisation

La prime d'assurance est le prix demandé par un assureur à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance. La prime d'assurance intègre le risque, les frais et le bénéfice de l'assureur. Cette prime varie en fonction du type de risques assurés et de l'historique de l'assuré. Son paiement peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement³⁷.

1.5.3. Le sinistre

Le sinistre est la réalisation d'un risque entrant dans l'objet du contrat d'assurance. Le sinistre fait naître l'obligation pour une entreprise d'assurance d'exécuter la garantie prévue dans un contrat d'assurance³⁸.

1.5.4. La prestation de l'assureur

En cas de réalisation du risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme d'argent, mais il ne fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire. En pratique, il convient de distinguer deux sortes de prestations³⁹.

- Des indemnités qui sont déterminées après la survenance du sinistre, en fonction de son importance.
- Des prestations forfaitaires qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre.

³⁷ <https://www.mataf.net/fr/edu/glossaire/sinistre>.(Consulté le 07 février 2017 à 21h45).

³⁸ André ROCHELLE, Livre d'assurance : top pratique, Paris édition : Top 1999, P. 180.

³⁹ Jérôme YEATMAN, Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, France, 1988, P.3.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

1.5.5. 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 victimes de l'événement assuré »⁴⁰

A cet effet, le rôle de l'assureur est de mutualiser les risques : les mettre en commun, les répartir et les compenser en s'appuyant sur des lois mathématiques appliquées sur les statistiques collectées.

1.6. Les parties d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance fait intervenir plusieurs personnes qui sont :

1.6.1. L'assuré

« L'assuré se confond très souvent avec le souscripteur, redevable des primes, mais il peut être distinct. Il s'agit précisément, soit de celui qui est le propriétaire des biens assurés dans une assurance de biens, soit de celui dont la responsabilité est assurée dans une assurance de responsabilité, soit, enfin ,de la personne dont le sort future engendre le risque »⁴¹. Il y a lieu de les distinguer du bénéficiaire qui recevra en cas de survenance d'un sinistre la prestation par l'assureur.

Dans le domaine de l'assurance automobile, l'assuré est le propriétaire du véhicule. En assurance habitation, l'assuré est le propriétaire ou le locataire du bien immobilier. En assurance de personne, l'assuré est la personne sur laquelle repose le risque (décès, maladie, invalidité).

1.6.2. L'assureur

L'assureur « est la société d'assurance ou la personne physique auprès de laquelle le contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque »⁴².

⁴⁰ Yvonne LAMBERT- FAIVRE, Droit des assurances, Ed. Dalloz, Paris, 1986.P.12.

⁴¹ François EWALD et Jean-Hervé LORENZI, op.cit, P. 432.

⁴² Jaunes LANDEL et Martine CHARRE –SERVEAU, Lexique juridique et pratique des termes d'assurance, Ed l'Argus, France, 1997, P .13.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

1.6.3. Le souscripteur

Le souscripteur est la personne (physique ou morale) qui prend l'initiative du contrat d'assurance, le signe et en règle les primes ou cotisations. Ce terme peut-être remplacé par l'expression « preneur d'assurance » afin d'éviter toute confusion avec : Souscripteur de société d'assurance, personne employée par une société d'assurance et qui est chargée d'étudier les conditions de tarification et accepter ou refuser les contrats proposés par les intermédiaires d'assurance⁴³.

1.6.4. Le bénéficiaire

Toute personne physique ou morale au profit de laquelle l'assurance a été contractée. Elle peut être désignée aux conditions particulières du contrat ou bien apparaître dans les conditions générales sous les appellations de : conjoint survivant, d'ayants droit ou encore d'héritier né ou à naître. Le bénéficiaire recevra l'indemnité due par l'assureur en cas de réalisation du risque assuré.

1.6.5. Le tiers

« Un tiers, c'est tout autre que moi. » Sont considérés être des tiers, toutes personnes autres que l'assuré responsable. Deux personnes signent le contrat : l'assureur et l'assuré. Le tiers, c'est autrui, c'est-à-dire toute personne non engagée par le contrat »⁴⁴.

1.7. Le mécanisme de l'assurance

L'activité d'assurance repose sur le principe de répartition des risques ; l'assurance permet le partage de risques entre une multitude de personnes, chaque assuré reçoit une indemnité en fonction de la nature et de l'importance du préjudice subi. Cependant, pour que ces risques soient assurables, ils doivent répondre aux conditions suivantes :

1.7.1. L'homogénéité des risques

On appelle risques homogènes un ensemble de risques suffisamment identiques pour que les statistiques tirées de leur étude aient une signification acceptable.

Dans une même branche d'assurance, les risques sont classés par catégorie afin de réunir ceux qui ont les mêmes « chances » de se réaliser, ou en d'autres termes, la même probabilité de survenance avec pratiquement la même ampleur.

⁴³ <http://www.cna.dz/content/SearchText=le+souscripteur>.(Consulté le 10 février 2017 à 20h 55).

⁴⁴ Catherine PARIS, Le régime de l'assurance protection juridique, Ed. Larcier, Bruxelles, 2004, P.134.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

L'homogénéité s'obtient en regroupant des risques :

- De même nature : incendies, vols, dégâts des eaux.....,
- Portant sur un même objet : afin que la probabilité de survenance du sinistre soit toujours à peu près identique.

1.7.2. La dispersion des risques

L'assureur doit éviter de limiter son activité à une région géographique de faible étendue, ceci pour se mettre à l'abri des conséquences d'un sinistre collectif frappant en même temps un grand nombre de ses assurés. La dispersion ne joue pas que sur le plan géographique. Il faut éviter également le cumul de risque. « L'assureur devra donc éviter de prendre en charge un grand nombre d'assurés exposés en même temps à un même risque »⁴⁵.

1.7.3. La division des risques

Chaque société d'assurance détermine empiriquement un montant de plein variable pour chaque branche d'assurance, en tenant compte de ses capacités financières, et de la probabilité de réalisation des risques concernés. Quand un risque (objet assuré) proposé par l'assuré excède le montant de ce plein, l'assureur devra pouvoir se décharger de l'excédent pour accepter cette proposition. Il se déchargera de cet excédent par le biais soit de la coassurance, soit de la réassurance.

1.7.3.1. La coassurance

Selon la législation algérienne « La coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture du même risque, dans le cadre du contrat d'assurance unique. La gestion de l'exécution du contrat d'assurance sont confiées à l'un des assureurs appelé apériteur ⁴⁶».

1.7.3.2. La réassurance

Cette seconde méthode de division des risques, beaucoup plus répandue, consiste pour une société d'assurance, à s'assurer auprès d'une autre société d'assurance, pour une partie des risques qu'elle a pris en charge. Le réassureur procédera de même à l'égard d'un réassureur et on obtiendra ainsi une division des risques aussi parfaite que possible. « L'assuré

⁴⁵ François CUILBAULT, Constant ELIASHBERG et Michelle LATRASSE, op-cit, P.49.

⁴⁶ Article N°02 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

ne connaît que l'assureur : celui-ci demeure seul responsable vis-à-vis de l'assuré et ne peut s'abriter derrière une défaillance de son ou de ses réassurance pour éviter d'honorer ses engagements »⁴⁷.

- L'assureur qu'on appelle fréquemment assureur direct, qui se fait délivrer une garantie par un réassureur, est dit cédant. Il cède une partie du risque.
- Le réassureur qui accepte le risque cédé par un assureur direct est dit cessionnaire.
- Quand il se réassure lui-même, il est rétrocédant auprès d'un récessionnaire.

1.8. Rôle de l'assurance

L'assurance ne se limite pas à intervenir lors de la survenance des événements malheureux auxquels sont exposés les individus, mais elle présente d'autres utilités sur le plan économique. A ce titre, l'assurance revêt un rôle social et économique.

1.8.1. Le rôle social de l'assurance

Le rôle social de l'assurance est, avant tout, d'offrir la sécurité aux individus. De ce fait, l'assurance est là pour réparer les dégâts et pour aider les personnes à vivre mieux dans un monde où les risques ne peuvent pas être évités. En outre, il est du devoir de l'assurance d'aider les personnes malades ou accidentées et de contribuer à l'amélioration du niveau de vie des retraités via le contrat d'assurance retraite. De là, l'assurance se voit come un acte de haute prévention sociale parce qu'elle répond aux besoins des individus cherchant à se prémunir contre les risques de la vie qui peuvent toucher à leur personne ou à leurs biens⁴⁸.

1.8.2. Le rôle économique de l'assurance

L'assurance permet de compenser ce qui est perdu ou détruit, par le dédommagement (remboursement ou indemnisation). Cependant, l'assurance ne se limite pas à sauvegarder les patrimoines, elle est créatrice de sécurité, sert à une meilleure utilisation de l'épargne et elle est aussi un moyen de crédit.

⁴⁷ Jean-François WALHIN, La Réassurance », Ed. Broché, 2^{ème} édition, France, 2012, P.28.

⁴⁸ Kafïa BENAHMED, Essai d'analyse de la relation entre l'assurance et la croissance économique en Algérie, Mémoire de magistère en sciences économiques, option monnaie, finance et banque, université Mouloud MAMMERI de Tizi ouzou, 2014, P.9.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

1.8.2.1. L'assurance facteur de sécurité

L'assurance permet de rendre les risques plus supportables aux agents économiques ; elle permet aux industriels d'entreprendre et de lancer des projets d'investissement en toute sécurité dans la mesure où ils ont souscrit des contrats d'assurance qui les couvrent en cas de réalisation d'un risque (incendie par exemple).

1.8.2.2. L'assurance mobilise l'épargne

L'assurance permet de dégager des capitaux très importants par l'intermédiaire des réserves constituées pour faire face aux sinistres. Les capitaux dégagés par l'assurance peuvent financer des investissements productifs par le biais de placement financiers.

1.8.2.3. L'assurance « moyen de crédit »

C'est un aspect moderne de l'assurance qui vient aujourd'hui relayer les formes classiques du crédit, d'abord elle permet à l'assuré d'obtenir du crédit en renforçant les garanties qu'il offre à ses créanciers. Ils assurera contre l'incendie l'immeuble hypothéqué. Il va souscrire une assurance en cas de décès pour une somme égale à la valeur du prêt. Ensuite elle permet à l'assuré de consentir lui-même du crédit à ses clients, c'est l'assurance crédit qui garantit au créancier le paiement en cas d'insolvabilité du débiteur et favorise la conclusion de nouveaux marchés. L'assurance remplit même une fonction de crédit au profit de l'économie générale car les réserves que les compagnies sont obligées de constituer contribuent à soutenir le crédit général du pays⁴⁹

L'assurance est un service qui fournit une prestation lors de la survenance d'un risque. La prestation, généralement financière, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime. Par extension, l'assurance est le secteur économique qui regroupe les activités de conception, de production et commercialisation de ce type de services.

⁴⁹ <http://www.cours-de-droit.net/le-role-social-et-economique-de-l-assurance-a121606612>.(Consulté le 15 février 2017 à 21h00).

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

Section 02 : Concepts relatifs à l'assurance maritime

Aujourd'hui, l'assurance transport maritime procure aux professionnels du transport une protection efficace contre les risques de perte ou d'avaries de leurs moyens de transport (navires) et de leurs marchandises. Cette sécurité est d'autant plus stratégique que les sommes engagées dans ces activités sont souvent considérables. Dans ce contexte, l'assurance maritime occupe toujours une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées à l'international dans la mesure où la voie maritime est le mode de transport favori des acteurs du commerce international avec 80%⁵⁰ des marchandises qui transitent par cette voie. Les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble du transport assuré, dès lors qu'il y a un trajet maritime, même si une partie du voyage assuré est effectuée par un autre mode de transport, aérien, terrestre ou fluvial. Cela est, en partie, dû au fait que l'assurance des nouveaux moyens de transport s'inspire largement des règles et pratiques consolidées depuis le XIV^e siècle dans le domaine maritime.

L'assurance des transports maritimes reste un pilier historique et vital pour la sécurité économique du commerce international. De ce fait, il est nécessaire d'aborder quelques concepts relatifs à l'assurance maritime.

2.1. Historique de l'assurance maritime

Le prêt à la grosse aventure ou encore prêt à la grosse est une opération qui était pratiquée avec quelques variantes par les Grecs et les Romains quatre siècles avant Jésus Christ. Ces opérations ont donné naissance au moyen âge (vers 1300 après Jésus Christ) à une ébauche de l'assurance maritime.

Progressivement, de modification en amélioration, l'assurance maritime prend forme et les premiers contrats seront souscrits en Italie au début du 15^{ème} siècle. En effet, les premiers contrats d'assurance maritime ont été retrouvés dans les archives de la ville de Gènes en Italie datant de 1347⁵¹.

En France, le plus vieux contrat retrouvé remonte à 1584 et concerne un transport maritime de marchandises de Marseille à Tripoli.

⁵⁰<https://www.insurancespeaker-wavestone.com/2016/04/6336/>. (Consulté le 21 février à 21 h37).

⁵¹ Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Op-Cit, P.6

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

Les contrats délivrés dans différents pays comportent des conditions dissemblables. Chaque assureur a sa propre conception de l'assurance et doit, de plus, tenir compte des pratiques et usages locaux qui varient d'un port à l'autre. Une réglementation est progressivement mise sur pied dans les pays où s'exerce le commerce maritime.

Actuellement, les transports maritimes sont presque exclusivement des transports internationaux. Il s'ensuit que plusieurs lois, souvent fort différentes peuvent être appliquées à un même transport.

Aussi dès 1897, a été créé à Bruxelles un organe international : le Comité Maritime International (C.M.I.). Cet organe a élaboré une douzaine de conventions auxquelles adhèrent un grand nombre de pays. Ainsi, les législations nationales ont été adaptées pour faire passer dans le droit interne les dispositions de ces conventions internationales. C'est le cas notamment pour l'Algérie.

La première société d'assurance maritime fût fondée à Gènes (Italie) en 1924. Plus tard, apparaissent en Angleterre des clubs de particuliers qui pratiquaient l'assurance maritime. En France fut créée en 1668 la « chambre des assurances maritimes de Paris », suivi en 1686 de la première compagnie française.

2.2. Définition de l'assurance maritime

« L'assurance maritime est un contrat par lequel une personne, appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré du préjudice subi dans une expédition maritime à l'international par suite de certains risques dans la proportion d'une somme assurée et moyennant le paiement d'une prime »⁵².

Selon la législation algérienne « L'assurance maritime est une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navire résultant d'événement fortuit, de forces majeurs aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime »⁵³

Le contrat ou police d'assurance maritime contient des éléments qui l'apparentent aux autres contrats d'assurance dont la nécessité d'un écrit et La note de couverture (s'il y a lieu), il

⁵²Jean-Patrick MARCQ, Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, Ed. l'Argus de l'assurance, France, 2003, P.377.

⁵³ Article 101 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

doit comporter également les informations concernant : La date et lieu de souscription, les noms et adresses des parties contractantes, la chose assurée, date d'effet, les risques assurés et risques exclus, la somme assurée, la prime etc.

2.3. Les types d'assurance maritime

L'assurance maritime peut porter sur le navire lui-même (assurance maritime sur corps du navire), ou sur ses marchandises (assurance maritime sur facultés).

2.3.1. Assurance maritime corps du navire

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

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 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 du délai sont couverts par l'assurance »⁵⁴.

« L'assureur ne garantit pas les dommages et pertes causés par la faute intentionnelle du capitaine »⁵⁵.

« Sauf convention contraire, l'assureur ne garantit pas les dommages et pertes provenant du vice propre du navire. Toutefois, les dommages et pertes résultant du vice caché sont garantis »⁵⁶.

Pour mieux comprendre l'assurance corps, il est utile de passer en revue quelques notions sur la situation juridique du navire. « Est considéré comme navire tout bâtiment de

⁵⁴ Article 124 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relatives aux assurances.

⁵⁵ Article 126 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relatives aux assurances.

⁵⁶ Article 127 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relatives aux assurances.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire ou affecté à une telle navigation »⁵⁷.

Considéré comme un bien meuble, le navire possède une personnalité et un acte d'état civil- à ce titre, il est :

- Individualisé par le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.
- Inscrit dans un port d'attache qui est celui de son immatriculation.

2.3.2. Assurance facultés maritime

« L'assurance sur facultés représente l'assurance des marchandises embarquées contre les risques de leur transport. C'est assez dire qu'il s'agit par nature d'une assurance momentanée »⁵⁸.

Autrement dit, cette assurance a pour objet de prouver aux exportateurs et importateurs une protection efficace contre toutes avaries et/ou pertes que courent leur expédition pendant le transport maritime à l'international⁵⁹.

2.4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime

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

2.4.1. Les compagnies d'assurances

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires. Dont l'activité consiste à vendre des produits d'assurance, et régler les indemnités suivant les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés.

La compagnie d'assurance est une personne morale son champs d'activité est régit par le code des assurances. Aucune compagnie n'assume seule les risques, de ce fait elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance. « En effet, les compagnies d'assurances et de réassurance font face à des accumulations de plus en plus importantes Le principe de la

⁵⁷ Article 13 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

⁵⁸ August-Raynald WERNER, Traité de droit général, Ed .Droz, Genève, 1964, P.363.

⁵⁹<http://www.saa.dz/espace-entreprises/transport.html>, (Consulté le 21 février 2017 à 23h44)

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

diversification ne pouvant jouer pleinement, ces entreprises doivent détenir d'importants montants de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité⁶⁰ »

2.4.2. Le courtier d'assurance maritime

« Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »⁶¹.

Le courtier d'assurance maritime est le représentant (mandataire) de ses clients (assurés) auprès des compagnies d'assurances, Son rôle est avant tout de défendre les intérêts de l'assuré et s'occupe de toutes les communications entre l'assuré et l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de ses clients les meilleurs prix et garanties auprès des différentes compagnies d'assurance et veille également aux règlements des primes, et déclaration des sinistres (gestion des contrats d'assurance)⁶².

2.4.3. Les agents maritimes d'assurance

« Ils sont des personnes physique ou morale traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres ,leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leurs qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique ,en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée »⁶³.

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

⁶⁰ Valentin BAUWENS et Jean –François WALHIN, La titrisation du risque d'assurance, Ed Larcier, Bruxelles, 2008, P.40.

⁶¹ Article 258 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

⁶² Corinne PASCO, op-cit, P.19.

⁶³ Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

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.

2.4.4. L'expert maritime

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertise maritime et ou commissionnaires d'avaries. Il est aussi une personne prestataire de services habilitée à faire d'une part, des examens, des constatations, des évaluations d'un navire, des 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 contractuels applicables. Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de services habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages. A la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante⁶⁴ :

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétroliers, engrais etc.
- La recherche des causes du sinistre et établissement de sa matérialité ;
- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation et/ou évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble des constatations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimensions ;
- 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'hydrocarbures et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;
- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et de l'environnement lors d'un sinistre.

⁶⁴ Mélanie MOUKOUTOU RENAMY, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en sciences économique, Institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010, P.56.

Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable "garde-fou" de toute opération de transport maritime à l'international, si bien qu'il est aujourd'hui inconcevable de l'imaginer sans prendre un minimum de garanties moyennant la souscription d'un contrat d'assurance maritime qui fait appel.

Conclusion

L'assurance a pour objet principale de protéger les assurés contre les différents risques, et de les indemniser en cas de réalisation de sinistre.

Au service du commerce international depuis des siècles, l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.

En ayant fait le détour de l'assurance en général et de l'assurance maritime en particulier, il nous semble important de présenter de manière plus détaillée la police d'assurance maritime sur facultés qui fera l'objet du troisième chapitre.

Chapitre 03

*Fonctionnement de la police d'assurance
maritime sur facultés*

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

Introduction

Toute marchandise, quelque soit sa nature, son emballage est exposée, lors de son expédition à l'international par voie maritime, à des risques nombreux et variés. La couverture de ces risques se fait par la souscription d'une police d'assurance maritime sur facultés. L'expression facultés est synonyme d'objets transportés.

Ce chapitre comporte deux sections. La première sera consacrée à l'étude des notions relatives à la police d'assurance maritime sur facultés. La deuxième section sera consacrée au développement des notions de la souscription, gestion sinistre et exercice du recours en assurance facultés maritime.

Section 01 : Notions relatives à la police d'assurance maritime sur facultés

Il est primordial ou bien nécessaire d'aborder quelques concepts relatifs à l'assurance maritime sur facultés, et ce afin de bien assimiler ce produit d'assurance tant demandé par les importateurs et exportateurs. Dans cette section il est question d'aborder les variétés de polices d'assurance sur facultés, la nature de la couverture maritime sur facultés et la nature des risques garantis.

1.1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés

La police d'assurance maritime, s'inspire du code maritime algérien et de l'ordonnance 95/07, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 25 février 2006 relative aux assurances et définit l'objet et l'étendue de la garantie, les exclusions, les modes d'assurance, etc.

« La police d'assurance maritime s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien préliminaire et ou complémentaire à un transport maritime couvert par cette police ⁶⁵».

Notons aussi, quelques éléments principaux concernant cette police d'assurance tels que :

- C'est une police à caractère facultatif ;
- C'est un contrat écrit ;
- C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tout moyen de transport préliminaire et/ ou complémentaire à un transport maritime ;

⁶⁵August-Raynald WERNER, op-cit, P.364.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

- Elle comporte deux (2) parties : les conditions générales, qui sont des clauses de base communes à toutes les assurances du genre et les conditions particulières, qui sont spécifiques au risque assuré⁶⁶.

1.2. Les caractéristiques de la police d'assurance maritime sur facultés

Les principales caractéristiques de l'assurance maritime sont les suivantes ⁶⁷ :

1.2.1. L'assurance maritime est une assurance de choses

Par opposition aux assurances de responsabilités, qui font aussi partie des assurances de dommages, l'assurance maritime sur facultés est une assurance de choses, qui ne couvre que les dommages et pertes matériels subis par la marchandise assurée, à l'exclusion des préjudices de retard, des différences de cours et des préjudices commerciaux, etc.

1.2.2. Le principe indemnitaire

Les assurances de choses, telle que l'assurance maritime sur facultés sont fondées sur le principe indemnitaire, selon lequel le bénéficiaire de l'assurance ne doit en aucun cas s'enrichir en recevant des indemnités supérieures à son préjudice.

1.2.3. Principe d'unité et continuité de la garantie

La police se présente en un seul document pour tout le transport maritime, englobant éventuellement, le transport terrestre, fluvial et aérien, préliminaire et ou complémentaire au transport maritime.

1.3. Les variétés de polices d'assurance sur facultés

La police est un contrat matérialisant l'engagement de chacune des parties (Assuré/Assureur). Elle précise les conditions d'assurances et indique les objets assurés.

Pour mieux adapter l'assurance aux propres besoins de l'assuré, les assureurs proposent quatre formules (types de polices)⁶⁸.

⁶⁶Article 98 de l'ordonnance N°95-07correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁶⁷ Séminaire sur les assurances transport maritime, Société Algérienne d'Assurance, Direction du transport, 18 novembre 2012. Alger.

⁶⁸ Albert KOSSI et Francis THOO, Les règlements contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Ed. Lit -Verlag, France, 2003, P 196.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

1.3.1. La police au voyage

C'est la formule la plus simple qui convient pour les expéditions occasionnelles. La « police au voyage » est destinée à couvrir des marchandises et un trajet déterminés ; ainsi, le risque est bien délimité dans la mesure où, la marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus à l'avance.

1.3.2. La police à alimenter (ou à éteindre)

« La police à alimenter convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux, comportant les expéditions échelonnées sur une période indéterminée »⁶⁹. Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une « police à éteindre », dans laquelle il indique la valeur totale de la marchandise et le nombre d'expéditions prévues. Chaque expédition ayant un capital propre, viendra en déduction du montant total de la marchandise, initialement fixé, et ce jusqu'à épuisement de ce dernier. Cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments et prend fin à la dernière expédition.

1.3.3. La police d'abonnement (ou flottante)

« La police d'abonnement convient particulièrement aux commerçants pratiquant fréquemment les opérations d'imports-exports en provenance ou à destination de différents pays »⁷⁰. Cette police est établie pour une période convenue, généralement l'année, sans précision de la nature des marchandises, de leur valeur ni de leur provenance ou destination. Toutes les marchandises sont automatiquement couvertes dès le moment où elles sont exposées aux risques, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite dans les 8 jours à dater de la réception des avis nécessaires. L'assuré a l'obligation de déclarer toutes les expéditions faites pour son compte, cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments. Des avenants de ressortie de primes sont établis périodiquement, généralement, pour chaque mois, selon les convenances des parties.

1.3.4. La police « tiers chargeurs »

Elle convient aux transporteurs maritimes et aux intermédiaires de transport qui, peuvent faire garantir les marchandises qui leur sont confiées par leurs clients⁷¹.

⁶⁹ Jean-Patrick MARCQ, op-cite, P.162.

⁷⁰ Donald DAILLY, op-cit, P.373.

⁷¹ http://www.caat.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=12. (Consulté le 28 mars 2017 à 15h30).

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

1.4. La nature des risques garantis par l'assurance maritime

L'assurance maritime discerne des risques, qui peuvent se traduire en avaries particulières ou en avaries communes.

1.4.1. Les avaries particulières

Les avaries particulières sont principalement des dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise au cours du transport, selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir⁷² :

- **Au cours du transport proprement dit et résulter soit :**
 - **D'évènements dits majeurs** frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufrage, incendie, déraillement de train, accidents de camion ou d'avion etc.) et ce en raison de la règle de l'unité et de la continuité des risques qui fait que les dommages qui découlent de quelques étapes du transport sont couverts par la police maritime.
 - **D'accidents affectant uniquement la marchandise** (mouillure par eau de mer ou par pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol, etc.).
- **Au cours des manutentions**

D'autres types d'avaries peuvent survenir au cours des opérations de chargement ou de déchargement à bord du navire, des opérations de manipulations en cale lors de l'arrimage ou du désarrimage des marchandises, lors des transbordement principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule à l'autre (rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (particulièrement les risques de casse ou de coulage, mouillure par eau de pluie, vol, incendie, etc.).

⁷² Ghislaine LEGRAND et Hubert MARTINI, Management des opérations de commerce international, Ed. Dunod, 8^{ème} édition, Paris, 2007, P.18.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

1.4.2. Les avaries communes

L'avarie commune est une ancienne forme de division des risques du transport maritime qui a émergé avec l'évolution du commerce international. L'avarie commune a fait l'objet de plusieurs définitions, dont voici quelques unes :

« Il y'a avarie commune lorsque des dépenses extraordinaires sont faites et des dommages sont soufferts volontairement, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises »⁷³.

Le code maritime Algérien a défini l'avarie commune comme suit : « Est considérée comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à sa place, pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun »⁷⁴.

« Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune »⁷⁵. Cette définition a été donnée par la Règle « A » des règles d'York et d'Anvers, propre au droit maritime et qui, bien que remontant à l'antiquité n'en reste pas moins d'actualité. En effet, malgré les progrès techniques, la navigation en mer reste une aventure périlleuse. De cette définition on déduit au moins quatre éléments.

- Le péril : C'est l'existence d'un danger imminent menaçant le navire et sa cargaison, comme le naufrage par exemple, ou l'échouement, etc.
- Un acte volontaire et raisonnable ; l'avarie doit avoir été provoquée volontairement, décision prise par le capitaine suite à une situation dangereuse mettant en péril le navire et la cargaison transportée.
- Un sacrifice ou une dépense extraordinaire que le transporteur n'aurait pas engagée dans les conditions normales d'exploitation du navire.
- Le salut commun, qui est un acte devant aboutir à une fin utile : celle de sauver les intérêts engagés dans une expédition maritime.

⁷³ Jaque PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, Ed. Bruylant, Bruxelles, 1993, P.116.

⁷⁴ Article 330 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

⁷⁵ Jean-Paul Thomas, et al, Lamy Transport, Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur, Ed. Lamy, 2002, P.95.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

1.5. La nature de la couverture maritime sur facultés

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

1.5.1. La garantie Franc D'Avaries Particulières Sauf (FAP SAUF)

Dans l'assurance « FAP SAUF », sont aux risques de l'assureur, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après⁷⁶ :

– **Pendant le trajet maritime proprement dit:**

« Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur, heurt de ce navire ou de l'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 (¾) au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement.

– **Pendant les trajets préliminaires ou complémentaires se rattachant au trajet maritime :**

Déraillement, heurt, renversement, chute ou bris de véhicule de transport ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'arts, chute d'arbre ; rupture de digues ou de conduites d'eau ; éboulement ; avalanche, foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcles de glaces ; raz de marées ; cyclones ou tombe caractérisés ; éruption volcanique et tremblement de terre ».

1.5.2. La garantie « TOUS RISQUES »

Dans l'assurance «**Tous Risques**», sont aux risques de l'assureur, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité causées aux objets assurés, tant

⁷⁶ Code 7.4.2 de l'article 02 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 de février 2006.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

par un des événements énumérés dans la garantie « FAP SAUF », que généralement par fortunes de mer, événements fortuits ou de force majeure⁷⁷.

1.5.3. Les garanties communes aux deux modes d'assurance

Les deux modes d'assurance renferment des garanties qui leur sont communes. Ce sont :

- Les frais nécessaires et raisonnablement exposés, par suite d'un risque couvert, en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police, ou d'en limiter l'ampleur;
- La contribution aux avaries communes, à condition que l'origine ne soit pas une exclusion ;
- 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 interviendra au bénéfice de l'assuré pour accorder cette garantie (garantie bancaire ou simple lettre de garantie).

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

Des exclusions sont prévues et réparties en deux catégories :

- Exclusions absolues ;
- Exclusions relatives (rachetables).

1.6.1. Exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, l'assurance est affranchie de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences⁷⁸ :

- Les risques qui se rattachent aux événements qui restent en dehors des risques de navigation, tels que : les amendes, mise sous séquestre les dommages intérêts, les confiscations, contrebande, etc. ;
- insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages ;

⁷⁷ Code 7.4.1 de l'article 02 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 de février 2006.

⁷⁸ Article 102 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

- Les risques qui sont liés à la faute intentionnelle de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ;
- Les risques commerciaux tels que la différence de cours et le retard de livraison, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjours ou tout autre frais ;
- Les freintes de route pour les marchandises que par leur nature peuvent subir des pertes par exemple, l'évaporation des liquides, exemple : l'Alcool, etc. ;
- 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 radio activité, ainsi que des effets de radiation provoqué par l'accélération artificielle des particules.

1.6.2. Exclusions relatives (rachetables)

Il s'agit des risques exclus, sauf convention contraire, donc rachetables moyennant le paiement d'une surprime⁷⁹. Ces risques sont les suivants :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et généralement tous accidents et fortune de guerre ;
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- Emeutes, 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'elles ne proviennent 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 ;
- Les billets de banque, coupons, titres, valeur espèces monnayés, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvreries ;
- Les colis postaux même avec valeur déclarée.

⁷⁹ L'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

1.7. La durée du risque

Au regard de la durée des risques dans la police facultés maritimes, trois (03) formules d'assurance existent:

1.7.1 La couverture de magasin à magasin

Les risques commencent au moment où les facultés quittent les magasins de l'expéditeur et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire.

1.7.2 La couverture FOB-SITE

Il s'agit d'une couverture qui commence à partir de la mise à bord du navire des facultés assurées au port d'embarquement et cesse au moment où elles entrent dans les magasins de l'assuré ou du destinataire .

1.7.3 La couverture FOB-quai de débarquement

La couverture commence à partir de la mise à bord du navire des facultés assurées au port d'embarquement et cesse au moment où elles sont déchargées au port de débarquement.

La police d'assurance maritime sur facultés sous ses nombreuses variétés prévoit deux modes principaux de couverture; une assurance Tout Risque (TR) et une assurance Franc D'Avaries Particulières Sauf (FAP SAUF). Les risques couverts se traduisent en avaries particulières et avaries communes. Il y'a lieu de préciser que certains risques sont exclus du mode de couverture du contrat d'assurance maritime sur facultés.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

Section 02 : Souscription, gestion sinistre et exercice du recours en assurance facultés maritime

La gestion du sinistre, l'indemnisation et l'exercice du recours sont des éléments importants dans le jargon assurantiel, mais avant de prétendre à l'indemnisation, l'assuré doit assumer un certain nombre d'obligations.

2.1. Souscription de la police d'assurance sur facultés

Lors de la souscription de la police d'assurance sur facultés, l'assuré est soumis à diverses obligations parmi lesquelles nous pouvons citer :

2.1.1. Renseignements relatifs au risque

L'assureur a besoin d'un certain nombre de renseignements pour évaluer le risque et déterminer le taux de la prime. « L'assuré est tenu non, seulement, d'informer son assureur de tous les éléments en sa possession au moment de la souscription, mais encore de déclarer, au plus tard dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance de toute aggravation du risque garanti survenue au cours du contrat »⁸⁰

L'assuré doit notamment fournir à l'assuré les renseignements suivants⁸¹ :

2.1.1.1. La nature de la marchandise

Il est certain qu'un transport de barres de métal ne comportera pas autant de risques qu'un transport de verres ou de matériels électronique ou informatique.

2.1.1.2. Le mode d'emballage

La sensibilité aux événements n'est pas la même pour tous les emballages, par exemple une marchandise chargée dans un conteneur ne court pas autant de risques qu'une marchandise contenue dans des cartons, l'assureur doit donc être informé.

2.1.1.3. Le nombre et le poids des colis ou des quantités expédiées

Ces renseignements permettent d'identifier les marchandises, d'avoir une idée sur le montant limite de recours que l'assuré peut avoir contre le tiers responsable.

⁸⁰ Article 108 alinéa 3 de l'ordonnance 95/07 du 25 /01/1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

⁸¹ Chapitre 05, article 15 des conditions générales du contrat d'assurance sur facultés maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

2.1.1.4. Le voyage à assurer

- Le risque transport n'est pas le même pour tous les voyages ;
- Les routes maritimes et les ports ne présentent pas les mêmes risques ;
- Les transports accessoires au transport maritime, les escales, les déviations, les transbordements avec les manutentions et séjours supplémentaires augmentent considérablement les risques des assureurs et peuvent éventuellement donner lieu à des surprimes.

2.1.1.5. Le navire transporteur

Parmi les critères d'appréciation du risque, le souscripteur maritime attache une grande importance aux caractéristiques du navire, il faut donc prendre plusieurs paramètres tels que :

- **Le tonnage du navire** : il s'agit du volume, de la taille du navire ; les navires de petite taille sont plus exposés aux tempêtes et moins bien équipés que les navires de grands tonnages.
- **Le pavillon et l'âge du navire transporteur** : il faut souligner l'importance que joue la qualité du navire dans la sinistralité, notamment dans les cas d'affrètement au voyage. Les assureurs tiennent compte de l'âge et du pavillon du navire pour la détermination de la tarification. L'affrètement d'un navire âgé constitue un risque aggravé, confirmé par les statistiques mondiales. « On considère qu'un navire âgé de plus de quinze (15) ans est usé et fait par conséquent supporter à l'assureur un risque aggravant sur le plan de la survenance des événements majeurs (incendie à bord du navire, naufrage, échouement) »⁸².
- **La qualité de construction et de l'armement** : la qualité de construction et l'entretien d'un navire sont contrôlés à l'échelle internationale par d'importantes sociétés de classification.

2.1.2. Paiement de la prime

«La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au

⁸² Chapitre 01, article 32 des conditions générales du contrat d'assurance sur facultés maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie »⁸³.

2.1.3. Taxes, droits et impôts

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

2.2. Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre

Pour tout sinistre, les parties au contrat d'assurance souscrit sur le transport des facultés, sont tenues de respecter les obligations qui y sont mises à leur charge.

2.2.1. Déclaration du sinistre par l'assuré

L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages⁸⁴.

2.2.2. Accomplir certaines mesures conservatoires

L'assuré doit entreprendre des précautions élémentaires qui relèvent du simple bon sens pour préserver la marchandise et éviter l'aggravation des dommages. Ces mesures qui visent à protéger la marchandise peuvent être le fait de :

- Eviter de longs séjours au port, lieu à haut risque (Dommages/Vol) ;
- Protéger la marchandise en :
 - Procédant au raccommodage des sacs déchirés ;
 - Mettant la marchandise sous bâche ou dans un magasin au niveau du port pour parer à sa mouille par l'eau de pluie et/ou pour les mettre à l'abri du vol et autres dommages... ;
- Faire procéder à la surveillance de déchargement pour les marchandises fragiles ou qui demandent pour leur manipulation, un soin particulier.

⁸³ Chapitre 05, article 13 des conditions générales du contrat d'assurance sur facultés maritime.

⁸⁴ Article 108 alinéa 7 de l'ordonnance 95/07 du 25/01/1995 relatives aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

2.2.3. Conserver le recours au profit de l'assureur

L'assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tout autre tiers responsable, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires⁸⁵.

En pratique, la conservation du recours se fait par :

2.2.3.1. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables

La lettre de réserves doit être rédigée de la manière la plus détaillée possible, de façon à faire apparaître, expressément, les dommages réellement subis par la marchandise assurée, puis adresser à l'attention de la personne civilement responsable (Transporteur/Armateur, ou autres), dans les délais réglementaires fixés par le code maritime algérien.

En effet, il est stipulé « qu'en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant, au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison des marchandises, faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissement »⁸⁶.

Les délais fixés par l'article 790 du code maritime algérien pour la notification de ces réserves, sont :

- **Pour les pertes et/ou dommages apparents** : Elles doivent être faites avant ou au moment de la livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception.
- **Pour les pertes et/ou dommages non apparents** : Elles doivent être faites dans les trois (03) jours qui suivent la livraison des marchandises, directement contre décharge ou sous pli recommandé avec accusé de réception.

Il est à noter que les réserves faites en termes généraux ne sont pas reconnues valables par les tribunaux, de plus l'article 802 du code maritime algérien stipule que le transporteur est responsable des pertes et dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge jusqu'à leur livraison au destinataire. D'ailleurs, lorsque la marchandise mise à la disposition

⁸⁵ Chapitre 05, article 15, Alenia 04 des conditions générales du contrat d'assurance sur facultés maritime.

⁸⁶ Article 790 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

du transporteur (prise en charge), et qu'elle comporte des dommages, le transporteur émet des réserves sur le connaissement, d'où l'intérêt de toujours vérifier si le connaissement est net de réserves.

2.2.3.2. Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire

L'assuré peut éventuellement, procéder à une constatation dite contradictoire des dommages occasionnés aux marchandises, en présence du transporteur et de l'acconier ou de leurs représentants dûment mandatés. Ainsi, si les dommages sont constatés contradictoirement sur un Procès-verbal l'envoi de la lettre de réserves devient facultatif. Il est vrai qu'aucun texte légal n'oblige clairement le transporteur ou son représentant à signer un procès verbal de constat contradictoire, d'où tout l'intérêt de formuler les réserves dans les formes requises pour qu'elles ne puissent être rejetées ni par le tiers responsable ni par les tribunaux.

2.2.4. Constatation des dommages et pertes

L'assuré doit faire appel à l'un des experts agréés par l'assureur figurant sur la liste annexée au contrat d'assurance. Le délai de constatation des dommages est de trente (30) jours lorsque le lieu de destination final est un port, et de quinze (15) jours lorsque le lieu de destination final est un point de l'intérieur⁸⁷.

L'assuré est tenu de communiquer à l'experts toutes les informations ainsi que de lui transmettre tous les documents qui peuvent lui être utiles pour accomplir sa mission dans de bonnes conditions. Ces frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries lui remet le rapport d'expertise. Ils sont ensuite remboursés intégralement par l'assureur, à la condition que les dommages ou pertes constatés proviennent, en tout ou partie, d'un risque couvert.

« En cas de contestation du rapport d'expertise ainsi établi, les parties au contrat d'assurance ont le droit de demander, dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre Expertise amiable ou judiciaire »⁸⁸.

⁸⁷ Chapitre 06, article 18 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

⁸⁸ Chapitre 06, article 17 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

2.2.5. Constitution du dossier de réclamation

A l'appui de toute réclamation, il appartient à l'assuré de produire⁸⁹ :

- L'original de la police au voyage, ou une copie de la police d'abonnement ;
- L'original de l'avis d'aliment relatif à l'expédition ;
- L'original de la facture commerciale domiciliée ;
- L'original du connaissement ;
- Lettres de réserves adressées au transporteur, et/ou à ses représentants, établies à la fin du déchargement des marchandises en cas de dommages apparents et dans les trois (3) jours qui suivent le déchargement dans le cas de dommages non apparents ;
- Le procès-verbal de constat amiable contradictoire ;
- L'état différentiel émis par l'entreprise portuaire de déchargement, en cas de manquant au déchargement ;
- Le bordereau de réserves émis par l'entreprise portuaire de déchargement ;
- Le bon de sortie établi par l'entreprise portuaire ;
- Le bon d'enlèvement dressé par la douane ;
- L'attestation de non débarquement transmise par le transporteur en cas de colis manquants ;
- Le récépissé de dépôt de plainte (en cas de vol) ;
- Le rapport d'expertise ;
- L'éventuel procès verbal de destruction de la marchandise en cas de non récupération possible de celle-ci ;
- La lettre de réserves adressée au transporteur routier ou aérien dans le cas d'avarie lors du trajet complémentaire terrestre ou aérien.

Ces pièces doivent être transmises à l'assureur dans un délai maximum de deux (02) mois après la réalisation du sinistre.

2.2.6. Le règlement de l'indemnité d'assurance

L'assureur est tenu de régler l'indemnité due dans les trente (30) jours qui suivent la formalisation complète du dossier de réclamation et la remise de toutes les pièces

⁸⁹ Chapitre 06, article 24 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

justificatives du sinistre. Au-delà des délais de règlement, l'assuré est en droit de réclamer, outre l'indemnité due, des dommages et intérêts⁹⁰.

2.2.6.1. Règlement en avaries

C'est le mode de règlement le plus couramment utilisé. Il consiste à évaluer le montant des dommages et pertes en procédant par différence entre la valeur réelle des objets assurés à l'état sain et leur valeur à l'état d'avarie. Le décompte de l'indemnité est établi en tenant compte des dépréciations, des récupérations et des franchises éventuelles.

2.2.6.2. Le règlement en délaissement

Sauf s'il s'agit de risques non couverts par le contrat, l'assuré a le droit d'opter pour le délaissement des marchandises dans les cas suivants⁹¹:

- Perte totale des marchandises ;
- Perte ou détérioration dépassant les $\frac{3}{4}$ de la valeur des marchandises ;
- Vente des marchandises en cours de voyage pour cause d'avaries totales ou partielles ;
- Innavigabilité du navire et si l'acheminement des marchandises par quelque moyen de transport que ce soit n'a pu commencer dans le délai de trois (03) mois ;
- Défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois mois. Si le retard de nouvelles peut être attribué aux événements de guerre, le délai est porté à six (06) mois.

L'assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire et de son non arrivée. En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance. L'assureur auquel auront été délaissées les marchandises assurées aura la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

2.2.6.3. La franchise

C'est une partie du risque qui reste à la charge de l'assuré il s'agit, généralement, d'une somme exprimée en taux (en %) ou en montant des dommages fixé par la police

⁹⁰ Article 117 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

⁹¹ Article 143 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

d'assurance. « Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5%) »⁹².

2.3. Exercice du recours en assurance faculté maritime

Le recours est l'action qui consiste à poursuivre un tiers responsable des dommages ou pertes, survenus aux marchandises assurées en vue de la récupération de l'indemnité payée à l'assuré. En effet, les transporteurs ou autres tiers (acconiers..) sont le plus souvent responsables des pertes ou dommages subis par les cargaisons. L'assureur, subrogé dans les droits de son assuré conformément aux dispositions de l'article 144 de la loi 95.07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, introduit un recours contre ces tiers pour récupérer la totalité ou une partie de la somme payée à l'assuré.

2.3.1. Les documents de réclamation du recours

Il n'est pas nécessaire d'attendre que tous les documents soient réunis pour exercer le recours. Une lettre de mise en cause doit être adressée au tiers responsable dès l'ouverture du dossier. Dans le cas où un ou plusieurs des documents suivants font défaut, il convient de les réclamer à l'assuré.

2.3.1.1. Connaissance ou autre titre de transport

L'original du connaissance n'est pas indispensable, une copie ou photocopie suffit.

2.3.1.2. Lettre de réserve

Elle doit être adressée adressé dans les délais prescrits pour préserver le droit de recours de l'assureur contre le tiers responsable.

2.3.1.3. Rapport d'expertise ou attestation de perte

Il convient de veiller à ce que les experts déterminent avec le plus de précision possible, les causes du sinistre ainsi que la phase maritime ou terrestre du transport où a lieu l'avarie ou la perte.

⁹² Chapitre 07, article 21 des conditions générales du contrat d'assurance sur facultés maritime.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

2.3.1.4. Acte de subrogation

L'acte de subrogation est le document par lequel l'assuré subroge l'assureur dans tous ses droits, il permet à l'assureur d'exercer le recours.

2.3.1.5. Procès verbal de constat contradictoire

Il s'agit d'un document signé contradictoirement par le réceptionnaire, le consignataire du navire et l'acconier. Il peut, en cas d'absence de lettre de réserves, faire foi des dommages ou pertes constatées à la livraison.

2.3.1.6. Facture commerciale

2.3.2. Les procédures de recours

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

2.3.2.1. Le recours amiable

C'est le recours qui consiste à réclamer à l'amiable au tiers responsable le remboursement des sommes déboursées par l'assureur. Des transactions peuvent être engagées avec les transporteurs ou les correspondants des clubs de protection. ces transactions peuvent aboutir à des règlements amiables.

2.3.2.2. Le recours contentieux

C'est une action judiciaire dirigée contre le transporteur / armateur du navire ou tout autre débiteur impliqué dans l'opération de transport. Lorsque le recours amiable ne parvient à aucun résultat, ce recours doit être entrepris avant l'expiration de délais de prescription (une année).

Afin de permettre l'exercice de l'action judiciaire, une liste d'avocats est mise à la disposition des assureurs ainsi qu'un barème des honoraires.

L'assuré souscripteur d'un contrat d'assurance sur facultés est tenu d'observer des obligations lors de la souscription de la fameuse police d'assurance, et lors de la survenance d'un sinistre couvert, quant à l'assureur il doit procéder à une gestion minutieuse du sinistre déclaré et du recours exercé.

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés

Conclusion

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

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

Chapitre 04

*Procédures de gestion de l'assurance
transport maritime sur facultés au sein
de la SAA*

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

L'assurance maritime est un facteur qui développe l'approche client, elle permet de lui servir la garantie contre les risques qui peuvent être subis durant le transport de marchandises puisqu'elle constitue une branche majeure de l'économie qui nécessite des fonds importants pour l'indemnisation.

A cet effet, nous avons effectué un stage pratique d'une durée de trente jours du premier au trente avril, au niveau de la Société Algérienne d'Assurance (SAA) leader dans le marché des assurances en Algérie, auprès de l'agence Bejaia « A » code 3201, le stage a permis de recueillir et de collecter un ensemble d'informations et ce en ayant recours au savoir faire et à l'expérience des agents d'assurance se trouvant notamment au niveau de l'agence SAA code 3201, de la direction régionale de Sétif et de la direction générale de la SAA. Les informations ainsi recueillies ont servi à l'établissement de notre travail qui consiste à l'étude des cas sur les sinistres maritimes notamment leurs règlements par l'assurance.

Le présent chapitre se répartit en trois sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil, la deuxième est consacrée à l'étude de la production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA, quant à la troisième section son objet est l'étude de l'indemnisation des sinistres en assurance transport sur facultés au sein de la SAA.

Section 1 : Présentation générale de la Société Algérienne d'Assurance (SAA)

Il est nécessaire dans un premier temps de donner une brève présentation de l'organisme d'accueil, à savoir la Société Algérienne d'Assurance SAA.

1.1.. Historique de la SAA

La SAA a connu trois grandes phases depuis sa création :

1.1.1. De la création à la gestion du monopole

Cette phase est caractérisée par :

- Le 12 décembre 1963 : création de la SAA sous forme d'une société mixte Algéro-Egyptienne (61%-39%)

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

- Le 27 mai 1966 : institution du monopole de l'Etat sur les opérations d'assurance par ordonnance numéro 66.127, ayant conduit à la nationalisation de la SAA par ordonnance numéro 66.129.

1.1.2. De la spécialisation à l'autonomie des entreprises

Les points marquants cette phase sont :

- Exploitation du marché dans le cadre du monopole de l'Etat sur les opérations d'assurance, en concurrence avec la CAAR, et suppression des intermédiaires privés des assurances en 1972.
- Janvier 1976 : spécialisation des entreprises d'assurance, la SAA a été chargée de développer les segments de marché concernant les branches d'assurances suivants :
 - Automobile ;
 - Risques des ménages, des artisans et commerçants, des collectivités locales et autre institutions relevant du secteur de la santé et des professionnels ;
 - Des assurances de personnes.
- Février 1989 : Transformation de la SAA en entreprise publique économique dans le cadre de l'autonomie des entreprises.
- 1991 : levée de la spécialisation des entreprises publiques d'assurance, la SAA se lance dans la couverture des risques industriels, de la construction, de l'engineering et du transport, pour étendre ses activités aux risques agricoles à compter de l'année 2000.

1.1.2. Levée du monopole de l'Etat sur les activités d'assurance en 1995

Cette période est caractérisée par :

- L'application de l'ordonnance 95/07 de janvier 1995, complétée et modifiée par la loi numéro 06/04 conduisant à :
 - L'ouverture du marché aux investisseurs nationaux et étrangers ;
 - La réintroduction des intermédiaires privés (agents généraux, courtiers et bancassurance) ;
 - La mise en place des outils de contrôles du marché et la création de la commission Nationale de Supervision des Assurances ;
 - La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances de dommages

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

1.2. Réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurances (SAA)

La société Algérienne d'assurances (SAA) est une société par actions (SPA) au capital social de 20 milliards de dinars, domiciliée au 05 boulevard Ernesto Che Guevara Alger. Le réseau de distribution de la SAA est constitué de 15 Directions régionales, chargées de la mise en œuvre de la politique commerciale de la société, de 291 agences directes et 182 agents généraux d'assurances ainsi que 22 courtiers et 136 guichets de bancassurance.

Les 15 directions régionales sont : Alger -I Alger II -Alger III- Mouzaia- Tizi Ouzou- Oran- Rélizene –Tlemcene- Sidi bel Abbes- Constantine- Annaba -Sétif- Batna- Ouargla- Béchar.

1.3. Activités de la SAA

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

- Assurances Responsabilité Civile et dommages aux véhicules ;
- Assurances des Commerçants, Particuliers et Professionnels ;
- Assurances des Risques Industriels ;
- Assurances Engineering et Construction ;
- Assurances des Risques Agricoles ;
- Assurances du Transport.

1.4. Présentation de l'agence d'accueil SAA Bejaia code « 3201 »

L'organisme d'accueil SAA code 3201 est situé au 06 rue Ahmed OUGANA, créée 1985 cette agence est de type « A », son rôle est d'élaborer des contrats d'assurance dans les différentes branches et de couvrir tous les frais nécessaires et raisonnables auxquels les assurés sont exposés.

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

Cette agence est composée des services suivants :

1.5.1. Service assurance automobile

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

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

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

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

1.5.3. Service assurance de personnes

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

1.5.4. Service assurance transport

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

1.5.5. Service comptabilité et finance

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

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

Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA

La production ou bien la souscription d'un contrat d'assurance sur faculté nécessite plusieurs procédures et étapes dont celle de la tarification qui n'est pas des moindre. En effet la tarification de l'assurance transport maritime sur facultés est une opération extrêmement importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance qui permet d'indemniser un assuré en cas de sinistre.

2.1. Procédures relatives à la fonction production

La souscription et la domiciliation des polices d'assurance se fait par le réseau commercial à savoir : les agences qui sont chargées de la réception de la clientèle, de la délivrance des polices d'assurances et de l'encaissement des primes à l'établissement du contrat, de la gestion et du règlement des sinistres.

L'enregistrement et la gestion des polices et avenants doivent obéir à la procédure suivante :

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

2.1.1. Etape de demande d'assurance

Toute demande de couverture doit se faire par un questionnaire (voir annexe N°01) dûment rempli est signé par l'assuré. Toute modification des conditions d'assurance d'un contrat déjà existant doit faire l'objet d'un écrit adressé par l'assuré à l'agence. L'effet de ces nouvelles conditions sera la date de réception de celui-ci.

2.1.2. Etape de la tarification

Après examen de la demande de couverture et/ou du questionnaire, la structure chargée de la production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs en vigueur et les pouvoirs de souscription.

2.1.3. Etape de confection des documents

Une fois que le risque étudié et tarifé, les conditions particulières doivent être rédigées. La police ou l'avenant doit être confectionnée en trois (03) exemplaires, lorsque'il s'agit d'un contrat ne dépassant pas les limites de souscription.

2.1.4. Etape de paiement de la prime (à la caisse)

L'ensemble des exemplaires du contrat accompagné des quittances de règlement sont remis au caissier afin que l'assuré puisse s'acquitter de la prime d'assurance correspondante à son contrat d'assurance. Une fois le règlement effectué, le caissier appose la mention « Réglé » et la nature du règlement sur la quittance, et remet un exemplaire du contrat et la quittance de règlement à l'assuré. Le caissier enregistre les références de la police d'assurance et le montant réglé en Toutes Taxes Comprises (TTC) sur le registre de caisse. A la fin de la journée le comptable et le caissier procéderont au pointage des chiffres.

2.1.5. Documents à remettre à l'assuré

A la souscription du contrat d'assurance le producteur doit remettre à l'assuré un exemplaire des conditions générales, ainsi qu'une copie des conditions particulières dûment signées par les deux parties, accompagnées de la quittance de prime.

2.1.6. Enregistrement des polices d'assurances

Un registre de production doit être tenu au niveau de l'agence par sous branche. Les registres doivent être numérotés et paraphés par le Directeur Régional. Ils ne doivent présenter ni ratures ni surcharges.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

2.1.7. Classement des polices et avenants

Une fois le comptable finit d'enregistrer l'ensemble des polices et les primes correspondantes, il renvoie les polices au producteur, qui procédera à l'ouverture de chemise pour chaque police en renseignant la cote de la chemise. Le questionnaire renseigné par l'assuré doit être classé dans la chemise. Les avenants établis au cours de la validité du contrat doivent être classés dans la chemise de la police mère.

2.1.8. Transmission des polices à la direction régionale

A la fin de chaque décade, le producteur établit un bordereau pour l'envoi des polices et avenants réalisés durant la décade. Le bordereau doit être signé par le producteur et le comptable et contresigné par le chef de service production et/ou le chef d'agence.

2.2. Etude de tarification des facultés maritimes au sein de la SAA

La tarification de l'assurance transport maritime sur facultés aboutit à la détermination de la prime. La tarification est composée de plusieurs critères qui sont :

2.2.1. La nature de la marchandise à assurer

Les marchandises sont classées en sept (07) catégories par rapport à leur degré de vulnérabilité. (voir annexe N°02).

2.2.2. La valeur de la marchandise

L'assuré doit indiquer la valeur pour laquelle il désire assurer la marchandise au moment de la souscription de la police au voyage ou de l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement.

2.2.3. Le mode d'assurance choisi

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie Tous risque ou FAP sauf. (voir annexe N°03).

2.2.4. La provenance de la marchandise

La région ou pays d'où provient la marchandise est un élément essentiel pour la détermination de la prime (Voir annexe N° 03).

2.2.5. Les garanties annexes

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

2.2.5.1. Vol et disparition

Les taux de prime applicables à la garantie « vol et disparition » dépendent de la catégorie des marchandises à déterminer selon la nomenclature « vol et disparition ». Cette nomenclature est divisée en quatre (04) catégories. (voir annexe N°04).

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

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

Tableau N°2 : Taux de la prime relative à la garantie vol et disparition

Catégorie	1	2	3	4
Taux	0.038%	0.077%	0.115%	0.154%

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars 2017

2.2.5.2. Prolongation de séjour à quai

Les marchandises appelées à séjourner à quai après débarquement, au-delà du délai contractuel, peuvent être couvertes moyennant une majoration du taux de base, augmenté, le cas échéant, de celui du vol et disparition, par quinzaine commencée. Comme indiqué au tableau suivant :

Tableau N°3 : Taux de la prime relative à la garantie prolongation de séjour à quai

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

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars 2017.

2.2.5.3. Voyage complémentaire

Dans la couverture « magasin à magasin » et « FOB-site », le trajet terrestre complémentaire ne donne pas droit à une surprime ou majoration, lorsqu'il est circonscrit dans un rayon inférieur ou égal à cinquante kilomètres (50 Km). Au-delà de cette limite, la garantie est accordée moyennant une majoration du taux de base, augmenté le cas échéant de celui du vol et disparition, comme suit :

- 30% pour le transport par moyen propre
- 20% pour le transport public.

2.2.5.4. Risques de guerre

Le taux applicable aux risques de guerre est fixé à 0,040 %. Toutefois, il y a lieu de préciser que ce taux peut subir des fluctuations en fonction des zones dites de guerre empruntées par le navire transporteur.

2.2.6. Surprimes et majorations

Lors de la souscription du contrat d'assurance maritime sur facultés, des surprimes et des majorations sont appliquées dans ses cas ci-dessous :

2.2.6.1. Surprime pour Transbordement

Le taux de surprime, applicable quelque soit le port où le transbordement est effectué, est de 0.077%.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

2.2.6.2. Majoration pour chargement en pontée

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

2.2.6.3. Surprime pour âge et pavillon du navire

Les taux de surprime pour l'âge et le pavillon du navire sont comme suit :

Tableau N°4 : Surprimes pour âge et pavillon du navire

Age du navire	Surprime d'âge	Surprime de pavillon ⁽¹⁾
Moins de 15 ans	/	0,115%
De 16 à 20 ans	0,097%	0,146%
De 21 à 25 ans	0,192%	0,289%
De 26 à 30 ans	0,289%	0,431%
De 31 à 35 ans	0,385%	0,577%
De 36 à 40 ans	0,769%	1,154%
Plus de 40 ans	1,154%	1,731%

Source : à partir des données, document interne du service assurance transport, SAA, mars 2017

(1) :Costa-Rica, Chypre, République Dominicaine, Grèce, Honduras, Liban, Libéria Ile Maldives, Malte, Maroc, Nicaragua, Panama, Singapour et Somalie.

2.2.7. Réductions techniques et rabais

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

2.2.7.1. Transport en conteneurs

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

2.2.7.2. 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 sinistres éventuels ainsi que de préserver les recours, l'assuré aura droit, en cas d'absence de sinistre, à une ristourne équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus Pour cette opération, mais sans dépasser 5% de la prime de base.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

2.2.7.3. Séjour en magasin

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

2.3. Calcul de la prime d'assurance

Pour la couverture des différents risques liés au transport maritime accordé par l'assureur, l'assuré doit verser une somme d'argent qui représente la prime d'assurance.

2.3.1. Calcul de la prime totale

La prime d'assurance est le prix demandé à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance, elle varie en fonction du type de risques assurés. L'assureur n'est pas tenu de délivrer la police d'assurance tant que la prime n'est pas payée, dont son paiement peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement.

La prime totale est la somme de la prime nette, la Taxe sur la valeur ajoutée (TVA), droit de timbre et le coût de la police :

$$\text{La prime totale} = \text{La prime nette} + \text{TVA} + \text{Les droits de timbre} + \text{Coût de la police}$$

2.3.2 Calcul de la prime nette

La prime nette est le produit du taux global et la valeur assurée de la marchandise

$$\text{La prime nette} = \text{Taux globale} * \text{La valeur de la marchandise assurée}$$

2.3.3. Calcul du taux global

Le taux global est calculé sur la base du taux cumulé, des surprimes, des majorations et des réductions, donc on peut écrire :

$$\text{Taux global} = \text{Taux cumulé} + \text{Les surprimes} + \text{Les majorations} - \text{Les réductions}$$

Sachant que ;

- Le taux cumulé est la somme du taux de base et du taux de vol et disparition s'il ya lieu.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

- Le taux de base est déterminé en fonction de la nature de la marchandise, le trajet maritime et la garantie souscrite (FAP sauf ou tout risque).

2.3.4. Exemple de tarification en assurance facultés maritime

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat " Tous Risque plus Vol et Disparition " concernant une expédition maritime de lait en poudre, conteneurisée, d'une valeur de 120 000 000,00 (Dinars Algérien) DA, en provenance du port du Havre vers le port d'Alger, à bord d'un navire âgé de 23 ans et battant pavillon Panama. Ces facultés sont appelées à séjourner à quai pour une durée de 3 quinzaine de jours, au delà du délai contractuel, dans des magasins fermés. Afin de procéder à la détermination du taux globale et de la prime perçue par l'assureur il faut d'abord procéder à la détermination de ce qui suit :

2.3.4.1. Détermination du taux de Base:

- Mode d'Assurance : Tous Risques plus Vol et Disparition.
- Catégories de la marchandise : " Tous Risques " **catégorie 5** (voir annexe N°02).
" Vol et Disparition " **catégorie 4** (voir annexe N°04).
- Provenance du navire : Port du Havre (France sur Atlantique).
- Le taux (Tous Risque) est de 0,637%. (voir annexe N°03).
- Le taux (Vol et Disparition) est de 0,154 % (voir tableau N°02)

$$\begin{aligned}\text{Le taux cumulé} &= \text{Le taux (Tous Risque)} + \text{Le taux (Vol et Disparition)} \\ &= 0,637\% + 0,154\% \\ &= \mathbf{0,791\%}\end{aligned}$$

2.3.4.2. Détermination des surprimes

- Surprime d'Age du navire est de 0,192 % (voir tableau N°04)
- Surprime de pavillon est de 0,289% (voir tableau N°04)

$$\begin{aligned}\text{Totale des surprimes} &= \text{Surprime d'Age du navire} + \text{Surprime de pavillon} \\ &= 0,192\% + 0,289\% \\ &= \mathbf{0,481\%}\end{aligned}$$

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

2.3.4.3. Détermination des taux de majorations (voir tableau N°03).

Prolongation de séjour à quai :

- Premiers Quinzaine : $25\% * 0,791 = 0,198 \%$.
- Deuxième Quinzaine : $40\% * 0,791 = 0,316 \%$.
- Troisième Quinzaine : $40\% * 0,791 = 0,316 \%$.

$$\begin{aligned} \text{Totale des majorations} &= 0,198\% + 0,316\% + 0,316\% \\ &= \mathbf{0.83\%} \end{aligned}$$

2.3.4.4. Détermination des taux des réductions et des rabais

- Séjour en magasin fermé $50\% * 0,83 = 0,415 \%$
- Transport en Containers $25\% * 0,791 = 0,198 \%$

$$\begin{aligned} \text{Total des taux de réductions} &= 0,415\% + 0,198\% \\ &= \mathbf{0,613\%} \end{aligned}$$

$$\text{Taux global est égal à : } (0,791\% + 0,481\% + 0,83\%) - 0,613\% = \mathbf{1,489\%}$$

$$\text{La prime à payer : } (120\,000\,000,00 \text{ DA} * 1,489\%) = \mathbf{1\,786\,800,00 \text{ DA}}$$

La tarification de l'assurance facultés maritime nécessite la prise en considération de plusieurs paramètres et ce afin d'aboutir à la détermination de la prime due par l'assureur.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

Section 03 : Indemnisation des sinistres en assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.

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

Pour mieux comprendre les différentes modalités de règlement, nous allons avoir recours aux procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres puis suivre des exemples concrets tels qu'ils pourraient se présenter dans la pratique.

3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres

Cette gestion implique trois phases :

3.1.1. La phase d'ouverture du dossier

Cette phase comporte :

3.1.1.1. Déclaration de sinistre

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

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

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

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

3.1.1.2. Constitution de la provision (Réserve)

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

3.1.1.3. Enregistrement du dossier sinistre

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

3.1.1.4. Avis de sinistre

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

3.1.2. Phase de la détermination de l'indemnité

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

3.1.3. La Phase de règlement

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

3.1.3.1. Dispatche de règlement

La dispatche doit comporter tous les renseignements relatifs au sinistre considéré ainsi comme un résumé des faits. Elle doit comporter tous les détails concernant le décompte de règlement. Elle doit être établie en quatre exemplaires.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

3.1.3.2. Quittance de règlement

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

3.1.3.3. Pièce de dépense (ordre de paiement)

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

3.1.3.4. Etablissement du chèque

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

3.1.3.5. Classement du dossier après règlement

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

3.2. Règlement en avaries particulières

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

❖ Exemple 1

➤ Présentation des éléments relatifs au sinistre

- Expéditeur (exportateur) : Xinxing ductile iron pipes co,ldt.
- Importateur (assuré) :Eurl Green revolution industries.
- Navire transporteur : Josco changzhou.
- Nature de la marchandise importées : Tubes en acier plus accessoires.
- Quantité de la marchandise importée : 3 624 colis / caisse.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

- Tonnage de la marchandise importée : 2 994,034 Tonne Métrique (TM).
- Port de chargement : Lianyungang (Chine)
- Port de déchargement : Djendjen (Skikda)

L'assuré en l'occurrence Eurl Green revolution industries a procédé à la souscription d'une assurance police au voyage sur facultés auprès de la SAA .La police d'assurance est conclue aux conditions « Tous risque » la valeur de la marchandise assurés est de 1 943 561,13 United States Dollar (USD) soit 165 202 696,05 Dinars Algérien (DA), (voir annexe 05) dans la mesure où à la date de la souscription 1 USD est égal à 85,00 DA. Le taux de franchise sur dommages marchandises appliqué est de 5% avec un minimum de franchise de 50. 000,00 DA.

➤ **Déclaration du sinistre par l'assuré**

Lors du déchargement du navire Josco changzhou des dommages ont été constatés par le réceptionnaire (assuré). De ce fait un expert maritime agréé auprès de la SAA a été désigné pour une éventuelle expertise et estimation des dommages.

➤ **Constation des dommages**

L'expert maritime s'est déplacé sur le lieu de débarquement au niveau du port de Djendjen un constat des dommages a été établi avec le commandant de bord du navire .De ce fait il a été constaté puis reconnu ce qui suit :

- Deux (2) pièces de tube ayant pour référence DN 200 (Diamètre Nominal 200) dépréciées à 15 %, les 02 pièces sont enfoncées à leurs extrémités.
- Sept pièces (07) de tube ayant pour référence DN 40 (Diamètre Nominal 400) dépréciées à 75%.
 - Deux (02) pièces ayant deux trous au milieu des tubes respectivement d'environ cinq (05) et huit (08) centimètre.
 - Cinq (05) pièces enfoncées à leurs extrémités.
- Trois pièces (03) de tube ayant pour référence DN500 (Diamètre Nominal500) dépréciées à 45 %.
 - Une (01) pièce fissurée au milieu du tube.
 - Deux (02) pièces enfoncées à leurs extrémités.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

Selon le rapport d'expertise les dommages cités ci dessus sont dus au mauvais saississage de la marchande dans les cales du navire.

➤ Estimations des dommages

• Pour les tubes DN 500 :

Le nombre de pièces reçus à bord est de 336 leurs longueurs est des 2.016,00 mètre linéaire (ml).

336 pièces → 2 016, 00 ml

3 pièces → $(3 \text{ pièces} * 2\,016,00 \text{ ml}) / 336 \text{ pièces} = 18 \text{ ml}$

1ml → 102, 86 USD

18 ml → $102, 86 \text{ USD} * 18, 00 \text{ ml} = 1\,851, 48 \text{ USD}$

Le montant du préjudice en devise est : $1\,851,48 \text{ USD} * 45\% = 833,17 \text{ USD}$.

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD → 85,00 DA

833,17 USD → $(833,17 \text{ USD} * 85 \text{ DA}) = 70\,819,45 \text{ DA}$

Soit un préjudice de: 70 819,45 DA.

• Pour les tubes DN 400 :

Le nombre de pièces reçus à bord est de 500 leurs longueurs est de 3.000,00 mètre linéaire (ml).

500 pièces → 3 000,00 ml

7 pièces → $(7 \text{ pièces} * 3\,000,00 \text{ ml}) / 500 \text{ pièces} = 42 \text{ ml}$

1ml → 75, 41 USD

42 ml → $(75, 41 \text{ USD} * 42, 00 \text{ ml}) = 3\,167, 22 \text{ USD}$

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

Le montant du préjudice en devise est : $3\,167,22 \text{ USD} * 75\% = 2\,375,42 \text{ USD}$.

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD \longrightarrow 85,00 DA

$2\,375,42 \text{ USD} \longrightarrow (2\,375,42 \text{ USD} * 85 \text{ DA}) = 201.910,70 \text{ DA}$

Soit un préjudice de 201 910,70 DA.

- **Pour les tubes DN 200 :**

Le nombre de pièce reçus à bord est de 3 167 leurs longueurs est des 19 002 ,00 mètre linéaire (ml).

3 167 pièces \longrightarrow 19 002,00 ml

2 pièces \longrightarrow $(2 \text{ pièces} * 19\,002,00 \text{ ml}) / 3\,167 \text{ pièces} = 12 \text{ ml}$

1ml \longrightarrow 18, 73 USD

12 ml \longrightarrow $(18,73 \text{ USD} * 12,00 \text{ ml}) = 224,76 \text{ USD}$

Le montant du préjudice en devise est : $224,76 * 15\% = 33,714 \text{ USD}$.

Le montant du préjudice en dinas algérien est :

1 USD \longrightarrow 85,00 DA

$33,714 \text{ USD} \longrightarrow (33,714 \text{ USD} * 85,00 \text{ DA}) = 2\,865,69 \text{ DA}$

Soit un préjudice de 2 865,69 DA.

Le montant global du préjudice est : $70\,819,45 + 201\,910,70 + 2\,865,69 = 275\,595,84 \text{ DA}$

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

➤ Règlement du dossier sinistre

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

- Ouverture d'un dossier sinistre
- Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
 - Police d'assurance (voir annexe N° 05) ;
 - Déclaration de sinistre (voir annexe N°06) ;
 - Facture commerciale domiciliée à la BNP Paris bas El-Djazair. (voir annexe N° 07).
 - Le connaissance maritime (voir annexe N°08) ;
 - Rapport d'expertise numéro 714/BEMACT/SK/15.
 - Note de débit ;
 - Lettre de réserve. (voir annexe N° 09) ;
 - Bordereau de réserves (voir annexe N° 10) ;
 - Note d'honoraire de l'expert.

➤ Etude du dossier sinistre

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

➤ Détermination du montant de l'indemnité

Le montant de l'indemnité allouée à l'assuré est, comme suit : montant de l'évaluation (principal) de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat qui est de 50 000,00 DA

Principal : 275 595,84 DA

Frais d'expertise : 11 483,55 DA

Franchise : 50 000 ,00 DA.

$$\begin{aligned}\text{Le montant de l'indemnité} &= (\text{Principal} + \text{Frais d'expertise}) - \text{la franchise} \\ &= (275\,595,84 \text{ DA} + 11\,483,55 \text{ DA}) - (50\,000,00) \\ &= 237\,079,40 \text{ DA.}\end{aligned}$$

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

Le montant de l'indemnité est de : 237 079,40 DA.

Par quittance de règlement (voir annexe N°11), un chèque a été établi au profit de l'assuré Green revolution industries.

➤ Exercice du recours par l'assuré

Une fois l'indemnité perçue par l'assuré celui-ci a signé un acte de subrogation (voir annexe N°12) au profit de la SAA pour que cette dernière puisse prendre son droit de recours à concurrence de l'indemnité versée. En effet en premier lieu la SAA exercé un recours amiable par une réclamation (voir annexe N°13et 14) envoyée au débiteur qui et le club P&I (protection et d'indemnisation), de l'armateur ou bien du transporteur, l'invitant ainsi à régler sa dette aucune lettre de garantie n'a été reçu par la SAA. De ce fait un recours judiciaire a été entamé afin de préserver les délais, en effet le droit d'exercer le recours par le biais de la justice expire dans un délai d'une année à compter de la date du sinistre, un avocat a été désigné pour représenter l'affaire au niveau du tribunal section maritime (le dossier est toujours en cours).

❖ Exemple 2

Nous sommes en présence d'une importation de 90 quatre-vingts bobines en tôle d'acier les référence relative à l'opération d'importation sont les suivantes :

- Expéditeur (exportateur) : Thyssenkrupp steel
- Importateur (assuré) : ENIEM unité cuisson (Tizi ousou)
- Navire transporteur : SAOURA
- Port d'attache du navire : Alger
- Pavillon du navire : Algérien
- Année de construction du navire : 2012
- Transporteur ou affréteur : CNAN NORD
- Nature de la marchandise importées : 90 bobines en tôle d'acier.
- Poids brut des bobines : 506 840,00 Tonne Métrique (TM).
- Port de chargement : Anvers (Belgique).
- Port de déchargement : Bejaia.

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

L'assuré en l'occurrence ENIEM unité cuisson a procédé à la souscription d'une assurance police d'abonnement sur facultés auprès de la SAA .La police est conclue aux conditions « tous risque » plus « Vol et disparition» la valeur de la marchandise assurés est de 337 322,44 Euro soit 38 999 264,04 DA (Dinars Algérien) dans la mesure où à la date de la souscription 1 Euro est égal à 115,6142 DA. Le taux de franchise sur dommages marchandises appliqué est nul .l'expédition est constatée par un avis d'aliment.

➤ Constatations des dommages

A la requête de l'ENIEM unité cuisson de Tizi ouzou un expert maritime a intervenu sur le terre -plein du quai central, poste numéro (huit) 08 port de Bejaia. L'expert a constaté (cinq) 05 bobines de tôle endommagées à divers degrés d'importance .L'expert a relevé et reconnu ce qui suit :

- Trois (03) bobines (code 100203) ayant leurs bordures enfoncées, dépréciées à 20%.
- Deux (02) bobines (code 100310) ayant leurs bordures enfoncées, dépréciées à 10%

➤ Estimations des dommages

En fonction des documents qui ont été communiqué à l'expert, ce dernier a estimé le montant des dommages comme suit :

Tableau N°5: Estimation des dommages par l'expert maritime.

Code	Quantité	Poids Net (T/M)	Taux de Dépréciation	Poids Endommagé (T/M)	Coût unitaire (Euro/TM)	Totale Dommages (Euro)
100203	03	14,811	20%	2,9622	732,00	2 168,33
100310	02	10,120	10%	1,012	687,00	695,25
Total	05	//////////	//////////	3,974	//////////	2 863,58

Source : à partir du rapport d'expertise numéro 069B16.

1EURO = 115,6142 DA et ce selon l'avis d'aliment établi par la SAA.

Soit : 2 863,58 * 115,6142 = 331 070, 51 DA.

Le montant des dommages initial s'élève donc à la somme de : 331 070,51 DA représentant

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

la valeur de remplacement de 3,974 T/M de tôles.

Cependant, ces 3,974 T/M de tôles inutilisables, conservent une valeur résiduelle, sous forme de déchets ferreux, au tarif de 20 000,00 DA la tonne métrique.

Soit : $3,974 \text{ T/M} * 20\,000,00 \text{ DA} = 79\,480,00 \text{ DA}$.

$\begin{aligned} \text{Le montant des dommages} &= \text{montant des dommages initial} - \text{la valeur résiduelle} \\ &= 331\,070,51 - 79\,480,00 \\ &= 251\,590,51 \text{ DA} \end{aligned}$

➤ Causes des dommages et conclusion

Avaries consécutives à de multiples chocs et heurtes lors de l'opération de déchargement et également durant le stockage à quai. Mise à terre brutale et coups de fourches du chariot élévateur (enfouissement et torsions sur les parois internes) lors de la pose et stockage à quai.

➤ Etude du dossier sinistre

Après l'ouverture d'un dossier sinistre et la réclamation des pièces nécessaire à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :

- Avis d'aliment établi par l'assuré en l'occurrence ENIEM unité cuisson (voir annexe N° 15) ;
- Avis d'aliment relatif à la police d'abonnement établi sous le logiciel ORASS (voir annexe N°16)
- Déclaration de sinistre (voir annexe N°17) ;
- Avis de sinistre établi sous le logiciel ORASS (voir annexe N° 18) ;
- Facture commerciale domiciliée à la Banque Extérieure d'Algérie (voir annexe N°19) ;
- Le connaissance maritime (voir annexe N°20) ;
- Rapport d'expertise numéro 069B16.
- Lettre de réserve. (voir annexe N°21) ;

Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA

- Bordereau de réserves (voir annexe N°22) ;
- Note d'honoraire de l'expert. (voir annexe N° 23).

Un accord de règlement a été donné par la direction générale de la SAA en faveur de l'ENIEM unité cuisson. Le montant de l'indemnisation est de 251 590,51 DA aucune franchise n'a été déduit dans la mesure où lors de la souscription du contrat d'assurance la SAA et l'ENIEM se sont entendus sur l'application d'aucune franchise.

Une fois l'accord de règlement accordé par la direction générale de la SAA, celle-ci ordonna la réclamation de l'acte de subrogation afin de pouvoir constituer le dossier de fond et de faire une action contre le transporteur CNAN nord, et l'aconier (L'entreprise Portuaire de Bejaia), qui sont les principales responsables des dommages occasionnés, à dire d'expert et sur la base de la lettre de réserve émise par l'ENIEM et le bordereau de réserve émis par l'entreprise portuaire de Bejaia.

Conclusion

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

Lors de notre stage pratique au niveau de la SAA, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance faculté maritime, en outre on a constaté que toute transaction commerciale des marchandises par voie maritime peut être confrontée à des risques qui nécessitent la souscription d'une police d'assurance sur facultés auprès d'une compagnie d'assurance choisie par les clients en fonction de leurs besoins. Il est à noter que l'assurance maritime est très coûteuse en termes de règlement des sinistres.

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime de marchandises est aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit international des marchandises. Mais cela n'est pas sans risque dans la mesure où des préjudices et des sinistres peuvent survenir portant ainsi atteinte aux marchandises expédiées. Pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance transport maritime apparaît donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

En outre, même si l'assurance du transporteur permet de couvrir certains risques, les conventions internationales prévoient des limitations des responsabilités de ce dernier. Pour se mettre à l'abri de pertes non remboursables, des risques d'insolvabilité du transporteur et des délais souvent très longs de règlement, l'assurance transport maritime des marchandises (facultés) doit toujours être envisagée lors de la négociation du contrat commercial international.

L'assurance transport maritime donne lieu à un contrat, ce dernier est adapté à chaque situation, à chaque trafic, à chaque opération commerciale. Cette perpétuelle adaptation à la demande et au besoin de la clientèle est la caractéristique fondamentale de l'assurance transport maritime. De plus La police-type prévoit deux modes principaux de couverture; une assurance tous risque et une assurance FAP-SAUF, mais elle laisse les parties libres de convenir tout autre mode d'assurance. Un clausier type prévoit la possibilité de couverture selon les modes détaillés qui permettent d'adapter la garantie à tous les cas particuliers.

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

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier les procédures de souscription et de règlement des sinistres en assurance transport maritime sur faculté. De ce fait on a entamé un stage au sein d'une compagnie d'assurance en l'occurrence la Société Algérienne d'Assurance, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude de cas réels de sinistre en termes d'avaries particulières et par

conséquent leurs indemnisations par la SAA. Notre travail a connu certaines difficultés et barrières, à savoir : le manque d'informations relatives aux procédures de règlement notamment en avaries communes, sous prétexte de confidentialité, du faible taux de souscription dans le domaine de l'assurance maritime, du faible taux de la réalisation d'une avarie commune, en effet l'avarie commune se produit rarement et de la complexité de la procédure d'indemnisation en avarie commune, ce qui nous a conduits à étudier un règlement en avaries particulières.

De plus, nous avons pu constater que lors de la souscription d'une assurance maritime sur facultés, la clientèle s'attache à rechercher une garantie aussi étendue que possible. En l'état actuel du marché, on peut affirmer que l'ensemble des marchandises faisant l'objet de vente sur documents sont assurées selon la formule tout risque plus vol et disparition. On peut expliquer ce besoin de sécurité par les mécanismes même du commerce international. Les ventes maritimes - CIF ou FOB- sont des ventes au départ qui mettent la chose vendue aux risques et à la charge de l'acheteur, le transfert de la propriété de la marchandise s'effectuant au moment où celle ci est mise à bord du navire au port d'embarquement. Ce même besoin de sécurité est éprouvé par le banquier dont le rôle est essentiel dans l'ouverture d'un crédit documentaire. En effet la banque trouve dans la police d'assurance une garantie de premier ordre en cas d'insolvabilité de son client. Ainsi, la sécurité des échanges exige que l'acheteur soit protégé efficacement contre les risques multiples auxquels la marchandise est exposée pendant son déplacement. La recherche d'une garantie d'assurance extensive est le corollaire de la sécurité de l'opération commerciale internationale.

Malgré les obstacles rencontrés, le travail que nous avons accompli nous a donné l'opportunité d'avoir une idée générale sur le domaine professionnel et ainsi compléter nos acquis théoriques par une expérience pratique.

Ce mémoire n'a pas pu répondre à toutes les questions posées en l'occurrence les procédures d'indemnisation en assurance facultés maritime, sachant qu'il n'a pas abordé le règlement en avaries communes et la gestion du recours judiciaire en termes d'assurance maritime sur facultés.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- ALBERT Jean-Luc, Douane et droit douanier, Ed. Broché, France, 2013.
- BAUCHET Pierre, L'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998.
- BAUWENS Valentin et WALHIN Jean-François, La titrisation du risque d'assurance, Ed. Larcier, Bruxelles, 2008.
- BELALMICH Sabine, Bien assuré les siens, Ed. Chiron, Paris, 2005.
- BELOTTI Jean, Transport international de marchandises, Ed. Broché, 5^{ème} édition, France, 2015.
- BERTRAND Marc, L'assurance incendie : sécurité, garantie, prévention, Ed. L'Argus, France, 1977.
- BESSON Jean-Luc et PATRAT Christian, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed. Economica, France, 2005.
- CHARRE -SERVEAU Martine et LANDEL Jaunes, Lexique juridique et pratique des termes d'assurance, Ed. l'Argus, France, 1997.
- CHEVALIER Denis et DUPHIL François, Transporter à l'international, Ed. Foucher, 4^{ème} édition, France, 2009.
- CUILBAULT François, ELIASHBERG Constant et LATRASSE Michelle, Les grands principes de l'assurance, Ed. L'argus, 6^{ème} édition, 2003, Paris.
- DAILLY Donald, Logistique et transport international de marchandises, Ed. L'Harmattan, 1^{ère} édition, Paris, 2014.
- DAMIEN Marie-Madeleine, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2^{ème} édition, Paris, 2005.
- DEVOET Claude, Les assurances de personnes, Ed. Broché, 2^{ème} édition, France, 2006.
- HENRIET Dominique et ROCHET Jean-Claude, Microéconomie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1991.
- KOSSI Albert et THOO Francis, Les règlements contentieux des avaries de la phase de transport maritime, Ed. Lit -Verlag, France, 2003, P 196.
- LAMBERT- FAIVRE Yvonne, Droit des assurances, Ed. Dalloz, Paris, 1986.

- LEGRAND Ghislaine, MARTINI Hubert, Commerce international, Gestion des opérations import-export, Ed. Dunod, 2008.
- LEGRAND Ghislaine et MARTINI Hubert, Management des opérations de commerce international, Ed. Dunod, 8^{ème} édition, Paris, 2007.
- LORENZO Jean-Hervé et EWALD François, Encyclopédie de l'assurance, Ed. Economica, Paris, 1997.
- MARCQ Jean-Patrick, Risques et assurances transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux, Ed. L'Argus de l'assurance, France, 2003.
- PARIS Catherine, Le régime de l'assurance protection juridique, Ed. Larcier, Bruxelles, 2004.
- PASCO Corinne, Commerce international, Ed Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002.
- PERRILLAT Jean –François et ROUE Jaques, Transport marchandises : faire du risque un allié de la performance, Ed. Broché, France, 2007.
- PUTZEYS Jaque, Droit des transports et droit maritime, Ed. Bruylant, Bruxelles, 1993.
- ROCHELLE André, Livre d'assurance : top pratique, Paris édition : Top 1999.
- Thomas Jean-Paul, et al, Lamy Transport, Tome 2, Commission de transport, mer, fer, air, commerce extérieur, Ed. Lamy, 2002.
- VINCENT Philippe, Droit de la mer, Edition Larcier, Bruxelles, 2008.
- WALHIN Jean-François, La Réassurance », Ed. Broché, 2^{ème} édition, France, 2012.
- WERNER August-Raynald, Traité de droit général , Ed .Droz, Genève, 1964.
- YEATMAN Jérôme, Manuel international de l'assurance, Ed. Economica, France, 1988.

Articles de revues

- WINEBRAKE James, et al, « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, Chapitre 3.

Thèses et mémoires

- BENAHMED Kafia, Essai d'analyse de la relation entre l'assurance et la croissance économique en Algérie, Mémoire de magistère en sciences économiques, option monnaie, finance et banque, université Mouloud MAMMERRI de Tizi ouzou, 2014.

- HAMNACHE Rabah, Gestion des avaries communes en facultés maritimes, Mémoire de fin d'étude diplôme d'ingénieur d'Etat en statistique et économie appliquée, option finance et actuariat, école nationale supérieure de statistique et d'économie appliquée, 2013.
- MOUKOUTOU RENAMY Mélanie, Expertise maritime dans la chaîne de transport international, mémoire de master en sciences économiques, Institut professionnel de l'entreprise, Dakar, 2010.
- Séminaire sur les assurances transport maritime, Société Algérienne d'Assurance, Direction du transport, 18 novembre 2012. Alger.

Textes juridiques

- 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 « Règle de la Haye ».
- L'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
- L'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

Sites internet

- <http://www.douane.gouv.fr/articles/a10836-incoterms-pour-une-meilleure-performance>.
- <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/Type-transport-marchandises.htm>
- <http://www.juritravail.com/Article/generalite-assurance/Id/34#caracteristiques-contrats-drsquoassurance>.
- <https://www.mataf.net/fr/edu/glossaire/sinistre>.
- <http://www.cna.dz/content/SearchText=le+souscripteur>.
- <http://www.cours-de-droit.net/le-role-social-et-economique-de-l-assurance-a121606612>.
- <https://www.insurancespeaker-wavestone.com/2016/04/6336/>.
- <http://www.saa.dz/espace-entreprises/transport.html>.
- http://www.caat.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=12.

Table des matières

Table des matières

Remerciements	
Liste des abréviations	
Liste des tableaux	
Sommaire	
Introduction générale	1
Chapitre 01 : Aperçu global sur le transport maritime international de marchandises	4
Section 01 : La législation et conventions liées au transport maritime international	4
1.1. Les différentes conventions relatives au transport maritime international	4
1.1.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1294	5
1.1.1.1. La responsabilité	5
1.1.1.2. L'obligation	5
1.1.1.3. L'exonération	5
1.2.2. La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968	5
1.1.2.1. Le cas de responsabilité	6
1.1.2.2. Cas d'exonération	6
1.1.2.3. Le champ d'application	6
1.1.3. La convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles d'Hambourg)	7
1.1.3.1. Champ d'application	7
1.1.3.2. Responsabilité et exonération	7
1.1.4. Les règles de Rotterdam	8
1.2. Les termes du commerce international (INCOTERMS)	9
1.2.1. Incoterms et formalités douanières	9
1.2.2. La réforme des incoterms 2010	9
1.2.2.1. Les incoterms utilisables dans le transport maritime	10
1.2.2.2. Les incoterms utilisables pour tous les types de transport (multimodo)	11
Section 02: Les intervenants dans le transport maritime international et la variété des marchandises transportées	13

2.1. Les intervenants dans une expédition maritime.....	13
2.1.1. Le chargeur	13
2.1.2. Le transporteur.....	13
2.1.3. L'agent consignataire.....	14
2.1.3.1. Le consignataire du navire.....	14
2.1.3.2. Le consignataire de la cargaison.....	15
2.1.4. Le manutentionnaire.....	15
2.1.5. L'aconier.....	16
2.1.6. Le transitaire.....	16
2.1.7. Les autorités douanières.....	17
2.1.8. Le banquier.....	17
2.1.9. L'assureur.....	17
2.2. Les variétés de marchandises transportées.....	18
2.2.1. La nature des marchandises transportées.....	18
2.2.1.1. Les produits périssables.....	18
2.2.1.2. Les produits dangereux et fragiles.....	19
2.2.2. Typologie des marchandises transportées.....	20
2.3. Les documents relatifs au transport maritime international de marchandises.....	21
2.3.1. La lettre de transport maritime.....	21
2.3.2. Le connaissement « Bill of lading » (B/L).....	21
2.3.3. La facture commerciale.....	22
2.3.4. La liste de colisage.....	22
2.3.5. Le certificat d'origine.....	22
2.3.6. Le certificat d'assurance.....	22
Conclusion	23
Chapitre 02 : Cadre conceptuel et théorique de l'assurance : cas de l'assurance maritime.....	24
Section 01 : Approche théorique de l'assurance.....	24
1.1. Historique de l'assurance.....	24
1.1.1. Genèse de l'assurance.....	24

1.1.2. Le passage de la donation à l'assurance.....	25
1.1.3. Les grands tournants de l'histoire de l'assurance.....	25
1.1.4. L'assurance moderne.....	25
1.2. Définition de l'assurance.....	26
1.2.1. Définition juridique.....	26
1.2.2. Définition technique.....	26
1.3. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques.....	26
1.3.1. Nommé.....	27
1.3.2. Consensuel.....	27
1.3.3. Aléatoire.....	27
1.3.4. Synallagmatique.....	27
1.3.5. De bonne foi.....	27
1.3.6. Successif.....	28
1.3.7. Onéreux.....	28
1.3.8. Un contrat d'adhésion.....	28
1.4. Les deux catégories d'assurances.....	28
1.4.1. Les assurances de personnes.....	28
1.4.1.1. Les assurances de répartition.....	28
1.4.1.2. Les assurances de capitalisation.....	28
1.4.2. Les assurances de dommages.....	29
1.4.2.1. Les assurances de choses (biens).....	29
1.4.2.2. Les assurances de responsabilité.....	29
1.5. Les éléments d'une opération d'assurance.....	29
1.5.1. Le risque.....	29
1.5.2. La prime ou la cotisation.....	30
1.5.3. Le sinistre.....	30
1.5.4. La prestation de l'assureur.....	30
1.5.5. La compensation au sein de la mutualité.....	31
1.6. Les parties d'une opération d'assurance.....	31

1.6.1. L'assuré.....	31
1.6.2. L'assureur.....	31
1.6.3. Le souscripteur.....	32
1.6.4. Le bénéficiaire.....	32
1.6.5. Le tiers.....	32
1.7. Le mécanisme de l'assurance.....	32
1.7.1. L'homogénéité des risques.....	32
1.7.2. La dispersion des risques.....	33
1.7.3. La division des risques.....	33
1.7.3.1. La coassurance.....	33
1.7.3.2 La réassurance.....	33
1.8. Rôle de l'assurance.....	34
1.8.1. Le rôle social de l'assurance.....	34
1.8.2. Le rôle économique de l'assurance.....	34
1.8.2.1. L'assurance facteur de sécurité.....	35
1.8.2.2. L'assurance mobilise l'épargne.....	35
1.8.2.3. L'assurance « moyen de crédit ».....	35
Section 02 : Concepts relatifs à l'assurance maritime.....	36
2.1. Historique de l'assurance maritime.....	36
2.2. Définition de l'assurance maritime.....	37
2.3. Les types d'assurance maritime.....	38
2.3.1. Assurance maritime corps du navire.....	38
2.3.2. Assurance facultés maritime.....	39
2.4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime.....	39
2.4.1. Les compagnies d'assurances.....	39
2.4.2. Le courtier d'assurance maritime.....	40
2.4.3. Les agents maritimes d'assurance.....	40
2.4.4. L'expert maritime.....	41
Conclusion	42

Chapitre 03 : Fonctionnement de la police d'assurance maritime sur facultés.....	43
Section 01 : Notions relatives à la police d'assurance maritime sur facultés.....	43
1.1. Définition de la police d'assurance maritime sur facultés.....	43
1.2. Les caractéristiques de la police d'assurance maritime sur facultés.....	44
1.2.1. L'assurance maritime est une assurance de choses.....	44
1.2.2. Le principe indemnitaire.....	44
1.2.3. Principe d'unité et continuité de la garantie.....	44
1.3. Les variétés de police d'assurance sur facultés.....	44
1.3.1. La police au voyage.....	45
1.3.2. La police à alimenter (ou à éteindre).....	45
1.3.3. La police d'abonnement (ou flottante).....	45
1.3.4. La police « tiers chargeurs ».....	45
1.4. La nature des risques garantis.....	46
1.4.1. Les avaries particulières.....	46
1.4.2. Les avaries communes.....	47
1.5. La nature de la couverture maritime sur facultés.....	48
1.5.1. La garantie Franc D'Avaries Particulières Sauf (FAP SAUF).....	48
1.5.2. La garantie « TOUS RISQUE ».....	48
1.5.3. Les garanties communes aux deux modes d'assurance.....	49
1.6. Les risques exclus dans tous les cas de garanties d'assurance.....	49
1.6.1. Exclusions absolues.....	49
1.6.2. Exclusion relatives (rachetables).....	50
1.7. La durée du risque.....	51
1.7.1. La couverture de magasin à magasin.....	51
1.7.2. La couverture FOB-SITE.....	51
1.7.3. La couverture FOB-quai de débarquement.....	51
Section 02 : Souscription, gestion sinistre et exercice du recours en assurance facultés maritime.....	52
2.1. Souscription de la police d'assurance sur facultés.....	52

2.1.1. Renseignement relatifs au risque.....	52
2.1.1.1. La nature de la marchandise.....	52
2.1.1.2. Le mode d'emballage.....	52
2.1.1.3. Le nombre et poids des colis ou des quantités expédiées.....	52
2.1.1.4. Le voyage à assurer.....	53
2.1.1.5. Le navire transporteur.....	53
2.1.2. Paiement de la prime.....	53
2.1.3. Taxes, droits et impôts.....	54
2.2. Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre.....	54
2.2.1. Déclaration du sinistre par l'assuré.....	54
2.2.2. Accomplir certaines mesures conservatoires.....	54
2.2.3. Conserver le recours au profit de l'assureur.....	55
2.2.3.1. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables.....	55
2.2.3.2. Etablissement d'un procès-verbal de constat contradictoire.....	56
2.2.4. Constatation des dommages et pertes.....	56
2.2.5. Constatation du dossier de réclamation.....	57
2.2.6. Le règlement de l'indemnité d'assurance.....	57
2.2.6.1. Règlement en avaries.....	58
2.2.6.2. Le règlement en délaissement.....	58
2.2.6.3. La franchise.....	58
2.3. Exercice du recours en assurance facultés maritime.....	59
2.3.1. Les documents de réclamation du recours.....	59
2.3.1.1. Connaissance ou autre titre de transport.....	59
2.3.1.2. Lettre de réserve.....	59
2.3.1.3. Rapport d'expertise ou attestation de perte.....	59
2.3.1.4. Acte de subrogation.....	60
2.3.1.5. Procès verbal de constat contradictoire.....	60
2.3.1.6. Facture commerciale.....	60
2.3.2. Les procédures de recours.....	60

2.3.2.1. Le recours amiable.....	60
2.3.2.2. Le recours contentieux.....	60
Conclusion	61
Chapitre 04 : Procédures de gestion de l'assurance transport maritime sur facultés au sein de la SAA.....	62
Section 01 : Présentation générale de la Société Algérienne d'Assurance (SAA).....	62
1.1. Historique de la SAA.....	62
1.1.1. De la création à la gestion du monopole.....	62
1.1.2. De la spécialisation à l'autonomie des entreprises.....	63
1.1.3. Levée du monopole de l'Etat sur les activités d'assurance en 1995.....	63
1.2. Réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance (SAA).....	64
1.3. Activités de la SAA.....	64
1.4. Présentation de l'agence d'accueil SAA Bejaia code « 3201 ».....	64
1.5. Les différents services de l'agence d'accueil.....	64
1.5.1. Service assurance automobile.....	64
1.5.2. Service assurance IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers).....	64
1.5.3. Service assurances de personnes.....	65
1.5.4. Service assurance transport.....	65
1.5.5. Service comptabilité et finance.....	65
Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.....	65
2.1. Procédures relatives à la fonction production	65
2.1.1. Etapes de demande d'assurance.....	65
2.1.2. Etape de la tarification.....	66
2.1.3. Etape de confection des documents.....	66
2.1.4. Etape de paiement de la prime (à la caisse).....	66
2.1.5. Documents à remettre à l'assuré.....	66
2.1.6. Enregistrement des polices d'assurances.....	66
2.1.7. Classement des polices et avenants.....	67
2.1.8. Transmission des polices à la direction régionale.....	67

2.2. Etude de tarification des facultés maritimes au sein de la SAA.....	67
2.2.1. La nature de la marchandise à assurer.....	67
2.2.2. La valeur de la marchandise.....	67
2.2.3. Le mode d'assurance choisi.....	67
2.2.4. La Provenance de la marchandise.....	67
2.2.5. Les garanties annexes.....	67
2.2.5.1. Vol et disparition.....	67
2.2.5.2. Prolongation de séjour à quai.....	68
2.2.5.3. Voyage complémentaire.....	68
2.2.5.4. Risque de guerre.....	68
2.2.6. Surprimes et majorations.....	68
2.2.6.1. Surprime pour Transbordement	68
2.2.6.2. Majoration pour chargement en pontée.....	69
2.2.6.3. Surprime pour âge et pavillon du navire.....	69
2.2.7. Réductions techniques et rabais.....	69
2.2.7.1. Transport en conteneurs.....	69
2.2.7.2. Surveillance du déchargement.....	69
2.2.7.3. Séjour en magasin.....	70
2.3. Calcul de la prime d'assurance.....	70
2.3.1. Calcul de la prime totale.....	70
2.3.2. Calcul de la prime nette	70
2.3.3. Calcul du taux global.....	70
2.3.4. Exemple de tarification en assurance facultés maritime.....	71
2.3.4.1 Détermination du taux de base	71
2.3.4.2. Détermination des surprimes.....	71
2.3.4.3. Détermination des taux de majorations.....	72
2.3.4.4. Détermination des taux des réductions et rabais.....	72
Section 03 : Indemnisation des sinistres en assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA.....	72
3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres.....	73

3.1.1. La phase d'ouverture du dossier.....	73
3.1.1.1. Déclaration de sinistre.....	73
3.1.1.2. Constitution de la provision (Réserve).....	74
3.1.1.3. Enregistrement du dossier sinistre.....	74
3.1.1.4. Avis de sinistre.....	74
3.1.2. Phase de la détermination de l'indemnité.....	74
3.1.3. La phase de règlement.....	74
3.1.3.1. Dispatche de règlement.....	74
3.1.3.2. Quittance de règlement.....	75
3.1.3.3. Pièce de dépense (ordre de paiement).....	75
3.1.3.4. Etablissement de chèque.....	75
3.1.3.5. Classement du dossier après règlement.....	75
3.2. Règlement en avaries particulières.....	75
Conclusion.....	83
Conclusion générale.....	84
Bibliographie	
Annexes	
Table des matières	

Résumé

L'assurance transport maritime en Algérie apparait comme un facteur qui pourra encourager l'essor des échanges de marchandises entre les différents pays et développer en quelque sorte les régions littorales là où se trouve les zones portuaires.

Bejaia est un pôle économique où foisonne l'activité de l'import-export, tous les acteurs de la filière du transport maritime se sont implantés dans cette ville, les compagnies d'assurance ont leur mot à dire par rapport à cette activité, la Société Algérienne d'Assurance (SAA) est l'une de ces compagnies qui contribuent au quotidien au développement de cette activité à travers une panoplie de services qu'elle propose.

Abstract

The shipping insurance transport in Algeria has appeared as an important element which encourage the exchange of goods between differentes contries and espieccally lands capes rigions where we can find the shipping zones.

Bejaia is one of the most major economical pole where the two opirations import & export gathered, all the actors of the transport stream are in Bejaia, the insurance agencies have their own word to say concerning this activity. The SAA enterprise is one of this later which contributed daily in the development of that activity towards the services which are proposed.