

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 en Sciences Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Thème

**L'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME DANS LE
COMMERCE EXTERIEUR DE L'ALGERIE**

Réalisé par :

- 1- Mlle BOUCHEBBAH Ferial
- 2- Mlle BOUCHIBANE Nabila

Encadreur :

Mme ASSOUL Dalila

Membre du Jury

Mr. HARRICHE
Mr. LALILACHE

Promotion 2012-2013

Dédicace

Après une année de recherche, je dédie mon travail à toute personne chère à mon égard, en particulier :

- ◆ À la lumière de mes yeux ; mes chères parents Mouloud et Hassina, qui ont été à mes cotés pondant les 23 ans de ma vie, pour leur élévation, leur amour, leur sacrifice et surtout pour leur éducation. Un grand merci pour eux ;
- ◆ A mon fiançais Fouad qui m'a vraiment aidé, m'a supporté et qui était toujours à mes cotés pondant la préparation de mon mémoire;
- ◆ A mes frères Nacer et Abdenour ;
- ◆ A mes sœurs Lamia et Sakina et leurs maris Fateh et Chaouki sans oublier les deux petits anges Murielle et Alcime ;
- ◆ A ma chère grande mère qui ne ma jamais oublié dans ses prières ;
- ◆ A mon oncle Saleh, sa femme Houria, et leurs fils : Rabiha, Zahia, Djoudi, Rachida et Amine ;
- ◆ A famille de mon fiançais : Khali Abdelaziz, Khalti Yasmina et Wafa ;
- ◆ A mes chère amies : Fairouz, Rima, Saliha, Ghouzlane, Tanina, Lynda et Safinaz ;
- ◆ A mon binôme Feriel ;
- ◆ Et à toute personne qui me connait et me respecte.

Nabīla

Dédicace

Je dédie ce modeste travail à tous ceux qui m'ont soutenu et qui ont participé de près ou de loin à son accomplissement, en premier lieu mes parents, ma sœur Lydia et mon petit frère Badis.

- A mes grands-parents, paternels et maternels,
- Mes oncles et tantes, en particulier tata Nouara.
- Mes cousins et cousine petit et grand sans citer les noms.
- Mes amis (es), Yasmine, Nawel, Faiza et Lamia.
- Ma binôme Nabila et mes collègues Salma, Sara, Yasmina,
- Mon ami Nadjim qui m'a beaucoup aidé et soutenu pendant la préparation de mon mémoire,
- Et à tous ceux qui me sont proches.

Feriel

Remerciement

Nous tenons à remercier ceux qui nous ont aidé à finir notre mémoire de fin d'étude. A savoir :

- Notre promotrice madame ASSOUL Dalila qui nous a orienté et supporté durant l'élaboration de notre travail ;
- L'ensemble de personnel de l'agence SERMARINE en particulier le directeur Mr ADOUANE Nassime ; et notre encadreur BELKHIR Sofiane ;
- L'agence d'expertise maritime MARINCO ;
- Le personnel de la direction du conseil national des assurances (CNA) en particulier la directrice ainsi que Mr CHERIFI.
- Et à toute personne qui a participé de près ou de loin à l'élaboration de notre mémoire.

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Introduction générale..... 1

Chapitre préliminaire: Généralités sur les assurances 4

Section 1: Cadre conceptuels et historique des assurances, éléments et acteurs participant à une opération d'assurance 4

Section 2 : Rôle et branches d'assurance 10

Chapitre 01 : Aperçu sur les assurances maritimes 15

Section 01: Généralité sur les assurances maritimes 15

Section 02: La législation internationale du transport maritime 29

Chapitre 02: Le contrat d'assurance maritime 41

Section 01 : Constitution du contrat d'assurance maritime..... 41

Section 02 : Les modalités de couverture: des assurances maritimes 57

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie 68

Section 01 : La structure du commerce extérieur en Algérie 68

Section 02 : L'assurance maritime en Algérie 76

Conclusion générale 84

Bibliographie

Annexes

Table des matières

Introduction générale

Introduction générale

A travers la globalisation financière et la mondialisation de l'économie, les échanges mondiaux ont réalisé une forte expansion, du fait, de l'évolution des techniques de production et de financement. Ces échanges se développent grâce aux différents modes de transports. Que ça soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien. Les marchandises sont exposées à de nombreux périls, détériorations, manquants, casses, vols, guerres, émeutes etc.

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

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

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

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

La situation géographique de l'Algérie est privilégiée par le fait que sa façade nord occupe plus de 1.200 km de côte avec plus de 10 ports de commerce permettant l'accès des marchandises destinées à être transférés vers les villes intérieures et vers les pays étrangers.

Le commerce extérieur en Algérie est l'une des sources principale de son économie, où plus de 90% de ses échanges se font par voie maritime. Partant de là, le risque ainsi conséquent de l'acheminement des marchandises suscite le regard interrogateur suivant :

Quelle est la place de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie ?

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

1. Pourquoi le choix de l'assurance de transport maritime ?
2. Quelles sont les modalités de couverture des assurances maritimes ?
3. Quelle est la situation de l'assurance maritime en Algérie ?

Pour tenter de répondre à ces questions, notre démarche méthodologique s'appuie sur une recherche bibliographique et documentaire visant à exploiter tout les ouvrages et les documents permettant de présenter et de faire une analyse sur l'assurance de transport maritime en Algérie.

Pour ce fait, notre essai de recherche est structuré en quatre chapitres comme suit :

- Tout d'abord un chapitre préliminaire énonçant des généralités sur les assurances : à travers le cadre conceptuel et historique de l'assurance, les éléments et les acteurs participant à cette opération d'assurance dans une première section et les branches d'assurance, son rôle social et économique, technique de division des risques, et les facteurs limitatifs de l'assurance dans un dernier lieu.
- Le premier chapitre est réservé à une étude générale sur les assurances maritimes: La première section enclave des généralités sur les assurances maritimes: la deuxième section nous expose la législation régissant ce mode de transport.
- Le contrat d'assurance maritime, sera le prochain chapitre dont est exposée une notion générale sur le contrat d'assurance dans la première section ; les modalités de couverture des assurances maritimes à travers la deuxième section.
- Et le dernier chapitre met en évidence la contribution de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie à travers deux sections gardées respectivement pour : La structure du commerce extérieur algérien et l'assurance maritime en Algérie.

Chapitre préliminaire: Généralités sur les assurances

Chapitre préliminaire : généralité sur les assurances

Le système d'assurance tel que nous le connaissons aujourd'hui est récent, l'histoire de l'assurance revêt un intérêt certain pour comprendre un nombre de caractères et de règles applicables de nos jours, afin d'assurer la sécurité et de promettre l'indemnité des dommages survenus aux personnes ou à leurs patrimoine.

Pour bien entamer notre étude, il est impératif de connaître et exposer les concepts-clés qui décrivent le domaine des assurances.

Ce chapitre fera l'objet de généralités sur les assurances ; Dans une première section nous verrons l'évolution historique de l'assurance à travers le temps, sa définition, les éléments et les différents acteurs intervenant dans une opération d'assurance ainsi que les techniques de division des risques. Dans une seconde section on verra les branches et le rôle de l'assurance.

Section 1 : cadre conceptuels et aperçu historique sur les assurances

Il est nécessaire de connaître les différents concepts de base de l'assurance, l'historique de cette dernière et de définir l'opération de l'assurance.

1- Aperçu sur l'évolution historique de l'assurance

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappé par le sort. Les sumériens pratiquaient un système d'assistance mutuelle en cas de perte des marchandises transportées par caravane, on trouve également des traces d'une telle pratique dans le code Hammourabi, plus ancienne collection de lois connue, gravée sur pierre et datant du 18^e siècle avant Jésus-Christ¹. Ils existaient des associations permettant le versement de secours dans certains cas, comme le décès.

Puis, sont apparues d'autres formes d'assurances sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fonds de solidarité a été crée pas les tailleurs de pierre de la basse Egypte (vers 1400 av. JC). Ce fonds était destiné à venir en aide aux victimes en cas d'accident.

Au moyen âge, cette forme d'assurance connaît un essor important avec le développement de l'esprit d'association et les premières formes de mutualité voient le jour. Ces mutualités représentaient des communautés d'artisans et de marchands qui s'associèrent pour mieux affronter les risques. Ces mécanismes d'entraide et de solidarité n'étaient pas des

¹ <http://btsassurance.canalblog.com>

assurances au sens strict, puisque ces mutuelles n'exigeaient pas un effort de prévoyance, car les dédommagements versés se faisaient plus avec un esprit de charité que d'une logique indemnitaire. La longue expérience des caisses de secours au moyen âge, a donné aux hommes l'idée de l'assurance en initiant à la mise en commun des risques. Ainsi, ce n'est qu'au début du 18^{ème} siècle et jusqu'au 20^{ème} siècle, que sont apparues les deux grandes formes d'assurances à savoir : l'assurance maritime et l'assurance terrestre.

1-1 L'assurance maritime

L'assurance maritime est considérée comme première forme d'assurance née du développement du commerce maritime.

L'idée de partager des risques précède l'invention de l'assurance, le prêt à la grosse aventure a permis la naissance de l'assurance maritime, ce prêt adapté, au commerce maritime était déjà pratiqué par les marchands grecs et romains qui faisaient appel aux banquiers pour financer leurs expéditions maritimes qui coutaient souvent très cher.

A cette époque, on inventa à Rome le contrat d'emprunt ou de change maritime. Ce contrat est en réalité des prêts accordaient par les banquiers aux armateurs. Le montant des prêts était le prix de la cargaison destinée à être expédiée au loin.

Si le bateau faisait naufrage, les marchands n'avaient rien à rembourser aux banques, par contre, s'il arrivait à bon port le banquier était remboursé et pouvait recevoir une compensation financière très élevée. Il faut noter, cependant, que cette pratique n'était bien souvent qu'une pure spéculation car les taux d'intérêts étaient très élevés de (15% à 40%)², ce qui a encouragé le pape Grégoire 9 à interdire le prêt usuraire en 1234³.

Dès lors, il fallut trouver un système permettant au prêteur d'être certain du remboursement de son prêt. Des banquiers acceptèrent de garantir la valeur du navire et de ses marchandises en échange d'une somme d'argent fournie auparavant. L'assurance était née et continua à se développer dans les ports de la méditerranée sous forme d'un décret en 1336. Ce n'est qu'en 1347⁴ que la première police d'assurance fut rédigée et signée à gène pour le voyage du navire « Santa Clara » et c'est également à Gène que fut fondée la première société

² M.LEZOUL, la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, M. A - université Oran-Algérie, quelles sont les alternatives?, Recueil de communication de colloque international, Les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique, Université de Sétif, Algérie, 25-26 Avril 2011

³ J.BIGOT, et autres, Droit des assurances, contrat d'assurance, Tome 3, L.G.D.J, paris, 2002, P02.

⁴ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, paris, p.19.

d'assurance maritime en 1424⁵. C'est au 16^e siècle que l'assurance maritime prend son véritable essor et ne remplacera le prêt à la grosse aventure que tardivement, (au 17^e siècle). La première ordonnance était perfectionnée par Colbert (en 1681), dont l'influence sur le développement du droit des assurances maritimes est important, d'ailleurs ses portées sont toujours en vigueur en France.

1-2 L'assurance terrestre

L'apparition de l'assurance terrestre se traduit par l'apparition des assurances contre l'incendie, qui étaient les plus remarquées parmi les assurances terrestres. Suivie par l'assurance sur la vie.

1-2-1 L'assurance contre incendie

C'est dans les pays de l'Europe du Nord que l'assurance contre l'incendie est née au 17^e siècle. Cette assurance a pris son essor suite au terrible incendie de Londres en 1666 qui avait duré 7 jours et détruit plus de 13200 maisons et 87 églises sur une surface de 175 hectares. A cet effet, « FIRE OFFICE » a eu lieu en 1667 créée par Nicolas Bardon en Angleterre. ouvrant ainsi le champ pour la création de plusieurs compagnies sous forme de mutuelles regroupant les propriétaires des maisons en 1688, puis sous formes de sociétés dont la « HAND IN HAND » en 1696 et le « bureau des incendies » en 1717⁶ en France ainsi que « la chambre royale des assurances » en 1753.

Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui fait son apparition. En Angleterre, une assurance sur la vie des navigateurs a été mise en vigueur, parallèlement en France une ordonnance qui proscriit les assurances sur la vie a été promulguée en 1681. Les autres autres formes d'assurance n'ont vu le jour que plusieurs années plus tard

1-2-2 L'assurance sur la vie

L'assurance sur la vie a fait son apparition au 17^{ème} siècle. Avec les tontines créée par le financier italien Lorenzo Tonti en 1653⁷, qui sont des groupements d'adhérents dont des cotisations sont investies, une forme de contrat d'assurance avec un mode opératoire proche de l'assurance vie. Le système a pour objet le calcul des probabilités. Les tontines sont, encore aujourd'hui, des associations de personnes constituées pour une certaine durée et qui mettent en commun des fonds. Les sommes sont alors capitalisées et réparties entre les survivants. En 1770, les tontines royales sont transformées en rentes viagères à taux fixe par arrêt du Conseil

⁵ <http://www.index-assurance.fr>

⁶ www.Encyclopedieuniversalis.fr

⁷ D.HENRIET, J.ROCHET, microéconomie de l'assurance, éd. Economica, 1991, paris, p18.

du roi de France, en 1787 fut créée la “Compagnie royale d’assurance vie”. L’assurance-vie s’est répandue dans d’autres pays, elle fut rapidement interdite par les autorités religieuses, puisqu’elles servent de donner un prix à la vie d’un être humain, ce qui a conduit à l’échec des assurances –vie.

1-2-3 L’assurance responsabilité civile

Cette assurance est née avec l’apparition de la révolution industrielle accompagnée par un développement considérable de l’industrie minière au 19^{ème} siècle⁸, multipliant ainsi le nombre d’accidents issus de cette dernière. De ce fait les victimes de ces accidents et leurs tiers commencent à accuser les employeurs à être responsables des préjudices subis et réclament des dédommagements pour eux et leurs familles. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d’assurance couvrant la responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre les accidents dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L’assureur versait alors des indemnités à ces victimes.

De nos jours, l’application et la multitude des nouvelles activités ont engendré plusieurs formes de responsabilité ce qui a induit l’apparition de plusieurs contrats d’assurance responsabilité civile.

2- Définitions de l’assurance

Le terme d’assurance est susceptible de différentes acceptations :

Le législateur algérien a défini l’assurance d’une manière générale à travers le code algérien par l’ordonnance N° 95/07 du 25/01/95 et selon l’article 619 du code civil comme suit : « l’assurance est un contrat par lequel l’assureur s’oblige, moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l’assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l’assurance est suscrite, une somme d’argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat »⁹.

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

⁹ Article 619 de l’ordonnance N° 95/07 du 25/01 relatif aux assurances.

par suite de certains événements fortuits ou de force majeure »¹⁰. Donc l'assureur doit prendre en charge le règlement de l'ensemble des risques lors de leur réalisation.

J.LANDEL définit l'assurance comme : « une opération par laquelle une entreprise d'assurance organise en mutualité un ensemble d'assurés exposés aux mêmes risques et répartit ces risques et les compense selon les lois de la statistique, à l'aide d'un fonds alimenté par des primes ou des cotisations qu'il collecte préalablement »¹¹.

3- Les éléments d'une opération d'assurance

Une opération d'assurance se compose des éléments suivants :

3-1 Le risque

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

Un risque est considéré comme assurable, s'il réunit les caractéristiques suivantes¹²;

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

3-2 La prime d'assurance ou cotisation

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime. Le coût de l'assurance est donc proportionnel à l'importance du risque pris en charge par l'assureur¹³.

3-3 La prestation de l'assureur

« C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire »¹⁴.

¹⁰ Loi de 11 juin 1874, art 1 in Jean BIGOT et autres « Droit des assurances, Tome 3, contrat d'assurance, Ed (L.G.D.J), Paris, P25.

¹¹ JAMES Landel, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} éd. l'argus de l'assurance. P53.

¹² F.COUILBAULT, C.ELIASHBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, Paris. P44.

¹³ Idem.p45.

¹⁴ Idem. P46.

3-4 La compensation au sein de la mutualité

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modiques versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assurés) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'événement assuré »¹⁵.

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

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

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

4-1 L'assuré

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

4-2 L'assureur

« Personne qui s'engage, par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque »¹⁶. Généralement c'est la compagnie d'assurance.

4-3 Souscripteur

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

4-4 Le bénéficiaire

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

4-5 Un tiers

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

¹⁵ Y.Lambert Faivre, Droit des assurances, édition : Précis Dalloz, 1986. P12.

¹⁶ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} édition l'argus de l'assurance, 2005, P 55.

5- Les techniques de division des risques

Le développement de l'assurance a conduit à la création des techniques de division des risques. Ceux-ci sont annexés à l'assurance et contribuent à de meilleures prises en charges des risques et indemnités à savoir : la réassurance, la coassurance, la rétrocession et la bancassurance.

5-1- La réassurance

« La réassurance est une opération par laquelle un assureur, cède à un autre assureur ou cessionnaire, une partie d'un risque que lui-même a pris en charge »¹⁷. En cette pratique permet de limiter les risques auquel l'assureur s'expose et d'éviter qu'un sinistre dont l'ampleur serait catastrophique ne le conduise à la ruine.

5-2- La coassurance

C'est une opération par laquelle plusieurs assureurs participent à la couverture d'un même risque ou ensemble de risques, au moyen d'un seul contrat. Chaque société en prend une part (exprimé en pourcentage), en fonction de laquelle elle perçoit une quote-part de la prime totale et contribue à l'indemnisation dans la même proportion de sinistre. La coassurance est très fréquente pour les gros risques maritimes, aériens, immobiliers et industriels, notamment en matière d'incendie.

5-3- La rétrocession

La rétrocession est une opération par laquelle le réassureur cède, à son tour, une partie des risques, qu'il a réassurés à un rétrocessionnaire qui peut être une société de réassurance ou une société d'assurance.

Section 2: Rôle et branches d'assurance

Pour bien entamer notre étude, il est impératif de connaître et d'exposer les concepts-clés qui décrivent le domaine des assurances. Dans cette section nous définirons les différents type ou branches d'assurance, ainsi que le rôle social et économique de l'assurance.

1- Les branches d'assurance

Suivant leurs objet, les assurances se divisent essentiellement en deux catégories, les assurances de dommages (assurance non vie) et assurances de personnes (assurance vie) :

¹⁷ J.LANDEL, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} éd L'argus de l'assurance, paris, 2005, p419.

1-1 Les assurances de dommage

Ces assurances ont pour but de garantir l'assuré contre les conséquences d'un événement futur pouvant porter atteinte à son patrimoine. Elles se subdivisent en deux branches : les assurances de choses (compensent les pertes financières subies à la suite de destruction des biens de l'assuré) et les assurances de responsabilité (compense les pertes financières subies aux dommages causés à des tiers).

1-1-1 Les assurances de choses (biens)

« Les assurances de choses garantissent les biens dont on est propriétaire, qu'ils soient immobiliers, mobiliers ou qu'ils s'agissent de véhicules »¹⁸.

1-1-2 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'article 56 de l'ordonnance 95-07 stipule que : « L'assureur garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré, en raison des dommages causés à des tiers »¹⁹.

1-1-3 Principe fondamental des assurances de dommages

Les assurances de dommage sont soumises au principe indemnitaire. Ce principe signifie que le montant de l'indemnité ne doit pas être supérieur au montant du sinistre.

Selon l'article 30 : « l'assurance des biens donne à l'assuré, en cas d'événement prévu par le contrat, le droit à une indemnité selon les conditions du contrat d'assurance. Cette indemnité ne peut dépasser le montant de la valeur de remplacement du bien mobilier assuré ou la valeur de reconstruction du bien immobilier assuré au moment du sinistre »²⁰.

1-2 Les assurances de personnes

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

1-2-1 Les assurances sur la vie

Elles sont destinées à garantir, en cas de vie ou de décès de la personne.

¹⁸ CRBF- Centre de Recherche sur le Budget Familial, « Bien Utiliser Les Assurances », les éditions de l'épargne.p35.

¹⁹ Art 56 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

²⁰ Art 30 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- **En cas de vie** : de l'article 64 de code des assurances « l'assurance en cas de vie est un contrat par lequel l'assureur, en échange d'une prime, s'engage à verser une somme déterminée, à une date fixée, si à cette date, l'assuré encore vivant »²¹.
- **En cas de décès** : de l'article 65 de code des assurances « l'assurance en cas de décès est un contrat par lequel l'assureur s'engage, moyennant une prime unique ou périodique, à payer au [X] bénéficiaire (S) une somme déterminée au décès de l'assuré »²².

1-2-2 Les assurances d'atteinte corporelle

Les assurances contre accidents corporels, couvrent les assurés ou les bénéficiaires, contre toute atteinte corporelle d'origine accidentelle définie dans le contrat. Contre le paiement d'une indemnité, sous forme de capital ou de rente.

✓ **L'assurance santé**, concerne le remboursement des frais médicaux, garanties incapacités temporaires ou permanentes, assurance des maladies redoutées ou graves et prise en charge.

1-2-3 Le principe fondamental des assurances de personnes

Les assurances de personnes reposent sur le principe forfaitaire, selon lequel la prestation de l'assureur, en cas de sinistre est préalablement et contractuellement fixée à un moment forfaitaire choisi d'un accord entre l'assuré et l'assureur. Contrairement aux assurances de dommage qui sont basées sur le principe indemnitaire.

2- Le rôle social et économique des assurances

La première mission de l'assurance est de réduire l'incertitude. Pour cela, il faudra prendre en charge les risques, indemniser en cas de sinistre et faciliter la prise de risque.

2-1 Le rôle social de l'assurance

L'assurance vise à indemniser une partie des assurés qui sont victimes des sinistres, grâce aux cotisations prépayées par l'ensemble des assurés ²³:

- Le rôle de l'assurance consiste à renforcer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin pour se prémunir contre les coups du sort qui peuvent atteindre, soit leurs biens soit leurs personnes. La sécurité procurée aux assurés présente un intérêt général et social.

²¹ Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

²² Idem.

²³ M.DADDI HAMMOU, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'Etat en statistique appliquée 2010. P5.

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

2-2- Le rôle économique de l'assurance

L'assurance joue un rôle important dans l'économie nationale, selon Jérôme Yeatman « un marché d'assurance et de réassurance fondé sur une base rationnelle est un élément essentiel à la croissance économique »²⁴.

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

- L'accumulation des primes au sein des sociétés d'assurance permet la constitution de capitaux importants, ces derniers représentent une forme d'épargne. (l'investissement des sommes encaissées par l'assureur qui est un important collecteur d'épargne)²⁵.
- L'assurance remplit une fonction de crédit, (facilite l'accès aux crédits)²⁶, en renforçant les garanties offerts par l'assureur à ses souscripteurs, ce dernier permet à l'assuré de consentir des crédits à ses clients. Et c'est l'objet de l'assurance crédit qui donne aux créanciers la certitude d'être payé en cas d'insolvabilité de son débiteur. De plus, le domaine de l'assurance sur la vie peut constituer un excellent placement pour le souscripteur, que ce dernier peut utiliser comme instrument de crédit par le moyen des avances sur police.
- La contribution au PIB ; Pour apprécier au juste la contribution des assurances au PIB, on doit utiliser le rapport (valeur ajoutée / PIB), d'après la comptabilité nationale, la valeur ajoutée est égale à :

$$\text{VAB} = \text{Total des primes} - (\text{Total des montants de sinistres} + \text{les frais administratifs}).$$

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

²⁴ J. YEATMAN, « Manuel international de l'assurance », éd Economica 1998. P1.

²⁵ CRBF ; Centre de Recherches sur le Budget Familial, « bien utiliser les assurances », les éditions de l'épargne, Paris, p14.

²⁶ Idem.P14.

3- Les facteurs limitatifs de l'opération d'assurance

Il est vrai que l'assurance a des avantages considérables, mais il reste qu'elle connaît des facteurs limitatifs qui constituent des contraintes de l'activité des entreprises d'assurance.²⁷

- **L'assurance ne peut pas couvrir tous les risques**

« L'inassurabilité » de certains risques limite en effet la portée générale de l'assurance.

- **La fraude à l'assurance peut aggraver les risques**

La fraude est inséparable du mécanisme de l'assurance (sous-estimation volontaire de l'exposition au risque, fausses déclarations, sinistres volontaires, gonflements de factures...etc.).

- **L'assurance nécessite un environnement économique et social stable**

L'assurance doit évoluer dans un milieu stable. D'un point de vue économique, l'inflation est le principal ennemi de l'assurance. Celle-ci ruine les compagnies d'assurance à cause de l'insuffisance des primes encaissées pour la couverture des remboursements et d'un point de vue social, l'assurance ne peut progresser dans un environnement instable (émeutes, délinquance, épidémies...etc.).

Conclusion

L'assurance a pour objet principal de protéger les assurés contre les différents risques, quelque soit la branche à la quel l'assuré souscrit, l'assurance a le même rôle qui est de prendre en charge les risques assurés, et indemniser en cas de réalisation de sinistre, donc à la survenance d'un sinistre l'assureur honore sa promesse et indemnise son client.

Chapitre 01 :

Aperçu sur les assurances maritimes

Chapitre 01 : Aperçu sur les assurances maritimes

Introduction

Pendant longtemps, l'assurance maritime a été la seule forme d'assurance connue, suite au vif essor qu'ont connu les expéditions maritimes. Dans le but d'améliorer la qualité de service de sécurité rendu, la législation internationale a mis en œuvre des lois et des réglementations inspirées du code maritime et des différentes conventions internationales régissant cette assurance, aussi une collaboration efficace de différents agents compétents.

Ce premier chapitre retracera d'abord dans une première section: des généralités sur les assurances maritimes, la deuxième section avance la législation de l'assurance maritime à travers les différentes conventions internationales, le connaissement et les incoterms.

Section 01 : Généralités sur les assurances maritimes

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

1- Historique et évolution de l'assurance maritime

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

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

Cette idée est exprimée dans le Talmud de Babylone écrit vers la fin du V^{ème} siècle avant J.C relative à la navigation dans le golf Persique. "Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire

par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre.¹

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

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

Cette formule restait toujours loin de l'assurance véritable car, il s'agit d'un simple déplacement des risques entre les personnes.²

- En 1336, l'idée de l'assurance maritime a pris une première réglementation sous forme d'un décret où la plus ancienne police d'assurance maritime datait en 1329. Il est mentionné, également, une police d'assurance pour le voyage du navire « Santa Clara » le 23 octobre 1347, de Gênes(Italie) à Majorque(Espagne). Et en 1424 fut créée la première société d'assurance maritime ;³

- En 1435, Jacques Ier d'Aragon annonça l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance qui fut suivi d'autres ordonnances, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime ;⁴

- En 1552, le jurisconsulte Portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime ;

- En 1562, la première police anglaise a fait son apparition ;

¹ WWW. Lexinter. Net. Consulté le 15 Mars 2013.

² LEZOUL Mohamed, La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives?, Recueil de communication de colloque international, Les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique, Université de Setif, Algérie, 25-26 Avril 2011, Page 04.

³Idem.

⁴ WWW. Lexinter. Net. Consulté le 15 Mars 2013.

- En Juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris "La chambre d'assurance et de grosses aventures de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, l'origine de l'organisation des comités des assureurs maritimes "CESAM" (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France) ;
- Au mois d'août 1681, apparaissait l'ordonnance sur la Marine produite par Colbert, Elle a inspiré les législations de nombreux pays étrangers, a réglementé les contrats d'assurance maritime en 74 articles. Et qui a eu une influence sur le développement ultérieur du droit en incitant le Code de Commerce de 1807 et en formant une attraction sur plusieurs textes et règlements maritimes ;⁵
- Le 31 mars 1686 fut créée en France la première compagnie d'assurance dite: "La Compagnie Générale Des Assurances Maritimes Et Des Grosses Aventures De France" ;
- En 1720, est créée la première compagnie anglaise d'assurance maritime ;
- Au XIXe siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier.

2- Définition de l'assurance maritime

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise ». ⁶

Une assurance maritime peut d'une disposition expresse ou par usage commercial être étendu de façon à couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre ou fluvial accessoire au voyage par mer. ⁷

« L'assurance maritime est un contrat ou une police d'assurance maritime, un arrangement selon lequel une personne, dénommée l'assureur, consent, aux conditions particulières du contrat, à indemniser une autre personne, dénommée l'assuré, des pertes ou

⁵ WWW. Lexinter. Net. Consulté le 15 Mars 2013.

⁶ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 147.

⁷ Paragraphe 01 de l'article 02 de la loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act).

dommages subis par des biens, navires, marchandises ou autres objets mobiliers engagées dans une aventure maritime »⁸.

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA », définit l'assurance maritime comme étant : « une assurance couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événements fortuits, de forces majeure, aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime ».⁹

Les assurances maritimes couvrent également :

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

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

- C'est une police à caractère facultatif (elle n'est pas obligatoire).
- C'est un contrat écrit.
- C'est une police qui couvre le transport maritime et éventuellement tous les moyens de transport préliminaire et/ou complémentaire à un transport maritime.
- Elle comporte deux parties : les conditions générales, qui sont des clauses de bases communes à toutes les assurances du genre et les conditions particulières, qui sont spécifiques au risque assuré.

La loi sur le contrat d'assurance maritime définit des règles non impératives, non applicables aux navires de plaisance et qui relèvent du droit coutumier (elles sont établies à partir des contrats types des grandes compagnies d'assurance).

⁸ CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982. Page 08.

⁹ L'article 101 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

3- Les intérêts et cas particuliers de l'assurance maritime

L'assurance maritime occupe une place importante dans le commerce extérieur, mais elle présente aussi certains cas particuliers exclus.

3-1- Les intérêts de l'assurance maritime

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

3-1-1- L'intérêt de se couvrir

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

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

- Le navire peut couler ou chavirer avec les marchandises à son bord suite à un événement fortuit ; exemple d'action dévastatrice d'une forte tempête. Cependant, le mauvais état d'un navire ou une erreur de navigation et même encore à l'origine d'éléments tiers, tels que les faits de guerres, piraterie; peuvent provoquer sa perte.

- Les événements les plus fréquents sont les pertes partielles des marchandises. Leurs natures, leurs causes, et leurs conséquences sont les suivants :

- ✓ Avec l'action de la buée de cale, effet d'une mauvaise répartition, peut avarier les marchandises telles que les denrées alimentaires, ainsi que d'autres produits sujets au risque des grands écarts de température (café, sucre brut, certains fruits etc.) ou encore former de la destruction dans ces cales.

- ✓ Les ruptures ou les bris sur les objets fragiles sont aussi fréquentes que les avaries précédentes, puisque les objets chargés et placés à nu¹⁰ sont sujets à des cassures, torsions et aux éraflures.

- ✓ D'autres sont exposées au vol, dans la plus part des cas, sont de valeur importante; ce qui font d'elles une proie facile aux détournements pour être rapidement écoulées sur le marché, prenant l'exemple des Articles d'habillement, des boissons alcoolisées...etc.

¹⁰ Chargés et placés sans emballage de protection.

- Un autre événement, celui de l'avarie commune : Au moment de situations critiques menaçant le navire et l'ensemble de la cargaison des marchandises sont sacrifiées. Les dommages seront alors répartis proportionnellement entre tous les participants de l'expédition maritime ; à savoir, les intéressés ayant une charge à bord, de l'armateur etc.
- Les opérations de chargement et de déchargement. Le fait est que les marchandises peuvent chuter au territoire à la suite d'une rupture ou le glissement d'une élingue, un danger des plus fréquents, il existe d'ailleurs encore plus de menaces liées à cette opération.

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

3-1-2- L'intérêt économique de l'assurance maritime

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

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

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

3-1-3- L'intérêt commercial de l'assurance maritime

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

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

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

3-1-4- L'intérêt de l'assurance maritime vis-à-vis des parties du contrat

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

Nous pouvons résumer l'intérêt de l'assurance maritime pour chaque intervenant comme suit :

Pour l'assuré

- ⇒ L'assurance est contractée pour ses besoins et son commerce, donc il trouve également son intérêt dans la continuité de sa garantie. La police garantit sa marchandise depuis son départ jusqu'à son arrivée. Où il se sentira plus en sécurité ;
- ⇒ Il reçoit la garantie de son assureur contre tout événement fortuit, pour toutes les distances et les durées de voyage, jusqu'à couvrir certains risques dits « exclus » en échange de primes spéciales ;
- ⇒ L'assuré est libre de choisir le mode d'assurance qui lui convient, aucun ne lui est imposé.

Pour l'assureur

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

⇒ L'assureur trouve son intérêt ainsi dans le fait qu'il percevra des primes cédées par les assureurs terrestres surtout lorsque cette garantie du « bout à bout » donne lieu à des risques supplémentaires qui impliquent des surprimes.

Le paragraphe 4 de l'article 2 de la Police algérienne d'assurance avance que les deux parties demeurent libres de convenir à tout autre mode d'assurance.¹¹

- L'acheteur de marchandises a aussi un intérêt assurable, même lorsque il décide de refuser la marchandise assurée ou la considérée comme étant un risque de vendeur ; par exemple le retard dans la livraison ;
- Le capitaine de navire ainsi que les autres membres de l'équipage ont également un intérêt assurable à l'égard de leurs salaires ;¹²
- Le propriétaire d'un bien assurable dispose d'un intérêt sur la valeur totale de ce bien même si un tiers a convenu de l'indemniser en cas de perte. Dans le cas où l'assuré cède son intérêt assurable sur une chose assurée qui ne transfère pas ses droits écoulant du contrat à moins d'une entente convenu à cet effet ;
- Le débiteur hypothécaire a aussi un intérêt assurable pour la valeur totale du bien assurable hypothéqué, sans oublier celui de créancier hypothécaire à l'égard de tout versement échoué en termes de prêt.

3-2 Les cas particuliers de l'assurance maritime

Les cas particuliers de l'assurance maritime sont résumés comme suit :

3-2-1- Assurance particulière par rapport à l'espace

Les deux parties de contrat peuvent décider de limiter la garantie de l'assurance dans l'espace par le fait de :

- Limiter la durée du voyage seulement au trajet maritime et au trajet terrestre ou ferroviaire ultérieure au voyage maritime, comme ils peuvent décider d'englober tout les périples antérieures et postérieures au trajet maritime ;
- L'assuré doit payer une surprime en cas de changement volontaire de l'itinéraire, sauf dans le cas d'escale directe ;
- Le changement forcé de route ne donne lieu à aucune surprime.

¹¹ Document interne d'Alliance assurances.

¹² Lorsqu'ils payent une cargaison à l'avance, ils auront un intérêt.

3-2-2- Assurance particulière par rapport au temps

- La garantie est arrêtée automatiquement avec l'arrivée des marchandises aux magasins des destinataires.¹³
- Les marchandises en transit, la durée de validité de la garantie est d'un mois à compter du débarquement du navire et de 15 jours à compter de déchargement du l'engin de transport, lorsque il s'agit d'un point de destination à l'intérieur ;
- Toute prise de livraison des marchandises par l'assuré ou ses ayants droit avant le moment où les risques doivent se terminer, fait arrêter la garantie de l'assureur.

3-2-3- Assurance particulière par rapport au moyen de transport

- L'assureur doit être informé dans le cas de changement volontaire de navire transporteur lors voyage où il posera une surprime;
- Le transport des marchandises dans des navires âgés ou des bateaux pavions de libre immatriculation est susceptible de primes spéciales, ainsi qu'il doit être porté à la connaissance de l'assureur.

4- Les formes d'assurance maritime

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

4-1- Assurance sur corps de navire

Le navire est défini comme étant: « tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation»¹⁴, et l'art.161 du code maritime algérien défini la navigation maritime comme « celle qui est exercée sur mer et dans les eaux intérieures pour des navires tels qu'ils sont définis à l'art.13 de la présente ordonnance».

La souscription d'une assurance corps permet :

¹³ Document interne d'Alliance assurances.

¹⁴ L'article 13 du code maritime algérien.

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

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

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

4-1-1- Les événements naturels

Comprennent:

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

4-1-2- Le recours des tiers exercés contre le navire

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

même pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation, ajoutant les biens figurant dans l'énumération relative à l' abordage.

La distinction juridique entre l'abordage et le heurt est que la responsabilité du fait d'un abordage est une responsabilité fondée sur la faute réalisée : la réparation des dommages et des préjudices causés au tiers lésé n'est due que dans la mesure et dans la proportion de la faute prouvée du navire assuré, alors que le heurt causé par le navire contre un bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute.¹⁵

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

Par contre, n'entrent pas dans la garantie des recours de tiers pour heurt, les dommages causés par les remous d'hélices imputables au navire assuré, événements qui se produisent généralement lors de manœuvres dans une zone d'évitage ou de navigation dans une voie fluvio-maritime. Dès l'instant où le dommage subi n'est pas le résultat d'un choc ou d'un heurt matériel avec le navire assuré, il n'entre pas dans le champ de la couverture de l'assurance, en l'absence d'un contact au sens précis du mot.

La collision où le navire froisse tout objet autre que l'eau, comme un autre navire.

4-1-3- Les événements consécutifs aux erreurs humaines

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

¹⁵ : www.ffsa.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance. Consulté le: 21 Mars 2013.

4-2- L'assurance sur faculté

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

L'assurance faculté a pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises lors de leurs transports maritimes et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime. Dont la durée des risques au lieu de destination ne peut irriter 60 jours depuis la fin de déchargement, ce délai peut être modifié par un accord commun des partis. Outre les risques du voyage, les risques de montages et d'installation des matériels à destinations peuvent aussi être garantis.¹⁶

« L'assurance sur faculté est un acte de commerce rédigé par écrit en double originaux et qui accompagne bien souvent le connaissement et la facture consulaire. Dans la pratique beaucoup de marchandises voyageant par mer ne sont pas assurées pour le transport maritime et ce pour plusieurs raisons »:¹⁷

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

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

¹⁶ www.ffsa.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance. Consulté le: 21 Mars 2013.

¹⁷ Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003. Page 153.

5- Les intervenants dans l'assurance maritime

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

5-1- Les compagnies d'assurance

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

5-2- Agents maritimes d'assurance

Ils sont des personnes physiques ou morales traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leurs qualités de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.¹⁸

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

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

¹⁸ Art. N° 253 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

5-3- Les courtiers d'assurance

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

« Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui »¹⁹.

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

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

5-4- L'expert maritime

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

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

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

L'expertise maritime, englobe plusieurs documents, citant :

¹⁹ Art. N°258 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

Certificate of Entry : concernant l'assurance du navire (annexe n°1), la lettre de garantie (annexe n°2), certificate of registry : englobant les informations qui concernent le navire (annexe n°3).

Section 2 : La législation internationale du transport maritime

La législation du transport maritime se traduit par les différentes conventions internationales, les différentes clauses et incoterms.

1 - Les différentes conventions internationales

Le transport maritime est régi par un ensemble de conventions et qui sont au nombre de trois :

- La convention de Bruxelles du 25 août 1924.
- La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968.
- La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer.

1-1- La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Convention de Bruxelles dite « Règle de La Haye » est une convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Entrée en vigueur le 02 juin 1931 elle régit le contrat de transport maritime.²⁰

1-1-1- Définition de quelques concepts utilisés dans la présente convention

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

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

²⁰ Convention de Bruxelles du 25 janvier 1924, règles de la Haye, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, éd ISBN, Nation unis, 2009.

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

1-1-2- Le champ d'application

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

Selon l'article 10 de la présente convention ;

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

1-1-3- La responsabilité et obligation

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

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

1-1-4- Exonération

De l'article 4 de la convention de Bruxelles 1924 on retient que :

Le transporteur et le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de précaution raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement.

Le transporteur est exonéré de la responsabilité des pertes ou dommages résultant ou provenant de ce qui suit :

- Des actes de négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;
- D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- D'un "acte de Dieu" ;
- De faits de guerre ;
- Du fait d'ennemis publics ;
- D'émeutes ou de troubles civils ;
- D'une insuffisance d'emballage ;
- D'une insuffisance ou imperfection de marques ;
- De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle, ni le fait du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

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

1-2- La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968

Protocole modificatif de la convention internationale « Bruxelles de 1924 », appelé également « règles de Wisla », ce protocole a pour objectif de modifier quelques articles et d'ajouter d'autres points, il est également entré en vigueur le 23 juin 1977. Les principales nouveautés introduites par ce protocole sont :²¹

1-2-1- Les responsabilités

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

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

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.

1-2-3- Le champ d'application

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

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

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

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

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

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

1-3- La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer

La Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer est conclue le 31 mars 1978 et entrée en vigueur le 1^{er} novembre 1992 est dite « **Règles de Hambourg** ». Elle a pour objectif de remplacer la convention de Bruxelles, car sa ratification impose pour les pays signataires de la dite convention de dénoncer la convention de Bruxelles.

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

1-3-1- Définition de quelques concepts

Dans la présente convention, le premier article définit les concepts de base relatifs au transport maritime comme suit²² ;

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

1-3-2- Le champ d'application

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

⇒ Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents.

Lorsque:

- Le port de chargement ou de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant.
- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant.

²² Commission des nations unies pour le droit commercial international, convention des nations unies sur le transport internationale de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer, ISBN, nation unis, 2009.

- Le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

⇒ Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

⇒ Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régisse les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

⇒ Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions.

1-3-3- Responsabilité et obligation

- La présente convention stipule que la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises, couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

- Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

2- Le connaissement

2-1 Définitions

« Le connaissement est un document qui fait preuve de l'existence du contrat de transport et constate la prise en charge ou la mise à bord de la marchandises, ainsi que l'engagement du transporteur de remettre celles-ci au porteur de l'original du document ».²³

Le connaissement maritime est devenu le document le plus important, en matière de commerce international, En délivrant, le capitaine d'un navire ou son agent, reconnaît avoir reçu les marchandises qui y sont mentionnées et s'engage à les transporter aux conditions

²³ W.PISSORT, P, SAERENS, « Initiation au droit commercial international », de boeck.p299.

convenue et à les délivrer à destination conformément aux conditions reçue moyennant le paiement du fret.

Ce document est émis en exécution d'un contrat de transport. Il donne droit à la délivrance et donc à la possession des marchandises à destination.

2-2- La Présentations et contenu du connaissance

2-2-1- La présentation du connaissance

Le connaissance se présente généralement sous forme de blocs de feuillets imprimés qui sont de plus en plus formalisé pour des raisons de traitement informatiques, et de transfert par ces moyens. Cette normalisation est importante car le connaissance fait partie de la « liasse documentaire ». Au recto, le descriptif des marchandises et des formules facilitant la rédaction de l'imprimé. Au verso, les clauses et conditions de transport. La rédaction s'effectue en langue anglaise, langue commerciale internationale.

2-2-2- Le contenu du connaissance,

Le contenu du connaissance est présenté comme suit :²⁴

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

- Le nom du chargeur ; il s'agit normalement de l'expéditeur lorsque le contrat de vent des marchandises est conclu en coût et fret et du réceptionnaire lorsque les ventes sont conclus en FOB (nous allons le voir dans le prochain point).

- Nom du destinataire ; c'est celui dont le nom figure sur le connaissance ou le porteur de bonne foie de ce titre.

- Nom du navire ;

- La date

- La signature, le connaissance peut être signé par l'agent consignataire à la place du capitaine et celui-ci pour le compte du transporteur.

- La signature du chargeur,

- Nombres de colis ; quantité ou poids ;

- Nature de la marchandise ;

²⁴ M. EL KHALIFA, le connaissance, les transports maritimes, éd dahleb, 1998.P43.

- Etat et conditionnement de la marchandise. (Voir annexe n°4)

2-3- Les fonctions du connaissement

Le connaissement dispose de plusieurs fonctions et sont représentés comme suit : ²⁵

- **Titre matérialisant le contrat de transport**

Ce document vaut présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

- **Reçu des marchandises**

Le connaissement est établi par la compagnie maritime et signé par le capitaine du navire et est délivré après réception des marchandises.

- **Titre représentatif de la marchandise**

Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise, en cas de fausse déclaration sa responsabilité est engagée. (Titre de possession et non de propriété des marchandises embarquées).

- **Titre de contrôle** (banques, douane, assurance, administration divers).

2-4- La pratique du connaissement

Dans la pratique, un chargeur exprime la volonté de charger une marchandise. Il contacte un commissionnaire de transport ou un transitaire qui rédige la matrice du connaissement et le transmet à un transporteur. Ce dernier le vérifie et le fait refaire si nécessaire, en effet lorsque le destinataire exprime la volonté d'une modification du connaissement (date ou port de livraison par exemple), il est possible de la faire avant l'embarquement des marchandises, mais dans ce cas tous les documents en circulation doivent être annulés et récupérés, et un nouveau jeu doit être émis.

Le transporteur retourne ensuite le document environ 48 heures après la date effective du chargement des marchandises, avec inscription de la date du chargement réel. Le commissionnaire/transitaire le retourne alors au chargeur qui le remet à sa banque en cas de crédit documentaire ou le transmet au destinataire suivant l'accord commercial conclu entre eux.

²⁵ Ecole Nationale de La Marine Marchande de Saint Malo, Commerce Maritime & Contentieux, PLD, France, 2003.

Parallèlement, le transporteur rédige un bon d'embarquement qui est remis à l'entrepreneur de manutention (OMQ = ordre de mise à quai). Celui-ci réceptionne la marchandise, l'entrepose puis la met à bord.

Le Capitaine vise le bon d'embarquement et le remet à son agent qui signe alors les originaux du connaissement pour le compte du Capitaine et les remet au commissionnaire ou au transitaire.

La livraison des marchandises n'intervient que vers le porteur du connaissement. Cette restriction pose des problèmes sur les liaisons courtes où le document est fourni souvent après le déchargement de la marchandise.

En fait, le document n'est rédigé que pour la confiance que lui accorde le monde commercial, et pour l'acceptation par les banques d'ouverture de crédit documentaire.

2-5- Les typologies du connaissement

Le connaissement se discerne par de différente typologie citons suit :²⁶

- **Le connaissement chef, original** ; la compagnie maritime reçoit deux originaux appelés « connaissement chefs » dont un exemplaire est stocké dans le cartable de bord du navire transportant la marchandise, et l'autre est conservé par la compagnie maritime au siège.
- **Le connaissement commercial** ; où les vendeurs et acheteurs ne reçoivent que des originaux commerciaux, le connaissement commercial accompagne le connaissement chefs pendant la traversée et est remis à l'arrivée à la banque émettrice.
- **Le connaissement direct (through B/L)** couvre plusieurs transports maritimes successifs et la compagnie maritime n'est responsable que pour sa mission.
- **Le connaissement (transport) combiné (combined B/L)** ; incluant un pré- ou post-acheminement dont les frais apparaissent sur le document et la compagnie est responsable pour le tout.

3- Les incoterms

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

²⁶ M.MASABIE-FRANCOIS ; E.POULAIN, Lexique du commerce international, les 2600 mots actuels et pratiques de l'import-export, éd Bréal, 2002, P62.

3-1- Définitions

« Les incoterms est une série de règles internationales qui sert à interpréter les termes commerciaux les plus utilisés dans le commerce extérieur, désignés sous forme d'abréviation incoterms (International Commercial Terms) ils ont été élaborés par la chambre de commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition entre acheteurs et vendeur ». ²⁷

Les incoterms constituent un ensemble de règles définissant un langage commun entre vendeurs et acheteurs, afin d'éviter les différences d'interprétation, car l'addition d'un mot ou même d'une lettre à (C.F) et (C.A.F) par exemple, peut avoir quelques fois un résultat tout à fait imprévu et le caractère même du contrat risque d'en être modifié. ²⁸

Donc pour l'achat de sa marchandise, l'acheteur choisie l'incoterms qui convient mieux pour cette opération.

Ils sont d'un intérêt capital même s'ils ne définissent de relation avec les transporteurs, ni le transfert de propriété, ils règlent plutôt les questions relatives au transfert vers le lieu de livraison avec les risques encourus, des documents à fournir et la répartition de l'ensemble de ces frais.

3-2- Le fonctionnement pratique des incoterms ²⁹

Les ventes seront classées en deux catégories distinctes, et ce selon que la vente se soit faite au départ ou à l'arrivée.

Lorsque la vente est dite « au départ », le vendeur est dispensé des questions du transport et d'assurance, En cas d'avaries au cours d'acheminement, seul l'acheteur en supportera les frais.

Lorsque la vente est dite à l'arrivée, elle se traduit par une livraison à l'arrivée, alors que l'ensemble des frais s'y rapportant seront à la charge du vendeur, en somme tous les risques afférents pèseront également sur lui.

Les incoterms sont de nombre de 11, dont quatre sont utilisé dans le transport maritime ; FOB, FAS, CFR, CIF.

²⁷ Incoterms 2010, règle officielle CCI, l'interprétation des termes commerciaux, publication CCI n° 600, paris, 2007.

²⁸ Mohamed et Kamel el Khalifa, guide des transports internationaux de marchandises, éd Dahleb 1994, p124.

²⁹ Direction Générale des Douanes et Droit indirects. Bureau E1, Novembre 2010.

3-3- Le transfert des risques

⇒ Le transfert des risques se fait comme suit ;³⁰

- FOB (Free On Bord)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est placée à bord du navire au port d'embarquement désigné. Le vendeur dédouane la marchandise à l'exportation. L'acheteur choisit le navire et paye le fret maritime. Le transfert des risques s'effectue lorsque les marchandises sont à bord du navire. A partir de ce moment, l'acheteur doit supporter tous les frais.

- FAS (Free Along Side Ship)

Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai au port d'embarquement convenu. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte, de dommage que peut courir la marchandise. Le terme FAS impose au vendeur l'obligation de dédouaner la marchandise à l'exportation.

- CFR (Cost and freight)

Lors de la mise à bord de la marchandise. Le vendeur doit choisir le navire et payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

- CIF (Cost, Insurance and Freight)

Le vendeur a les mêmes obligations qu'en CFR mais il doit en plus fournir une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommage de la marchandise au cours du transport. Les formalités d'exportation incombent au vendeur. La marchandise voyage, sur le transport maritime ou fluvial, aux risques et périls de l'acheteur. Le transfert des risques s'effectue au moment où les marchandises sont mises à bord du navire.

Conclusion

L'assurance de transport maritime de marchandise et l'assurance corps de navire sont des mesures applicables face aux risques liés au transport maritime et elle occupe une place importante suite à la protection qu'elle fournit aux agents économiques participant dans l'opération d'assurance maritime et d'autres utilités qui manifeste sur le plan économique et commercial. Elle est en vif essor suite aux règles et principes de l'assurance maritime régissant ce mode transport, à savoir les différentes conventions et protocoles, les instruments

³⁰ Direction Générale des Douanes et Droit indirects. Bureau E1, Novembre 2010.

officiels, citant le connaissement comme le document le plus essentiel et les incoterms qui sont établis afin de gérer à bonne aptitude les termes de ventes. Ajoutant aussi la coopération réalisée par l'ensemble d'acteurs actifs intervenant dans cette branche d'assurance.

Chapitre 02:

Le contrat d'assurance maritime

Chapitre 02 : Le contrat d'assurance maritime

Jouant un rôle prépondérant dans le commerce international, la navigation maritime est entourée de nombreux risques, comme le naufrage, l'échouement, la collision, la perte totale, de délaissement, la capture ainsi que beaucoup d'autres.

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

Avant de procéder à la conclusion du contrat d'assurance il est indispensable par ailleurs de tenir compte des obligations des parties assurées, la tarification et la résiliation du contrat.

Section 01 : généralité sur le contrat d'assurance

Il est nécessaire de définir le contrat d'assurance, de connaître les caractéristiques de ce dernier, comment se fait la formation de ce contrat d'assurance maritime et quelles sont les obligations des parties assurées, ainsi que la tarification et la résiliation du contrat.

1- Définitions et caractéristiques du contrat d'assurance maritime

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

1-1- Définitions

« Le contrat d'assurance peut être définie comme la convention par laquelle l'une des parties, appelée assureur, s'engage envers l'autre, appelée souscripteur ou preneur d'assurance, en contrepartie du paiement d'une prime, à couvrir un risque, en fournissant au souscripteur ou à un tiers, une prestation en cas de réalisation de ce risque ».¹

« Le contrat d'assurance est un accord passé entre un assureur et un assuré pour la garantie d'un risque : l'assureur accepte de couvrir le risque, le souscripteur s'engage à payer la prime ou cotisation convenue. »²

¹BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P29.

² F.COUILBAULT, C.ELIASBERG, M.LATRASSE, « Les grands principes de l'assurance », 5^{ème} éd l'argus de l'assurance, 2002, P.65.

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

En d'autre terme, « l'assurance est un contrat par lequel une personne, l'assureur, groupe en mutualité d'autre personne, assurés, afin de les mettre à même de s'indemniser mutuellement d'une perte éventuelle, le sinistre, à laquelle elles sont exposées par suite de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime ou cotisation, payée par chaque assuré à l'assureur qui la verse dans la masse commune déduction faite des frais statutaires »³.

1-2 Les caractéristiques du contrat d'assurance

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

1-2-1- Un contrat nommé

« Le contrat d'assurance est un « contrat nommé » dont la spécificité est soulignée par l'existence d'une législation particulière. C'est une convention passée entre une entreprise l'assurance et une personne physique ou morale pour déterminer l'objet et les conditions d'une assurance, elle présente un certain nombre de caractères permettant de la situer dans les classifications usuelles du droit des contrats »⁴.

1-2-2- Un contrat consensuel

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

1-2-3- Un contrat synallagmatique

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

³ BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, « Droit des assurances, Tome3, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002, P26.

⁴ Y.LAMBERT-FAIVRE, « Précis de droit des assurances », 11^{ème} éd Dalloz, 2001. P180.

1-2-4- Un contrat aléatoire

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

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

1-2-5- Un contrat a titre onéreux

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

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

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

1-2-6- Un contrat successif

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

1-2-7- Un contrat d'adhésion

« Le contrat d'assurance est un contrat d'adhésion dans la mesure où l'assuré ne peut discuter le contenu des clauses du contrat et n'a que la liberté de l'accepter ou de le refuser. En effet, il est vrai que le contrat d'assurance est élaboré, rédigé, imprimé par l'assureur, et l'assuré qui « adhère » à un contrat préétabli dont il n'a pas discuté les conditions générales, se contente souvent de remplir les blancs de l'imprimé »⁵.

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

1-2-8- Contrat de bonne foi

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

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

2- La formation du contrat d'assurance maritime

La formation d'un contrat d'assurance est décomposée essentiellement de trois éléments :⁶

- La proposition de l'assureur ;
- Le consentement de l'assuré ;
- La signature de la police d'assurance par l'assuré.

L'art 97 de l'ordonnance 95-07 stipule que : « le contrat d'assurance maritime est constaté par une police, avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture »⁷.

✓ La note de couverture c'est une preuve immédiate de la garantie que l'assuré peut demander en attendant l'établissement de la police. Elle reprend les éléments essentiels de la garantie accordée.

Ce contrat qui lie les deux parties oblige l'assuré à payer sa prime et l'assureur à indemniser en cas de sinistre. Il est constitué par une police, toute modification ou addition, doit donner lieu à la rédaction d'un contrat complémentaire dénommé avenant.

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

2-1- L'information préalable réciproque

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

⁶ Y.LAMBERT-FAIVRE, « Précis Droit des assurances », 11^{ème} éd Dalloz. 2001. P.184.

⁷ Art 97 l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

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

2-1-1- Information de l'assuré par l'assureur

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

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

2-1-2- L'information de l'assureur par l'assuré

« La proposition d'assurance est le document par lequel le futur souscripteur demande une garantie d'assurance pour les risques qu'il déclare. En pratique, la proposition est constituée par les réponses à un questionnaire informatique ou imprimé préétabli par l'entreprise d'assurance et transmise au client par l'indemnitaire d'assurance. Ce questionnaire permet à l'assureur de recueillir tous les renseignements que le proposant peut lui fournir, et ces déclarations serviront de base à la souscription du contrat »⁸.

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

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

⁸ Y. LAMBERT-FAIVRE, « Précis Droit des assurances », 11^{ème} édition DALLOZ. 2011. P185.

2-2- L'échange des consentements et la signature de la police d'assurance

Pour passer à la signature de la police d'assurance, il faut tenir en compte les échanges et consentement ainsi que la prise d'effet des parties du contrat. Qui est la phase la plus importante.

2-2-1- L'échange des consentements

La formation du contrat d'assurance a lieu au moment de l'échange des consentements. La prise d'effet du contrat peut être :

- Immédiate lorsque les conditions d'acceptations sont remplies.
- Différée par rapport à la date de souscription, lorsque le proposant est tenu par une date de résiliation.

L'assureur peut aussi demander des précisions complémentaires, et n'accepter le contrat que moyennant certaines mesures de prévention, certaines limitations de garantie ou certaines conclusions. A la réception de la proposition d'assurance de la part de l'assuré, l'assureur pourra manifester son consentement par l'acceptation de la proposition il établie alors le contrat, « la police » qu'il signe, et envoie pour signature à l'assuré.

2-2-2- La signature de la police d'assurance

« La police d'assurance est le document contractuel qui régit les relations entre la compagnie d'assurance et l'assuré ».⁹

a- Les éléments indispensables à l'élaboration d'une police

Sont Les conditions générales des polices qui renouent les dispositions de l'ordonnance réglementant la matière :

- **La nécessité de bonne foi de déclaration ;**

Qui doit être honnête, où il est nécessaire de déclarer à l'assureur toute information qui lui permet d'apprécier le risque.

- **Le bénéficiaire de la police ;**

Il être désigné au moment de souscription du contrat. En général, le souscripteur est en même temps le bénéficiaire, mais dans la pratique, le contrat est conclu pour le compte de qui il découlera, c'est-à-dire que le bénéficiaire sera connu après le sinistre;

- **Les éléments d'appréciation des risques ;**

Les conditions générales de la police obligent l'assuré à avancer toutes les circonstances et doit notamment :

⁹ www.cagex.dz

- Indiquer le point de départ et d'arrivée de l'expédition ;
- Les caractéristiques du navire transporteur ;
- La nature de la marchandise à transporter ;
- La somme en risque ou en valeur d'assurance.

b- Les formules de souscription

Les marchandises peuvent être assurées par :¹⁰

- une police au voyage valable pour un seul voyage ;
- une police flottante.

L'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses adaptées à ses besoins, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient:

a-1- Les polices flottantes

Cette formule concerne les opérateurs économiques qui ont un besoin fréquent de l'assurance transport, elle offre une garantie automatique pour toutes les marchandises

Répondant à la définition élaborée en commun accord lors de la souscription de la police.¹¹ Cette police est retenue par les grandes entreprises qui couvrent leurs marchandises par un seul assureur où la cotisation est calculée sur le chiffre d'affaires. Il existe trois sortes de polices flottantes :

- **La police d'abonnement**

Cette police couvre une valeur totale de marchandises indéterminée, pour un nombre total d'expéditions indéterminé, sur une durée déterminée. Elle dispense l'assuré de négocier l'assurance avant chaque voyage, il lui suffit simplement de déclarer à l'assureur, avant les délais (huit jours selon la loi) et ce, à l'aide d'un avis d'aliment, toute expédition de marchandises.

Cette formule est très fonctionnelle, très souple pour ses dispositions et a pour objet de couvrir automatiquement tous les envois, elle est particulièrement adaptée aux besoins des importateurs et exportateurs des marchandises de nature variée par des ports et destinations différentes.¹²

¹⁰ Art. N°139 du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

¹¹ www.CAAT.dz

¹² Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003, Page 154.

- **La police à alimenter**

Elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments.¹³

- **La police de tiers chargeur**

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

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

a-2- La police au voyage

Elle couvre des marchandises sur un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le moyen de transport, les points de départ et de destination sont connus : le risque est bien délimité. Ce contrat est souscrit pour la durée du voyage.¹⁴ (Voir annexe n°05).

Remarque¹⁵: Pour ces deux premières polices (la police d'abonnement et la police à alimenter), deux notions doivent être connu par le chargeur :

- Le plein déterminant la valeur maximum que l'on est autorisé à expédier par mode de transport ;
- La franchise permettant d'exclure les sinistres inférieurs à une certaine somme fixée à l'avance et de moduler l'assurance.

L'apposition de la signature de l'assureur sur la police prouve son acceptation.

2-3- La clause de la signature de la police par l'assuré

« Le contrat d'assurance est parfait dès sa signature par les parties. La société pourra poursuivre dès ce moment l'exécution. Toutefois, il ne produira ses effets qu'à la date fixée

¹³ J.P MARCO, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P142.

¹⁴ Idem.

¹⁵ www.ffrs.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance, consulté le: 21 mars 2013.

aux conditions particulières ou, à défaut, le lendemain à Zéro heure du paiement de la prime »¹⁶.

Afin d'éviter toute contestation sur la date de l'accord, une clause figure presque toujours dans les polices, aux termes de laquelle l'assurance qui est le rédacteur des polices imprimées- subordonne la perfection du contrat à la signature de la police par l'assuré.

Celui-ci reçoit trois exemplaires à signer, un pour lui-même, un pour l'agent ou le courtier intermédiaire, et le dernier à renvoyer au siège de la compagnie.

3- Les obligations des parties

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

3-1- Obligation de l'assuré

L'obligation de l'assuré, c'est le paiement de la prime, l'obligation de mise en risque, ainsi que Renseignement relatifs en cours de contrat.

3-1-1- Le paiement de la prime

La première obligation de l'assuré est évidemment celle de payer la prime ou cotisation selon les modalités établies au contrat d'assurance. Cette prime est payable au plus tard dans les quinze jours qui suivent la date d'échéance préalablement fixée.

3-1-2- Obligation de mise en risque

Déclaration concernant le risque, à la souscription du contrat, l'assuré est tenue de répondre, sous peine des sanctions prévue si après exactement à toutes les questions tant écrites qu'orales de l'assureur concernant l'appréciation du risque. L'article 108 de Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré stipule que : L'assuré est tenu « de faire une déclaration exacte de toutes les circonstances dont il a connaissance, permettant une appréciation du risque par l'assureur »¹⁷.

3-1-3- Renseignement relatifs en cours de contrat

L'obligation de l'assuré est de renseigner complètement et exactement l'assureur, ne se limite pas au moment de la souscription du contrat, elle se poursuit pendant toute sa durée, il appartient à l'assuré de faire connaître les incidents marquant le voyage, les escales, les déroutements et les transbordements. L'assuré doit : « faire une déclaration au plus tard

¹⁶ Art 17 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

¹⁷ Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat ¹⁸».

3-1-4- Les obligations en cas de sinistre

En cas de sinistre l'assuré est tenu de suivre ces étapes :

a) Déclaration de sinistre

Les polices d'assurances prévoient un délai de sept jours, ce délai ne commence à courir qu'à partir du jour où l'assuré en a eu connaissance du sinistre. De ce fait, il se doit d'aviser l'assureur. Pour que ce dernier prend les mesures conservatoires qui s'imposent et d'arriver à une estimation, en vue de la constitution des réserves.

- L'assuré doit dans le plu bref délai ;
- Indiquer dans la déclaration du sinistre :
 - Toutes les explications exactes concernant le sinistre et son étendue, la date, la nature, les circonstances et le lieu du sinistre.
 - Les causes connues ou présumées.
 - Le montant approximatif des dommages.
- Fournir à l'assureur un état estimatif, certifié sincère et signé par lui des objets assurés détruits et sauvés.
- Fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur, notamment tout les livres de comptes et de commerce, factures, pièces de caisse, etc.

b) Constatation des dommages et pertes

Elles doivent être effectuées dans le délai de 30 jours à compter du débarquement des facultés assurées, ce délai est réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur, si le séjour à destination est prorogée, le délai de constatation l'est aussi.

Les assurés sont tenus à s'adresser aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, pour la constatation des dommages. L'assureur est en droit de rejeter la réclamation, si cette obligation n'est pas respectée.

Art 144 stipule que : « l'évaluation des dommages s'opère en comparant la valeur des marchandises en état d'avarie à leur valeur à l'état aux même temps et lieu. Le taux de

¹⁸ Idem

dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée ». ¹⁹

En cas de désaccord, il est possible de demander dans les 15 jours qui suivent l'expertise, une contre expertise amiable ou judiciaire.

Enfin, les frais d'expertise sont remboursés intégralement, si les dommages ou pertes constatés proviennent d'un risque couvert, même si l'assureur était tenu à payer, du fait de ces frais une somme supérieure à la valeur assurée.

c) Mesures conservatoires

L'assuré a un devoir, c'est celui de prendre, provoquer ou acquérir toutes les mesures conservatoires, de veiller ou de procéder au sauvetage des objets assurés.

L'obligation de l'assuré résulte du principe général, qu'en toutes circonstances, il doit agir en bon père de famille.

L'alinéa 03 de l'article 16 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances, sanctionne l'inexécution de cette obligation, l'assuré est responsable dans la mesure du préjudice qu'il a causé à l'assureur. La loi donne par contre la possibilité à l'assureur soit de réduire, soit de refuser le paiement de l'indemnité.

d) Sauvegarde du recours

Les mesures conservatoires que nous venons de voir, sont générales et concernent surtout les facultés assurées elles-mêmes. Celle-ci par contre concerne le tiers sous la responsabilité desquels se trouve placés au cours du voyage.

L'assuré doit notamment formuler la protestation, conformément à l'article 790 du code maritime Algérien et éventuellement procéder à la saisie du navire transporteur.

La sanction de l'inexécution de cette obligation figure dans l'article 144 alinéas 02 de l'ordonnance. L'assureur se trouve dégagé de ses obligations jusqu'à concurrence de la somme qu'il aurait récupéré de la part de ses adversaires, si l'assuré avait sauvegardé le recours.

3-2- Obligation de l'assureur

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

3-2-1- Le règlement en avarie

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

Le règlement est établi sur chaque colis pour toutes les facultés autres que celle

¹⁹ Art 144 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et pour compte.

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

« L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance... »²⁰.

L'indemnité due doit être réglée dans les trente jours qui suivent le dépôt du rapport définitif de l'expert.

- **Le règlement par quotité**

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

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

- **L'application des franchises**

Les franchises doivent être distinguées du coulage ordinaire, déchets ou freintes de route qui ne sont jamais couverts.

Elles sont calculées sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur la valeur globale d'assurance. Le taux est uniforme, il est de 5% de franchise et qui n'est pas applicable aux avaries qui résultent d'un des événements énumérés à l'article 2, alinéa 3, aux avaries frais et aux contributions d'avaries communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

3-2-2- Le règlement par voie de délaissement

« Le délaissement permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la propriété de la chose assurée. L'assureur peut accepter ou refuser le transfert de la propriété de la marchandise »²¹.

La formule adoptée par l'ordonnance du 25 janvier 1995 consiste à étendre les champs d'application de la formule de délaissement. Le délaissement est une possibilité offerte à

²⁰ Art 117 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

²¹ J.patrick Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance. Ed l'argus de l'assurance. P182.

l'assuré mais qui n'a pas de force obligatoire auprès de l'assureur, quelque soit son choix, restera renouvelable de la valeur assuré.

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants:²²

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

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

Après l'offre et engagement, le délaissement s'effectuera par un acte extra judiciaire et portera sur l'ensemble des droits de l'assuré sur la chose transférée à l'assureur. Cependant, si le règlement par voie de délaissement est susceptible d'opérer un transfert de propriété, l'assureur peut se désister. « ..., Dans le cas d'acceptation de délaissement, l'assureur acquiert les droits de l'assuré sur les biens assurés, à partir du moment où la notification de délaissement lui en a été faite par l'assuré »²³.

4- Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime

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

4-1- Tarifications de l'assurance maritime

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

4-1-1- La valeur assurée

La valeur assurée constitue le montant maximum de l'indemnisation couvrant la perte patrimoniale directe suivante à la réalisation de sinistre et le gain manqué à la suite de l'événement.

C'est la valeur exposée par l'assuré lors de la souscription du contrat et de la police sur faculté donc elle constitue une déclaration de valeur qui va être en rapport direct avec l'établissement du montant d'indemnité à verser par l'assureur en cas de sinistre.

²² Idem.p183.

²³ Art 115 ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement pour les facultés, des frais accessoires et du profit espéré :²⁴

- lorsque la somme assurée s'avère inférieure à la valeur réelle de l'objet au sens du présent article, l'assureur n'est tenu de payer qu'un montant : égal à la valeur assurée, en cas de sinistre total ou déterminé proportionnellement à la valeur assurée par rapport à la valeur réelle, en cas de sinistre partiel.
- lorsque la somme assurée s'avère supérieure à la valeur assurable, l'assureur n'est tenu de payer qu'à concurrence de cette dernière valeur.

Nonobstant toutes valeurs agréées, l'Assureur peut, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20%. La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou à défaut par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée²⁵.

4-1-2- La déclaration de valeur

« Lorsque la déclaration définitive de la valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base de règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature »²⁶.

Lors de l'évaluation de la valeur de marchandise, un certain nombre d'erreurs peut être occasionné donnant lieu à la sur-assurance et l'assurance cumulative ou à la sous-assurance.

Le caractère indemnitaire de l'assurance, avance que le souscripteur doit s'assurer pour une valeur supérieure à la valeur réelle de la chose assurée.

L'article 172-6 du code des assurances avance que si l'assureur établit l'existence d'une fraude causée par l'assuré, l'assurance contractée est nulle pour une somme supérieure à la valeur réelle de la chose assurée, et la prime lui reste acquise. Le même cas si la valeur assurée est une valeur agréée.

²⁴ Art. N°105 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances.

²⁵ L'art. N°12-1 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

²⁶ L'art. N°12-4 du VISA N° 02 DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

L'article 172-7 du code des assurances a précisé que, lorsque la volonté de fraude n'est pas éclairée, La sur-assurance est valable à concurrence de la valeur réelle des choses assurées.

L'article 172-8 du code des assurances énonce la nullité des assurances cumulatives pour une somme totale supérieure à la valeur de la chose assurée s'il y ait une intention de fraude.

En revanche, l'article 172-9 du code des assurances stipule que les assurances cumulatives contractées sans fraude pour une somme totale supérieure à la valeur réelle, leur conformité est imposée par la déclaration de leur existence et la demande de règlement par l'assuré permettant une réduction proportionnelle de l'indemnité.

Le cas de la sous-assurance est indiqué dans l'article 172-10 du code des assurances prévenant que, quand la somme assurée est inférieure à la valeur réelle de l'objet assuré, l'assuré demeure son assureur pour la différence.

4-1-3- La fixation de la prime

C'est un élément commercial de la police d'assurance, le montant de la prime étant fixé par ailleurs entre l'assureur, l'assuré et le courtier.

a- La tarification du risque ordinaire

Il s'agit d'une tarification susceptible d'être majorée en fonction des circonstances ou des situations aggravantes. Elle dépend de la combinaison de nombreux facteurs dont les principaux sont :

- Les conditions d'assurance demandées (FAP sauf, tous risques...etc.).
- Du voyage à effectuer : longueur et passages dangereux, voyage direct ou comportant des transbordements.
- Qualité des emballages : containers, caisse en bois ou en cartons, fûts lourds ou légers...etc.
- Qualité des moyens de transport notamment: pavillon des navires.
- Equipements des ports destinataires en engins de manutention adéquats, risques de vols plus ou moins grand.
- La nature et le poids de la marchandise.

b- Aperçu sur les risques exceptionnels

Les risques exceptionnels sont ceux qui ont un caractère politique ou s'attachent à une guerre, l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances. Ont donné une énumération.

Le taux de prime pour cette catégorie de risque varie selon que l'on soit en temps de paix ou de guerre et selon les régions.

La prime est payable au comptant, au lieu de la souscription de l'assurance, en instant de la remise de l'acte dont elle est résultée à l'Assuré.²⁷

4-1-4- L'application des surprimes

Les cas de surprimes sont prévus aux conditions générales de la police faculté:

- a. L'article 3 prévoit le cas des pertes de quantités provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer pour les marchandises chargées en pont.
- b. L'article 11 prévoit le cas d'escale autre que celle prévue, le cas de déviation ou de transbordement, aussi le cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré, s'ils sont le résultat d'un risque couvert.
- c. L'article 33 autorise l'application de surprime, en raison de l'âge et du pavillon du navire.

4-1-5- Les droits, taxes et impôts

Les taxes, droits et impôts de toute nature nécessaires à la souscription de contrat d'assurance, aussi le coût de la police, sont à la charge de l'Assuré et payables dans les mêmes conditions que la prime.²⁸

4-2- La résiliation du contrat d'assurance maritime

La résiliation de tout contrat d'assurance doit respecter certaines règles, parfois procédurières du droit des assurances, qui instaurent l'obligation à l'assureur de rappeler à l'assuré, par l'envoi d'un avis d'échéance, la date à laquelle il peut résilier son contrat, lui précisant les différentes modalités de résiliation des contrats d'assurance.

Le contrat d'assurance maritime résilié pour défaut de paiement d'une prime est sans effet à l'égard des tiers de bonne foi, devenus bénéficiaires de l'assurance avant la notification de la suspension ou de la résiliation.

²⁷ L'art. N°13 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

²⁸ L'art. N°14 du VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause précis figurant à l'avenant documentaire, opposer à ces bénéficiaires, à due concurrence, la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.²⁹

En cas de liquidation judiciaire de l'assuré, si la mise en demeure n'a pas été suivie de paiement, l'assureur peut résilier la police en cours, aussi cette résiliation est sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, bénéficiaire de l'assurance avant la notification de la résiliation.

En cas de retrait d'agrément, ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a les mêmes droits.³⁰

Aussi l'Art. 111. du l'ordonnance 95-07 du 25 Janvier 1995 relatif aux assurances annonce que dans le cas de non paiement de la prime, l'assureur doit mettre en demeure l'assuré, par lettre recommandée avec accusé de réception, d'avoir à payer la prime dans les huit (8) jours suivants. Passé ce délai et à défaut de paiement, l'assureur arrête la garantie. Dix (10) jours après la suspension de la garantie, l'assureur peut résilier le contrat et dans ce cas, en informer l'assuré par lettre recommandée avec accusé de réception.

Section 2 : Les modalités de couverture des assurances maritimes

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

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

1- La nature des risques garantis

L'assurance maritime discerne deux grandes catégories de risques, ceux-ci sont classés d'après leur nature soit, comme des avaries particulières ou des avaries communes.³¹

²⁹ Art L.172.21 du code des assurances.

³⁰ Art L.172.22 du code des assurances.

³¹ J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, ed Bruylant, Bruxelles, 1993, P116.

1-1 - Avarie particulière

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

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

1-1-1- Les avaries dommages ou matérielles

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

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

- **Pertes en poids et de quantités**

Ces dernières concernent aussi-bien les différences en poids que les différences En / volume / nombre de colis etc... (C'est à dire des écarts constatés).

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

- **La mévente (faillite)**

Lorsqu'il s'est avéré impossible de faire parvenir les facultés à destination à cause de leur détérioration et que la vente a été faite dans un port de relance, le préjudice résultant de cette opération (la vente) est garanti puisqu'elle n'a été consentie que pour éviter une détérioration encore plus grave de la marchandise...³²

1-1-2- Les avaries frais

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

³² M.Ait Belkacem, séminaire sur l'assurance de transport maritime des marchandises, la société AFRICARE de réassurance, maroc, 1999.

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

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

1-2 Avarie communes

« Il y'a avarie commune lorsque des dépenses extraordinaires sont faites et des dommages sont soufferts volontairement, pour le bien et le salut du navire et des marchandises »³³.

Lorsqu'un acte d'avarie commune existe, pour faire face à un danger certain et pressant menaçant l'ensemble de l'expédition, le capitaine du navire est amené à sacrifier volontairement un ou plusieurs containers afin d'en sauver le reste.

L'article 300 du code maritime algérien stipule : « Est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été faite volontairement et raisonnablement, par le capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret d'un danger commun (...) ».

1-2-1 Les éléments constitutifs de l'avarie commune

Voici les points que nous retenons qui constituent les conditions de l'avarie commune:³⁴

- a- 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.
- b- 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.
- c- Un sacrifice ou une dépense extraordinaire que le transporteur n'aurait pas engagée dans les conditions normales d'exploitation du navire.
- d- Le salut commun, qui est un acte devant aboutir à une fin utile : celle de sauver les intérêts engagés dans une expédition maritime.

³³ J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, éd Bruylant, Bruxelles, 1993, P116.

³⁴ Idem. P118

1 2-2 Déclaration de l'avarie commune

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

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

La forme de la garantie de l'avarie commune sera choisie par l'armateur, qui sera conseillé par l'expert répartiteur d'avarie commune ; les garanties sont exigées sous l'une des formes suivantes :³⁵

a- La signature du seul compromis d'avarie commune, appelé aussi « engagement à contribuer ».

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

1-2-3 Le règlement du sinistre (avarie commune)

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

La première forme de ce sacrifice était le jet par-dessus bord de ce qui encombrait le navire.³⁶

Le règlement d'avaries communes regroupe les documents suivant :³⁷

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

³⁵ J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P151.

³⁶ J. PUTZEYS, Droit des transports et droit maritime, ed Bruylant, Bruxelles, 1993, P117.

³⁷ J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P151.

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

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

2- Le temps et lieux des risques

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

2-1- Le point de départ de la garantie

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

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

2-2- La fin de la garantie

Il y a deux conditions qui déterminent la fin de garantie :

Selon l'article 9, la garantie cesse au moment où les facultés arrivent chez le destinataire et entreposées dans ses magasins.

- Lorsque les marchandises sont parfois stockées dans des entrepôts, les quais (docks publics/privés) pendant un temps plus ou moins long avant qu'elles ne soient livrées ; ce qui arrive parfois, dans ce cas précis, l'article 9 stipule que la garantie cesse automatiquement un mois après leur déchargement. Ce délai est ramené à 15 jours si le lieu d'entreposage se trouve à l'intérieur du territoire.

- Lorsque l'assuré prend possession de sa marchandise prématurément du lieu de livraison et que par voie de conséquence le voyage est écourté et achevé ou encore modifié. Dès lors la garantie des risques étant à la charge de l'assureur cesse inévitablement.

2-3- Modification de la durée normale du voyage

Les déviations de l'itinéraire préétabli et les transbordements nécessitent une surprime. Il sera bien évident que si ces modifications - extraordinaires - sont la conséquence d'un

risque couvert ils seront de ce fait directement garantis sans qu'une surprime ne soit exigée en plus du forfait convenu. Or si ces modifications sont imposées par l'assuré et en dehors des termes du contrat un montant donné sera exigé.

3- Les principaux modes d'assurance

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

3-1- Garantie TOUS RISQUE

« La police dite « tous risque », la plus étendue, qui garantit tous les dommages ou perte matériels survenus aux objets assurés pendant leur déplacement ou leur séjour à terre »³⁸.

Il est utile de préciser qu'indépendamment des obligations du contrat ; et dans la limite du temps et du lieu prévues par la police, la « tous risques » est une garantie dont l'étendue est très élargie. Dans ce mode d'assurance l'assureur s'engage à couvrir les dommages et les pertes matérielles non seulement, mais aussi les pertes en poids et en quantités causées aux objets assurés à la suite :³⁹

- D'évènement majeur par tout moyen de transport successif ou d'évènement frappant exclusivement la marchandise (mouille, case, perte...) survenant au cours du transport.
- D'accident survenant au cours de la manutention, séjour à quai, on relèvera deux limitations.
 - a- Le vol et disparition prévoyant certaines conditions de mise en œuvre pour moraliser ou prévenir le risque.

Ainsi, les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ont été constatées ; La disparition n'est couverte que sur présentation d'un certificat de non livraison émanant du transporteur ou d'une autorité portuaire.

- b- La deuxième relative aux marchandises en pontée ; elle son automatiquement couvertes si celle si elles sont chargées sur des navires munis d'installation appropriées.

³⁸ J.P.Marcq, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance, Ed l'argus de l'assurance. P169.

³⁹ Idem.p174.

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

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

3-2- Garantie FAP SAUF

La police « Franc d'avarie particulière sauf » ou « FAP Sauf », est une garantie restreinte, qui ne garantie pas comme son nom l'indique, les avaries particulières sauf celles provenant d'un certains nombre de cas limitatifs énoncés dans le texte de l'imprimé FAP SAUF ;

Dans ce mode de garantie l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes matérielles des objets assurés, ni les pertes de poids ou de quantités et ne prend en charge que les événements limités par (l'article 2) alinéa 3 de la police d'assurance maritime sur facultés. C'est à dire des événements lourds de conséquences touchant à la fois le navire transporteur et la cargaison.

Ces événements pour la partie maritime du voyage figurent dans l'énumération suivante :

- Abordage, échouement, naufrage, heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile, ou flottant y compris les glaces.
- Voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à décharger tout ou partie de sa cargaison.
- Incendie, explosion, chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de débarquement ou de transbordement.

A cette liste s'ajoute des évènements à caractère cataclysme ou de force majeure qui peuvent aussi se produire pendant le voyage terrestre ;

- Raz de marée, cyclone, trombes caractérisés, éruption volcaniques, tremblement de terre, de mémé que l'incendie, explosion et chute de foudre.

3-3- Les dispositions communes aux deux modes d'assurance

Les dommages et pertes matérielles ne sont pas les seules garanties accordées par l'assureur dans la police « TOUS RISQUES » à l'inverse de la « FAP SAUF ».

Cependant il n'est précisé dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 des conditions générales de la police d'assurance que ce qui distingue l'une de l'autre seulement ; aussi le paragraphe 4 limite les autres risques couverts communs aux deux autres modes.

Ceux-ci sont, d'abord, les avaries frais exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte imminente ou d'en limiter l'étendue, comme :

- Les frais de réexpédition d'une machine endommagée lors du transport maritime dans le but de sa répartition.
- Les frais engagés pour la location d'un magasin (lieu de stockage) ou d'une bâche pour protéger les marchandises assurées de l'humidité et des eaux de pluie.
- les frais engagés pour surveiller les opérations de déchargement (à hauteur de 5% de la prime nette) et si il n'y a pas eu sinistre.

Ajoutons à tout cela les contributions sur les facultés des avaries communes, c'est à dire qu'à ce moment l'assureur assume les frais d'avarie commune de l'assuré (toujours si le sinistre est couvert par la police). Pour terminer le cas de changement ou de relâche forcée de voyage ou de navire, de faute du capitaine, des marins (gens de mer) ou des pilotes.

Risques couverts par l'assurance facultés

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

3-4- Les restrictions inhérentes à certaines marchandises

En règle générale la garantie « TOUS RISQUES » n'est pas accordée à certaines marchandises :

- Il s'agit des marchandises réexpédiées ou usagées, puisqu'elles ont effectué une partie ou la totalité du voyage et par voie de conséquence, peuvent avoir subi des dommages difficiles à identifier, dont l'assureur en supporterait les frais.
- Les marchandises sujettes à la casse au coulage et à la fonte ne doivent pas être assurées en « TOUS RISQUES » si les risques de vol partiel, ne sont pas également couverts, de même

que les risques de vol total en partiel ne peuvent être couverts que si la garantie « TOUS RISQUES » est consentie. Les emballages ne sont couverts qu'en « FAP SAUF » et à la condition qu'ils soient assurés séparément.

Par ailleurs, l'article 3 des conditions générales de police prévoit le cas des marchandises chargés en pontée, qui ne peuvent être assurées qu'en « FAP SAUF », la seule dérogation concerne la couverture du jet à la mer, ou d'enlèvement par la mer, moyennant une surprime.

4- Les exclusions et limitation dans l'assurance maritime

Les exclusions ont pour but de limiter l'engagement de l'assureur pour qu'il n'intervienne pas dans certains risques étant alors exclus par l'assurance des facultés maritimes.

A cet effet, l'ordonnance 95-07 sur les assurances et la police d'assurance distingue deux catégories de risques exclus ; ceux qui ne seront jamais couverts et prévus dans l'article 7 d'une part, et d'autre part ceux pouvant l'être, moyennant une convention et des primes spéciales prévus par l'article 6 des conditions générales.

4-1- Les exclusions absolues (dans tout les cas)

Sont prévues dans (l'article 7) des conditions générales, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes ou conséquence suivantes :

a- Les exclusions tenant à des événements étrangers à une navigation normale ;

Elles se rapportent aux amendes, confiscations, mises sous séquestre, réquisitions, saisies de toute nature, sauf ce qui prévu à l'article 2, l'assureur demeure également étranger aux préjudices résultat d'infractions aux prescriptions de l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.

b- Les exclusions tenant d'événements liés à l'ordre public ;

Il s'agit de la contrebande, de commerces illicites, clandestins ou prohibés. La Législation algérienne ajoute à cette liste les infractions aux prescriptions sur les importations, exportations, le transit, le transport et la sécurité.

c- Les exclusions conséquentes de la faute de l'assuré ;

Cette catégorie est beaucoup plus importante, puisque comprenant non seulement les faits ou fautes de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés représentants ou ayant droit à

l'exclusion des commissionnaires. Les insuffisances ou mauvais conditionnements d'emballage sont également assimilés aux fautes de l'assuré.

d- Les exclusions de nature commerciale ;

Retard dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconque de quarantaine.

L'exclusion à pour but de ramener la police à son objectif propre et qui n'est pas de couvrir les aléas d'une entreprise commerciale, mais plutôt des dommages et pertes matérielles sur facultés.

4-2- Les exclusions relatives

Les assurés demandent fréquemment des assurances les garantissant des types risques suivants. (de Art 103, ordonnance n° 95-07) ⁴⁰

a- Les risques de guerre civile ou étrangère, suivis de leurs conséquences directes, à savoir destructions, pertes causées par des mines ou autres engins de guerre etc...

b- Piraterie, capture, prise ou détention pour tous gouvernements ou autorités quelconques, et ce pouvant se produire en temps de conflit armé ou non son considérés comme faits de guerre.

c- Emeutes, grève, relative aux troubles de l'ordre public, mouvements populaires, black out et faits analogues et figure dors et déjà dans le nouveau règlement.

d- Risque de vol en général et de pillage, disparition de toute partie des objets assurés, à moins qu'elles ne proviennent d'un d'un risque couvert.

(Le pillage est affilié au vol, celui-ci est employé lorsque le forfait a été accompagné de violence avec une quantité importante dérobée. La disparition est généralement due à un vol, qui reste difficilement à prouver).

e- Violation et blocus, L'innovation du code algérien se trouve dans le fait que cette partie se trouve dans les exclusions sauf stipulation contraire.

Ainsi si le blocus est violé sans qu'il n'ait été imposé par le gouvernement algérien mais par celui d'un étranger, rien ne s'oppose à ce que les risques encourus ne soient garantis pas les assurances algériennes. Cependant, ce genre de couverture est très rare en pratique.

f- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.

La responsabilité du propriétaire de la marchandise ne pourra être mise en cause que pour le vice propre. Ce cas est exclu de la garantie même si la couverture est fréquemment demandée,

⁴⁰ Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

toujours est-il qu'il est possible de l'accorder puisque qu'elle se situe au niveau des exclusions relatives. Il s'agira alors de couvrir les dommages subis sur la marchandise uniquement et non sur les personnes et les autres biens.

g- Les exclusions tenant à l'objet assuré, elle se rapporte au vice propre de l'objet assuré, les vers et les vermines détériorant la marchandise par l'influence de la température ou de mesures sanitaires insuffisantes jusqu'à même inexistantes.

h- Les renvois de billet de banque, coupons, titres, valeurs, espèces, monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés.

i- Colis postaux, même avec valeur déclarée.

Conclusion

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

Pour se faire l'assureur met à la disposition de l'assuré une variété de formules et de clauses (polices) adaptées à son besoin, lui permettant ainsi de choisir celle qui lui convient le mieux.

Pendant le consentement à la signature de la police d'assurance, l'assuré doit choisir un mode d'assurance lui convenant le mieux pour la couverture des risques que sa marchandise pourra atteindre. Soit aux conditions « TOUS risque », où tous les risques sont garantis sauf les risques exclus, ou aux conditions d'avarie particulière « FAP sauf ».

Chapitre 03:

La contribution de l'assurance maritime
dans le développement du commerce extérieur en Algérie

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

L'économie algérienne comme toute autre économie des pays du Tiers Monde, est largement orientée vers l'extérieur tant pour s'approvisionner en biens d'équipement et de consommations que pour écouler les produits primaires et au moment où le transport maritime de marchandise est le mode de transport le plus pratiqué, l'assurance maritime répond au besoin de protection et de sécurité.

La répartition du commerce extérieur Algérien est répartie à une transformation par année, par groupe d'utilisation, et par zone géographique et l'assurance maritime en Algérie à travers son historique et son évolution, finirons par mettre l'accent sur le rôle de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie.

Section 01 : La structure du commerce extérieur en Algérie

Nous particularisons l'essor qu'a connu le commerce extérieur en Algérie, en examinant l'évolution des importations et des exportations par années, par groupe d'utilisation et en les cataloguant selon les groupes de produits et en les répartissant par zones géographiques.

1- L'évolution annuelle du commerce extérieur en Algérie

Tableau n°1 : Evolution de la balance commerciale de l'Algérie de 2000 à 2010

Unité: Millions US Dollars

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Impor. (caf)	9173	9940	12009	13534	18308	20357	21456	27631	39479	39294	40473
Expor. (fob)	22 031	19 132	18 825	24 612	32 083	46 001	54 613	60 163	79298	45194	57053
Balance commerciale	12 858	9 192	6 816	11 078	13 775	25 644	33 157	32532	39819	5900	16580
(%)	240	192	157	182	175	226	255	218	201	115	141

Source: O.N.S – Direction Générale des Douanes

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

Durant les années 2000 à 2010, les importations de l'Algérie ont enregistré un fort accroissement passant de 9173 millions US Dollars en 2000 à 40453 millions US Dollars en 2010.

Les exportations de l'Algérie, pendant la même période ont noté des fluctuations qui reviennent à la variation des prix des hydrocarbures, constituant la part capitale des recettes des exportations algériennes.

Ajoutant, que la balance commerciale a enregistré un excédent au cours de cette période; affichant des fluctuations causées par le flottement des exportations.

Durant la période comprise entre 2000 à 2010 les importations ont noté un vif essor au moment où les exportations ont enregistré des fluctuations, malgré ces dernières, la balance commerciale réalise toujours un excédant couvrant les importations. Une assignation que l'Algérie doit aux hydrocarbures qui prédominent ses exportations.

1- L'évolution par groupe d'utilisation

2-1- Pour les exportations

Tableau n°02 : Evolution des exportations par groupe d'utilisation de 2000 à 2010

Unité: Millions US Dollars

Libellés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alimentation	32	28	35	48	59	67	73	88	119	113	315
Énergie et lubrifiants	21419	18484	18091	23939	31302	45094	53429	58831	77361	44128	55527
Produits bruts	44	37	51	50	90	134	195	169	334	170	94
Demi-produits	465	504	551	509	571	651	828	993	1384	692	1056
Biens d'équip. agri.	11	22	20	01	-	-	01	01	01	-	01
Biens d'équip. ind	47	45	50	30	47	36	44	46	67	42	30
Biens de consommation	13	12	27	35	14	19	43	35	32	49	30
Total	22031	19132	18825	24612	32083	460021	54613	60163	79298	45194	57053

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

❖ Les lubrifiants et le secteur de l'énergie sont encore les "poids lourds", car de 2000 à 2010 ils passent de 21419 millions US Dollars à 55527 millions US Dollars (soit 97,14% de total des exportations en 2010);

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

❖ Alimentation, boissons et tabac ont augmenté pendant la période comprise entre 2000 et 2010 ont enregistré un énorme accroissement passant de 32 Millions US Dollars à 315 Millions US Dollars ;

❖ Les produits bruts et demi-produits ont réalisé un essor de 44 Millions US Dollars à 94 Millions US Dollars pour les produits bruts et de 465 Millions US Dollars à 1056 Millions US Dollars pur les demi-produits ;

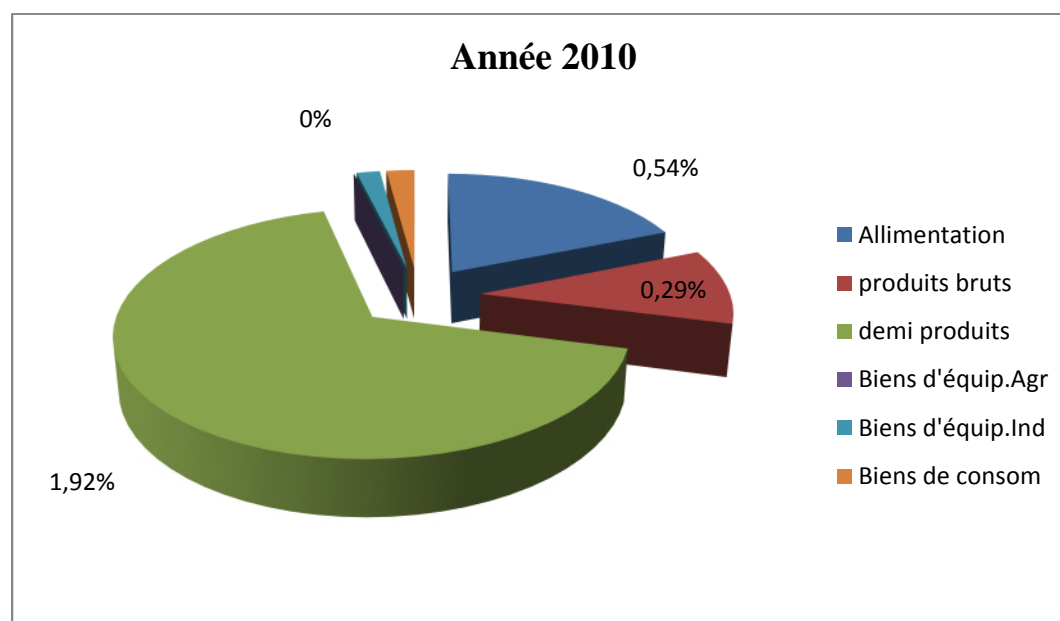
❖ Les biens d'équipements agricoles et les équipements industriels ont transcrit un fort déclin de 11 Millions US Dollars à 1 Millions US Dollars et de 47 Millions US Dollars à 30 Millions US Dollars pour les équipements industriels, toujours pondant la même période ;

❖ Matériel de transport et accessoires ont enregistré une soustraction de 1 894,2 millions de DA à 1 547,6 millions de DA entre 2007 et 2009 ;¹

❖ Les biens de consommation ont connu une forte élévation de 13 Millions US Dollars à 30 Millions US Dollars

❖ Les exportations hors hydrocarbures constituent seulement 3 % du total, où les principaux produits sont des demi-produits.

Figure °01 : Évolution des exportations par groupe d'utilisation hors l'énergie et lubrifiants de 2000 à 2010 :



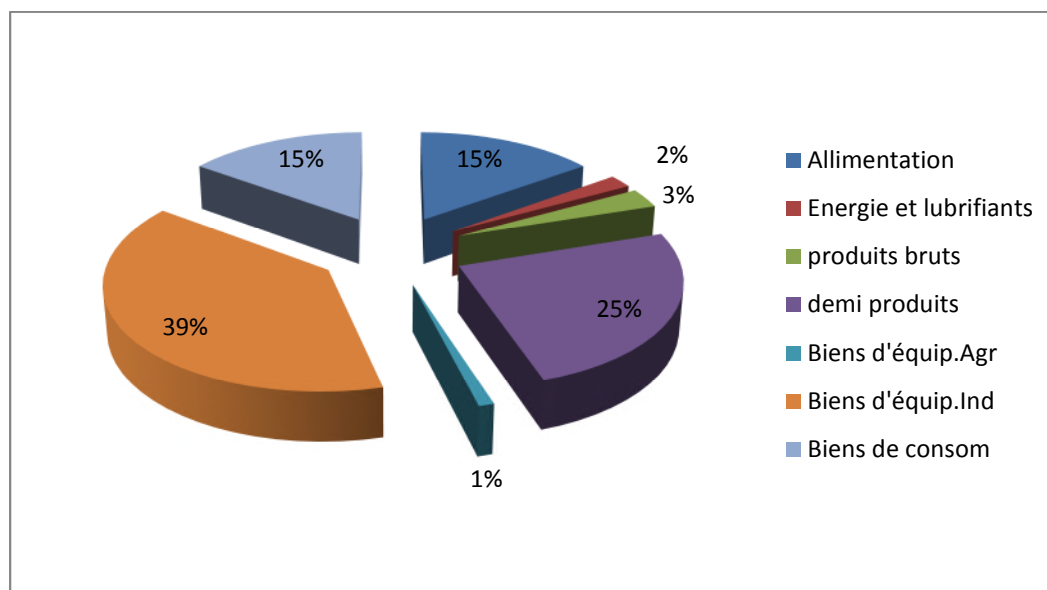
Source : Réalisé par nous même à partir du tableau 2.

¹ HADJ MOHAED Rabah , HALOUANE Narimane, SAAD BOUZID Yamina, L'Algérie en quelques chiffres, Résultat 2007-2009, N°40, Edition 2010, Page 47.

Hors hydrocarbures, les demi-produits (Produit, partiellement élaboré à partir de la matière première, qui sera reconditionné ultérieurement) occupent la première place en termes d'exportations de l'Algérie. Suivis par l'alimentation, boissons et tabac en deuxième lieu.

2-2- Pour les importations

Figure n°2 : La répartition des importations de l'Algérie par groupe d'utilisation en 2010 : (%)



Source : Réalisé par nous même à partir des données du tableau n°3 figurant dans les annexes.

Parmi les différents groupes d'utilisation des produits importés : (tableau annexe n°3)

- Les biens d'équipement qui occupaient la première place, passant de 3068 Millions US Dollars à 15776 Millions US Dollars durant la période comprise entre 2000 et 2010 (soit 39% du montant global des importations en 2010);
- Les produits alimentaires ont représenté 15 % de l'ensemble des importations en 2010 où ils ont réalisé un chiffre de 6058 Millions US Dollars;
- Les fuels et les lubrifiants ont enregistré au cours de l'année 2000 un montant d'importation de 129 Millions US Dollars, passant à 955 Millions US Dollars en 2010 (soit 2% du montant des importations);

➤ Les matériels de transport et accessoires compris: autos pour le transport de personnes, autres matériel de transport et paries et pièces détachées ont allongé de 315 412,7 millions de DA en 2007 à 413 538,6 millions de Da en 2008 et à 483 912,3 millions de DA ;²

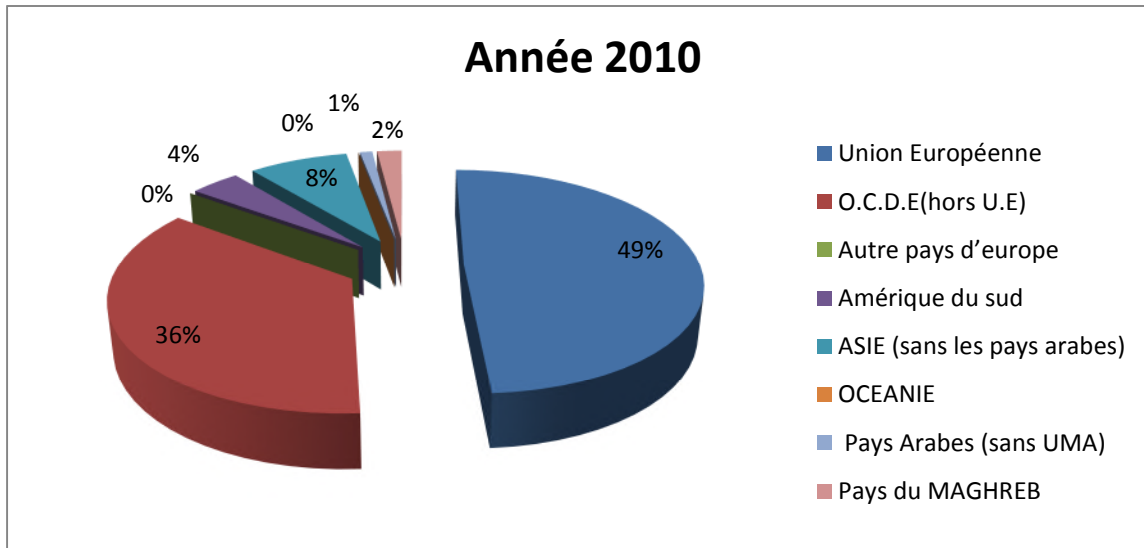
➤ Les biens d'équipement d'agriculture et de consommation ont enregistré un accroissement de 85 Millions US Dollars à 341 Millions US Dollars entre 2000 à 2010 et soit 1% du total pour les biens d'équipement d'agriculture et de 1393 Millions US Dollars à 5836 Millions US Dollars (soit 15% de total des importations) pour les biens de consommation ;

➤ Les produits bruts et Demi-produits ont connu un fort essor durant la période de 2000 à 2010 où les produits bruts ont passé de 428 Millions US Dollars à 1409 Millions US Dollars (soit 3% du total) et les demi-produits ont augmenté aussi de 1655 Millions US Dollars à 10098 Millions US Dollars (soit 25% due total des importations).

2- L'évolution des exportations et des importations par zone géographique

Les exportations

Figure n°3 : La répartition des exportations de l'Algérie par région économique en 2010 : (%)



Source : Réalisé par nous même à partir des données du tableau n°4 figurant dans les annexes.

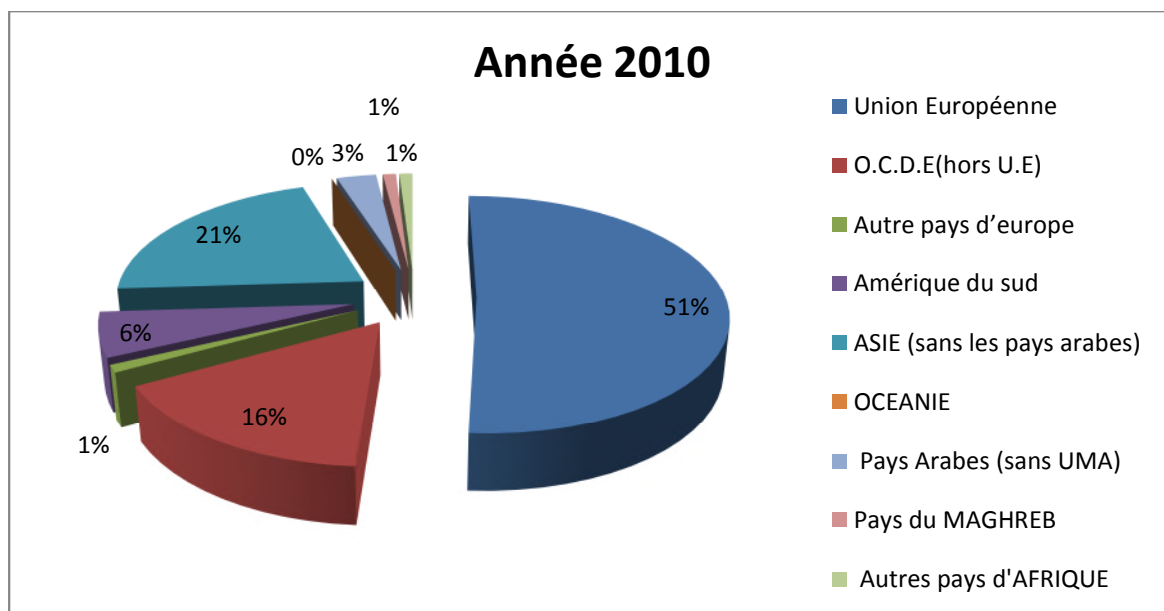
Les exportations algériennes s'effectuent principalement avec l'Union Européenne (soit 49% pour les exportations) pendant l'année de 2010), suivi par OCDE sans l'union européenne (soit 36%) vient après l'Asie sans les pays arabes (8%), où moment où l'Afrique,

² HADJ MOHAED Rabah , HALOUANE Narimane, SAAD BOUZID Yamina, L'Algérie en quelques chiffres, Résultat 2007-2009, N°40, Edition 2010. Page 48.

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

les pays de Maghreb, l'Amérique du sud et les autres pays Arabes et européens ne représentent qu'une part marginale.

Figure n°3 : La répartition des importations de l'Algérie par région économique en 2010 : (%)



Source : Réalisé par nous même à partir des données du tableau n°5 figurant dans les annexes.

Les importations algériennes aussi s'effectuent principalement avec l'Union Européenne (soit 51% pour les importations pendant l'année de 2010), suivi par l'Asie sans les pays arabes (soit 21%), vient après OCDE sans l'union européenne (16%), avec une présence symbolique des autres pays arabes et Africains.

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

Tableau n°06 : Les dix premiers pays clients de l'Algérie ³

Unité: En million de DA

PAYS	2007	%	PAYS	2008	%	PAYS	2009	%
USA	1267169,0	30 ,1	USA	1215557,6	23,9	USA	767 403,3	22,9
ITALIE	558 063,7	13,2	ITALIE	798 537,2	15 ,7	ITALIE	422 805,	12,6
ESPAGNE	373 927,9	8,9	ESPAGNE	585 005,9	11,5	ESPAGNE	399 381,1	11,9
CANADA	326 845,3	7,8	FRANCE	409 046,6	8,0	FRANCE	327 699,9	9,8
PAYS BAS	317 144,3	7,5	PAYS BAS	395 547,4	7,8	PAYS BAS	241 915,3	7,2
FRANCE	287 166,6	6,8	CANADA	345 607,2	6,8	CANADA	180 517,8	5,4
TURQUIE	143 117,6	3,4	TURQUIE	189 375,6	3,7	TURQUIE	148 345,8	4,4
BREZIL	127 781,7	3,0	BREZIL	166 564,3	3,3	BREZIL	108 699,3	3,2
GRANDE BRETAGNE	110 447,1	2,6	GRANDE BRETAGNE	141 755,3	2,8	REPU.DE	108 568,2	3,2
INDE	108 605,5	2,6	PORTUGAL	131 741,2	2,6	COREE		
						GRANDE BRETAGNE	84693,4	2,5

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Les principaux clients de l'Algérie sont:

- ❖ Les Etats-Unis: Le premier client de l'Algérie, soit : 30 ,1% en 2007, 23,9% en 2008 et 22,9% en 2009 du total de ses clients ;
- ❖ l'Italie: Le deuxième client durant les années 2007, 2008 et 2009, avec 12,6% en 2009
- ❖ L'Espagne, le troisième client et de l'Algérie avec 11,9% en 2009 ;

³ HADJ MOHAED Rabah , HALOUANE Narimane, SAAD BOUZID Yamina, L'Algérie en quelques chiffres, Résultat 2007-2009, N°40, Edition 2010. Pae 50.

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

Tableau n°07 : Les dix premiers pays fournisseurs de l'Algérie

Unité: En million de DA

PAYS	2007	%	PAYS	2008	%	PAYS	2009	%
FRANCE	20 054,6	16,7	FRANCE	422 772,7	16,4	FRANCE	447 536,6	15,7
ITALIE	166 969,5	8,7	ITALIE	280 177,6	10,9	CHINE	345 145,1	12,1
CHINE	165 757,3	8,6	CHINE	265 461,3	10,3	ITALIE	268 448,2	9,4
USA	146 770,2	7,7	ESPAGNE	189 816,4	7,4	ESPAGNE	215 888,7	7,6
ALLEMAGNE	124 049,0	6,5	ALLEMAGNE	157 818,7	6,1	ALLEMAGNE	200 915,0	7,0
ESPAGNE	110 157,2	5,7	U.S.A	143 233,8	5,6	U.S.A	145 699,7	5,1
JAPON	73 853,0	3,9	JAPON	91 965,4	3,6	TURQUIE	126 877,6	4,4
ARGENTINE	63 986,1	3,3	TURQUIE	87 723,7	3,4	JAPON	86 730,2	3,0
TURQUIE	63 916,4	3,3	ARGENTINE	81 577,7	3,2	REP.DE.COREE	81 351,2	2,8
REP.DE.COREE	56 164,9	2,9	CANADA	63 403,6	2,5	BREZIL	64 203,4	2,2

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

- La France, le premier fournisseur de l'Algérie de 2007 à 2009 avec 15,7% du total de ses fournisseurs ;
- La Chine : Le troisième fournisseur de l'Algérie avec 8,6% et 10,3% en 2007 et 2008 et le deuxième en 2009 avec 12,1% ;
- l'Italie: le troisième fournisseur avec 9,4% toujours en 2009 ;
- L'Espagne, le quatrième fournisseur avec 7,6% durant l'année 2009 ;
- Etats-Unis: sixième fournisseur avec 5,1% en 2009 ;

Parmi les 10 premiers clients et fournisseurs de l'Algérie aucun pays africain ou arabe n'y figure.

Section 02 : L'assurance maritime en Algérie

Dès l'indépendance, le législateur algérien a mis en œuvre les réglementations nécessaires réunis dans des textes d'application et le code maritime dans le but d'évoluer et d'harmoniser cette branche d'assurance.

1- Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie

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

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

➤ La seconde loi 63-201 est relative aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance exerçant une activité en Algérie, instituant le contrôle et la surveillance par l'Etat.

Ce contrôle s'acquittait pour plusieurs raisons :⁴

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

⁴ Loi 63-201 relative aux assurances.

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

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

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

Dés 1966, l'Etat décida de récupérer les ressources financières collectées par l'assurance en édifiant le monopole de l'Etat dans ce secteur. De ce fait, toutes les sociétés furent liquidées à l'exception de la **SAA**, société Algero-Egyptienne qui fut nationalisée le 27 mai 1966 par l'ordonnance 66-129.⁵

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

Enfin, dans le cadre de la libéralisation de l'économie et dans le but de procurer un développement dans le marché des assurances, l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 a rapporté l'ouverture du domaine des assurances au secteur privé a permis ainsi d'établir une

⁵ Revue de l'assurance n°01, Revue éditée par le conseil national des assurances, 1^{er} semestre 2012, Page n° 05.

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

concurrence tarifaire sévère, au grand bonheur des opérateurs commerciaux et autres importateurs de marchandises et a exterminé le système obligatoire prévu par la législation antérieure de 1980, et le libre exercice de ce métier rendant ainsi au terme « faculté » toute sa raison d'être.

Au mois de novembre 2012, fut l'application de la filialisation séparant les assurances de personnes des assurances de dommages.⁶

2- Evolution de l'assurance maritime ⁷

Tableau n°8 : L'évolution du l'assurance maritime en Algérie du 2010 au 31 mars 2013

Unité : milliers de dinars

	2010				2011				2012				2013
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1
Assu. trans	1551677	1048941	905293	2482591	1126103	1026622	1047126	2472330	942767	953307	1221625	2058033	971381
Ass. marit	1241342	891600	760446	1886769	889621	837724	837700	1038379	476024	714980	1001732	1152492	670253
(%)	80%	85%	84%	76%	79%	81,6%	80%	42%	57%	75%	82%	56%	69%
Ass.mar/sas (%)	5.85%				4.13%				3.34%				

Source: Réalisé par nous même à partir du rapport du CNA, Note de conjoncture du marché des assurances, 2010, 2011, 2012 et 2013.

Pendant les années 2010, 2011, 2012 et le 1^{er} trimestre de 2013, l'assurance de la branche transport a enregistré des fluctuations ; une régression en 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} trimestres et en 4^{ème} trimestres elle s'apprécie.

⁶ Idem.

⁷ CNA, Note de conjoncture du marché des assurances, 2010, 2011, 2012 et 2013.

Durant la même période, l'assurance maritime aussi a noté des fluctuations relatives à celles de toute la branche transport; une assignation que cette dernière flotte en fonction du changement au niveau de l'assurance maritime.

Jusqu'au 31 décembre 2010, l'assurance maritime a connu une baisse de chiffre d'affaire qui s'expliquait en partie par l'impact du ralentissement des grands projets d'investissement sur l'importation des équipements et marchandises en rapport avec ces grands chantiers.

Au 31 décembre 2011, l'assurance transport maritime dont la part dans la branche est estimée à 73% à la fin de 2011 connaît une baisse de 1,6% en raison de la baisse enregistrée par la garantie des facultés maritimes de 5% et qui détient 49% de la production de l'assurance maritime.

Au 31 décembre 2012, l'assurance maritime représente 63,7% de la branche et connaît une baisse de 5,6%, résultat de la baisse enregistrée par l'assurance faculté (7,7%) et qui détient 68,4% de l'assurance maritime.

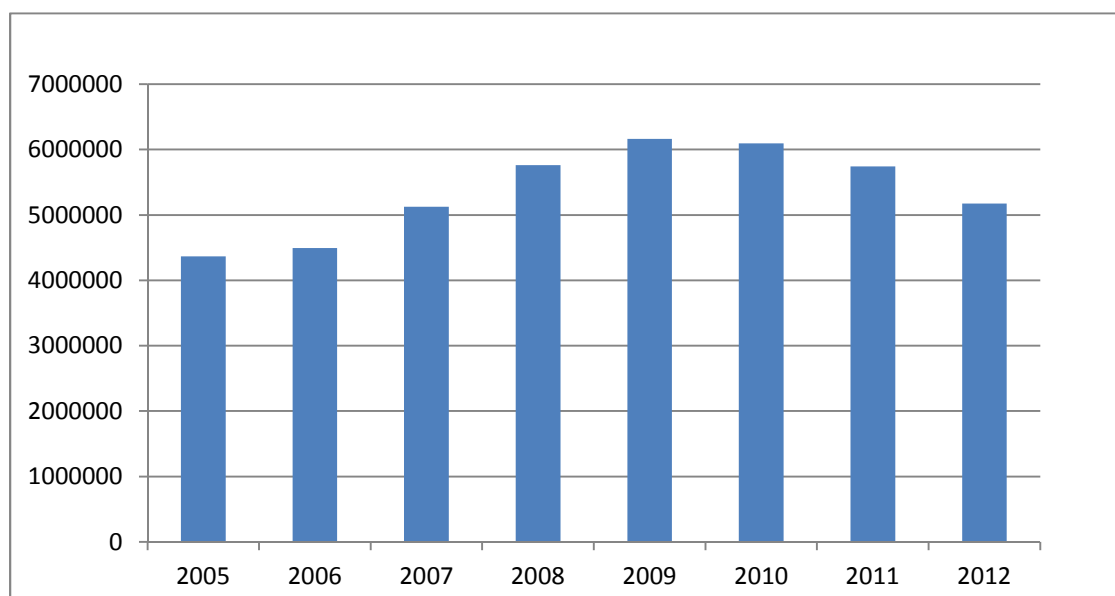
En 1^{er} trimestre 2013, l'assurance maritime, détient 2% du marché d'assurance. La production de l'assurance maritime pendant ce trimestre englobe 642045 milliers de dinars pour les entreprises publiques, 162360 milliers de dinars pour les entreprises privées et 45848 milliers de dinars pour les entreprises mixtes, la part du marché des sociétés à capitaux privés a enregistré 24% et la part de l'assurance maritime par rapport au total de la branche était de 51%.⁸

L'assurance maritime occupe la part la plus importante en termes de production de la branche assurance transport.

L'assurance maritime n'occupe qu'une partie minime dans le secteur des assurances et qui est en diminution.

⁸ CNA, Note de conjoncture du marché des assurances, 1^{er} trimestre 2013.

Figure n°4 : Evolution annuelle de la branche assurance transport en l'Algérie de 2005 à 2012:

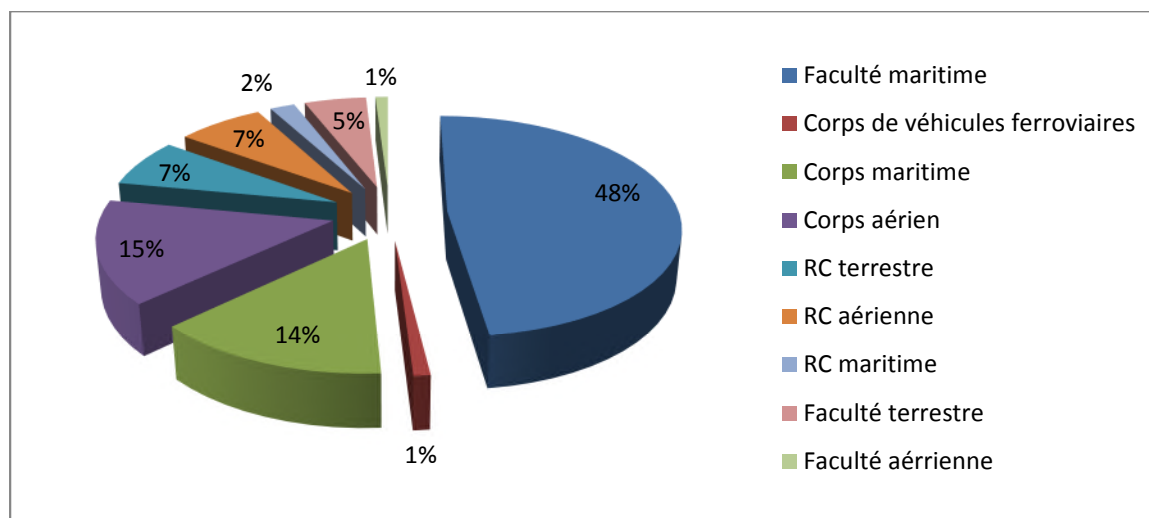


Source : Réalisé par nous même à partir du rapport du CNA, Bulletin des assurances n°20 du 3^{ème} trimestre 2012.

La branche transport, a enregistré des modifications durant la période étudiée de 2005 à 2012, où il a marqué un accroissement de 2005 à 2009, dont la production a passé de 4366329 Milliers de Dinars à 61661521 Milliers de Dinars. Soit 7%, qui proviennent essentiellement de la progression du chiffre d'affaire de l'assurance « faculté maritime » en hausse de plus de 17% en 2009. De 2009 à 2012 cette branche a noté des régressions passant de 6161521 Milliers de Dinars à 5175732 Milliers de Dinars, soit 1%, 5.7%, et 6.6% respectivement en 2010, 2011 et 2012 tiré par la baisse du corps aéronefs occasionnée principalement par l'inscription d'un important contrat corps aéronefs relatif à la couverture du satellite Algérien ALSAT 2A en 2010 et par la baisse de la production des facultés maritimes en 2011 et 2012.⁹

⁹ CNA, Bulletin des assurances n°20 du 3^{ème} trimestre 2012.

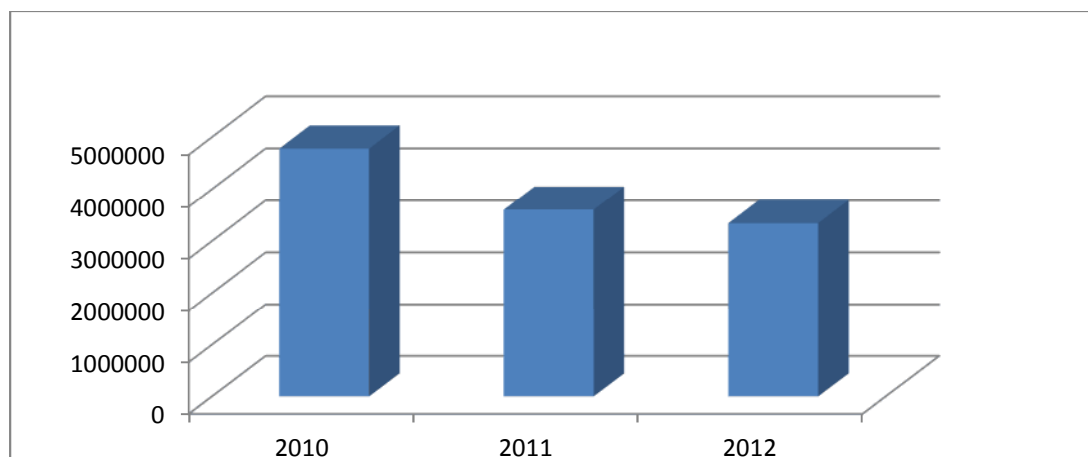
Figure n°5 : La structure de la branche transport en 2011



Source : Réalisé par nous même à partir du rapport du CNA, Bulletin des assurances n°20 du 3^{ème} trimestre 2012.

Pendant l'année 2011, l'assurance maritime occupe la 1^{ère} place de la branche transport avec 64% du total de la branche. La faculté maritime (marchandises) a représenté la part la plus importante soit 48%, suivie par le corps maritime avec 14%, vient après la responsabilité maritime avec 02% (la faiblesse de s assurances corps et RC s'explique par le fait que navires et les fonctionnaires sont généralement assurés dans leurs pays d'origine) . La part importante de l'assurance maritime s'explique par l'importance de l'utilisation du transport maritime dans les transactions internationales.

Figure n° 6: Evolution annuelle de l'assurance transport maritime en l'Algérie de 2010 à 2012 :



Source : Réalisé par nous même à partir du tableau n°8.

Durant les années 2010, 2011 et 2012, l'assurance maritime a enregistré une régression causée par la baisse notée par la garantie des facultés maritimes et qui revient au caractère facultatif de cette dernière.

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

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

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

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

- La première est celle de la loi 78-02 de 1978 portant sur le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.
- La seconde relève de l'obligation d'assurer toute marchandise importée, et ce suivant la loi 80-07 du 9 août 1980.

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

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

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

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

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

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

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

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

Conclusion

Le secteur du commerce extérieur algérien, est en évolution, à travers l'essor qu' ont connu les exportations, les importations et l'excédent réalisé par la balance des paiements ainsi que les multitudes relations de l'Algérie avec le monde économique, où pratiquement toutes ces marchandises exportées ou importées sont assurées et que l'attestation d'assurance transport maritime est l'une des pièces exigées pour l'ouverture des crédits bancaire.

Mais, il reste à souligner que les assurances maritimes ne participent que partiellement dans le secteur d'assurance et en matière du commerce extérieur en Algérie.

Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport maritime est incontestablement un important moteur de la croissance commerciale, qui prend à l'heure actuelle une telle ampleur qu'on parle de mondialisation, donc est un instrument privilégié des échanges internationaux et qui a connu plusieurs révolutions pour s'adapter au fil du temps à l'évolution des échanges.

Avec la multiplicité des risques qui menacent les navires assurés et les marchandises transportées par voie maritime, les dommages touchant ces dernières, et le besoin quotidien des opérateurs maritime de sécurité lors des trajets préliminaires ou complémentaires du transport par mer, l'assurance maritime répond à cette nécessité. A travers cette étude nous avons examiné d'un côté, tous les aspects liés aux risques menaçant les marchandises lors de leur transport par voie maritime, et d'un autre les modalités des assurances maritimes pour la couverture des dits "risques".

L'assurance maritime occupe une place primordiale dans l'assurance transport, pour une double raison que les marchandises exportées et importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de commerce extérieur, et dans un but de simplification, les organisations spécialisées à l'échelle internationale, ont décidé d'élaborer des règles et principes régissant ce mode de transport et de créer une énumération internationale de référence pour la codification des assurances transport et des activités annexes, celle-ci portera l'appellation : INCOTERMS.

L'assurance maritime a toujours une importance majeure à la fois pour les assurés sur le plan de la sécurité qui leur apporte et de l'accroissement des coûts de l'administration de navire ou des coûts de transport qu'il entraîne, et pour les pays notamment les pays en développement par son incidence sur la balance des paiements.

L'assurance maritime occupe la première place dans la branche assurance transport ceci est du à l'utilisation régulière de la voie maritime dans le commerce international algérien.

La baisse des facultés maritimes est liée au caractère international fondé sur le principe de la liberté du commerce mondial et l'indice éventuel des assurances maritimes sur les marchandises.

Il reste à ajouter que l'assurance maritime influe d'une façon active dans la branche transport et n'occupait qu'un écart marginal par rapport aux autres branches du secteur d'assurance.

En somme, l'assurance maritime ne contribue pas réellement au développement du commerce extérieur en Algérie.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

- BIGOT Jean ; BEAUCHARD.J ; HEUZE.V ; KULLMANN.J ; MAYAUX.L ; NICOLAS.V, «Droit des assurances, Tome3, CONTRAT D'ASSURANCE, (L.G.D.J), Ed DALLOUZ, paris, 2002.
- COUILBAULT François ; ELIASHBERG Constant ; LATRASSE Michel, « Les grands principes de l'assurance », 5^{ème} édition L'ARGUS de L'ASSURANCE, Rue Froi Devaux, 75014 Paris, 2002.
- CRBF. CENTRE DE RECHERCHE SUR LE BUDGET FAMILIAL, « bien utiliser les assurances », les éditions de l'épargne, France, 1990.
- EL KHALIFA Mohamed el Kamel, guide des transports internationaux de marchandises, ed Dahleb, alger, 1995.
- EL KHALIFA Mohamed el Kamel, Le connaissance, les transports maritime, ed Dahleb, alger, 1998.
- HADJ MOHAED Rabah ; HALOUANE Narimane ; SAAD BOUZID Yamina ; L'Algérie en quelques chiffres, Résultat 2007-2009, N°40, Edition 2010.
- HENRIET Dominique ; ROCHET Jean- Charles, microéconomie de l'assurance, ed Economica, 1991, paris.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Précis Droit des assurances », 11^{ème} édition DALLOZ, 2001.
- LANDEL james, préface de LAMBERT-FAIVRE Yvonne, « Lexique des termes d'assurance », 5^{ème} édition L'ARGUS de L'ASSURANCE, 2005.
- MARCQ Jean.patrick, risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance (technique dommage), Ed l'argus de l'assurance.
- MASABIE FRANSOIS. M ; POULAIN.E ; Lexique du commerce international, Les 2600mots actuels et pratiques de l'import- export, Ed Bréal, 2002.
- PUTZEYS Jacques, Droit des transports et droit maritime (travaux de la faculté de droit de l'université catholique de Louvain), ed Bruylant Bruxelles, 1993.

Lois

- ◆ La loi anglaise sur l'assurance maritime 1906 (Marine Insurance Act).
- ◆ Convention de Bruxelles du 25 janvier 1924, règles de la Haye, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature, éd ISBN, Nation unis, 2009.
- ◆ Commission des nations unies pour le droit commercial international, convention des nations unies sur le transport internationale de marchandises effectué entièrement ou particulièrement par mer 1978, ISBN, nation unis, ,2009.
- ◆ L'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances:
- ◆ VISA N° 02DGT/DASS Du 05/10/2005, conditions générales sur facultés maritimes, Alliance assurances.
- ◆ Code des assurances.
- ◆ Le code maritime algérien.

Autres

- CNUCED, Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Genève, rapport du secrétariat, New York, 1982.
- Ait Belkacem. M, l'assurance de transport maritime des marchandises, La société AFRICARE de réassurance, Maroc, 1999.
- Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, PLD, France, 2003.
- LEZOUL Mohamed, La situation actuelle du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives?, Recueil de communication de colloque international, Les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurance tkaful entre la théorie et l'expérience pratique , Université de Setif, Algérie, 25-26 Avril 2011.
- Revue de l'assurance n°01, Revue éditée par le conseil national des assurances, 1^{er} semestre 2012.

Web

- www.Lexinter.Net
- www.ffsa.fr: Fédération Française des sociétés d'assurance.

- www.cagex.dz
- <http://www.index-assurance.fr>
- [http://www.index-assurance.fr/pratique/introduction/histoire-assurance.](http://www.index-assurance.fr/pratique/introduction/histoire-assurance)
- www.CAAT.dz
- <http://btsassurance.canalblog.com>

Annexes

Tableau n°03 : Evolution des importations par groupe d'utilisation de 2000 à 2010

Unité: Millions US Dollars

Libellés	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alimentation	2415	2395	2740	2678	3597	3587	3800	4954	7813	5863	6058
Énergie et lubrifiants	129	139	145	114	173	212	244	324	594	549	955
Produits bruts	428	478	562	689	784	751	843	1325	1394	1200	1409
Demi-produits	1655	1872	2336	2857	3645	4088	4934	7105	10014	10165	10098
Biens d'équip. agri.	85	155	148	129	173	160	96	146	174	233	341
Biens d'équip. ind	3068	3435	4423	4955	7139	8452	8528	8534	13093	15139	15776
Biens de consommation	1393	1466	1655	2112	2797	3107	3011	5243	6397	6145	5836
Total	9173	9940	12009	13534	18308	20357	21456	27631	39479	39294	40473

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Tableau n°04 : Evolution des exportations par région économique

Unité: Millions US Dollars

Région économique	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Union Européenne	13792	12344	12100	14503	17396	25593	28750	26833	41246	23186	28009
O.C.D.E(hors U.E)	5825	4549	4602	7631	11054	14936	20546	25387	28614	15326	20278
Autre pays d'europe	181	87	130	123	91	15	7	7	10	7	10
Amérique du sud	1672	1037	951	1220	1902	3124	2398	2596	2875	1841	2620
ASIE (sans les pays arabes)	210	476	456	507	686	1218	1792	4004	3765	3320	4082
OCEANIE	00	23	38	00	-	-	-	55	-	-	-
Pays Arabes (sans UMA)	55	315	248	355	521	621	591	479	797	564	694
Pays du MAGHREB	254	275	250	260	407	418	515	760	1626	857	1281
Autres pays d'Afrique	42	26	50	13	26	49	14	42	365	93	79
Total	22031	19132	18825	24612	32083	46001	54613	60163	79298	45194	57053

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Tableau n°05 : Evolution des importations par région économique

Unité: Millions US Dollars

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Union Européenne	5256	5903	6732	7954	10097	11255	11729	14427	20985	20772	20704
O.C.D.E.(hors U.E)	2194	2125	2485	2242	3071	3506	3738	5363	7245	6435	6519
Autre pays d'Europe	603	636	757	855	1097	1058	777	715	659	728	388
Amérique du sud	142	269	385	567	1166	1249	1281	1672	2179	1866	2380
ASIE (sans les pays arabes)	599	579	943	1206	1952	2506	3055	4318	6916	7574	8280
OCEANIE	64	92	127	47	56	31	-	-	-	02	-
Pays Arabes (sans UMA)	144	179	366	418	525	387	493	621	705	1089	1262
Pays du MAGHREB	52	72	127	120	169	217	235	284	395	478	544
Autres pays d'AFRIQUE	119	85	87	125	175	148	148	231	395	350	396
Total	9173	9940	12009	13534	18308	20357	21456	27631	39479	39294	40473

Source : O.N.S – Direction Générale des Douanes

Table des matières

Remerciement	
Dédicaces	
Introduction générale.....	1
Chapitre préliminaire: Généralités sur les assurances	4
Section 1: Cadre conceptuels et historique des assurances, éléments et acteurs participant à une opération d'assurance.....	4
1- Historique et évolution de l'assurance	4
1-1- L'assurance maritime	5
1-2- L'assurance terrestre.....	6
1-2-1- L'assurance contre incendie	6
1-2-2- L'assurance sur la vie.....	6
1-2-3- L'assurance responsabilité civile	7
2- Définitions de l'assurance.....	7
3- Les éléments d'une opération d'assurance	8
3-1- Le risque	8
3-2- La prime d'assurance ou cotisation	8
3-3- La prestation de l'assureur.....	8
3-4- La compensation au sein de la mutualité.....	9
4- Les acteurs d'une opération d'assurance	9
4-1- L'assuré	9
4-2- L'assureur	9
4-3- Le souscripteur	9
4-4- Le bénéficiaire	9
4-5- Un tiers	9
5- Techniques de division des risques.....	10

5-1- La réassurance	10
5-2- La coassurance.....	10
5-3- La rétrocession.....	10
Section 2 : Rôle et branches d'assurance	10
1- Les branches d'assurance.....	10
1-1- Les assurances dommages	11
1-1-1- Les assurances de chose (biens)	11
1-1-2- Les assurances de dommage de responsabilité.....	11
1-1-3- Principe fondamental des assurances de dommage.....	11
1-2- Les assurances de personnes.....	11
1-2-1- Les assurances sur la vie	11
1-2-2- Les assurances d'atteinte corporelle.....	12
1-2-3- Le principe fondamental des assurances de personne	12
2- Le rôle social et économique des assurances	12
2-1- Le rôle sociale de l'assurance	12
2-2- Le rôle économique de l'assurance	13
3- Les facteurs limitatifs dans l'opération d'assurance	14
Chapitre 01 : Aperçu sur les assurances maritimes	15
Section 01: Généralité sur les assurances maritimes	15
1- Historique et évolution de l'assurance maritime	15
2- Définition de l'assurance maritime	17
3- Les intérêts et cas particulier de l'assurance maritime	19
3-1- Les intérêts de l'assurance maritime	19
3-1-1- Les intérêts de se couvrir.....	19
3-1-2- L'intérêt économique de l'assurance maritime	20
3-1-3- L'intérêt commercial de l'assurance maritime.....	20

3-1-4-	L'intérêt de l'assurance maritime vis-à-vis des parties du contrat.....	21
3-2-	Les cas particulier de l'assurance maritime.....	22
3-2-1-	Assurance particulière par rapport à l'espace.....	22
3-2-2-	Assurance particulière par rapport au temps	23
3-2-3-	Assurance particulière par rapport aux moyens de transport	23
4-	Les formes d'assurance maritime	23
4-1-	Assurance sur corps du navire	23
4-1-1-	Les événements naturels.....	24
4-1-2-	Le recours des tiers exercés contre le navire.....	24
4-1-3-	Les événements consécutifs aux erreurs humaines	25
4-2-	L'assurance sur faculté	26
5-	Les intervenants dans l'assurance maritime.....	27
5-1-	Les compagnies d'assurance	27
5-2-	Agents maritime d'assurance.....	27
5-3-	Les courtiers d'assurance.....	28
5-4-	L'expert maritime	28
Section 02: La législation internationale du transport maritime.....		29
1-	Les différentes conventions internationales.....	29
1-1-	La convention de Bruxelles du 25 août 1924	29
1-1-1-	Définitions de quelques concepts clés utilisés dans la convention	29
1-1-2-	Le champ d'application	30
1-1-3-	La responsabilité et obligation	30
1-1-4-	Exonération	30
1-2-	La convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968.....	31
1-2-1-	Les responsabilités	31
1-2-2-	Cas d'exonération	32
1-2-3-	Le champ d'application.....	32

1-3-	La convention des nations unis sur le transport des marchandises par mer	32
1-3-1-	Définition de quelques concepts.....	33
1-3-2-	Le champ d'application	33
1-3-3-	Responsabilité et obligation	34
2-	Le connaissance.....	34
2-1-	Définitions	34
2-2-	La Présentations et contenu du connaissance	35
2-2-1-	La présentation du connaissance.....	35
2-2-2-	Le contenu du connaissance.....	35
2-3-	Les fonctions du connaissance	36
2-4-	La pratique du connaissance	36
2-5-	Les typologies du connaissance	37
3-	Les incoterms	37
3-1-	Définitions	38
3-2-	Fonctionnement pratique des incoterms	38
3-3-	Le transfert des risques	39
Chapitre 02: Le contrat d'assurance maritime		41
Section 01 : Constitution du contrat d'assurance maritime.....		41
1-	Définitions et caractéristiques du contrat d'assurance maritime	41
1-1-	Définitions	41
1-2-	Les caractéristiques du contrat d'assurance.....	42
1-2-1-	Un contrat nommé	42
1-2-2-	Un contrat consensuel	42
1-2-3-	Un contrat synallagmatique	42
1-2-4-	Un contrat aléatoire	43
1-2-5-	Un contrat a titre onéreux	43

1-2-6- Un contrat successif	43
1-2-7- Un contrat d'adhésion	43
1-2-8- Un contrat de bonne foi	44
2- Formation du contrat d'assurance maritime	44
2-1- L'information préalable réciproque	44
2-1-1- Information de l'assuré par l'assureur	45
2-1-2- L'information de l'assureur par l'assuré	45
2-2- L'échange des consentements et la signature de la police d'assurance.....	46
2-2-1- L'échange des consentements	46
2-2-2- La signature de la police d'assurance.....	46
2-3- La clause de la signature de la police par l'assuré.....	48
3- Les obligations des parties	49
3-1- Obligation de l'assuré	49
3-1-1- Le paiement de la prime	49
3-1-2- Obligation de mise en risque	49
3-1-3- Renseignement relatifs en cours de contrat	49
3-1-4- Les obligations en cas de sinistre	50
3-2- Obligation de l'assureur.....	51
3-2-1- Le règlement en avarie	51
3-2-2- Le règlement par voie de délaissement	52
4- Les tarifications et résiliation du contrat d'assurance maritime	53
4-1- Tarifications de l'assurance maritime.....	53
4-1-1- La valeur assurée	53
4-1-2- La déclaration de valeur	54
4-1-3- La fixation de la prime	55
4-1-4- L'application des surprimes	56
4-1-5- Les droits, taxes et impôts	56

4-2- La résiliation du contrat d'assurance maritime	56
Section 02 : Les modalités de couverture: des assurances maritimes.....	57
1- La nature des risques garantis	57
1-1- Avarie particulières.....	58
1-1-1- Les avaries dommages ou matérielles	58
1-1-2- Les avaries frais.....	58
1-2- Avaries communes	59
1-2-1- Les éléments constitutifs de l'avarie commune	59
1-2-2- Déclaration de l'avarie commune.....	60
1-2-3- Le règlement du sinistre (avarie commune).....	60
2- Le temps et lieux des risques	61
2-1- Le point de départ de la garantie.....	61
2-2- La fin de la garantie	61
2-3- modification de la durée normale du voyage.....	61
3- Les principaux modes d'assurance	62
3-1- Garantie TOUS RISQUE	62
3-2- Garantie FAP SAUF	63
3-3- Les dispositions communes aux deux modes d'assurance	63
3-4- Les restrictions inhérentes à certaines marchandises.....	64
4- Les exclusions et limitations de l'assurance maritime.....	65
4-1- Les exclusions absolues (dans tout les cas)	65
4-2- Les exclusions relatives	66
Chapitre 03 : La contribution de l'assurance maritime dans le développement du commerce extérieur en Algérie	68
Section 01 : La structure du commerce extérieur en Algérie.....	68
1- Evolution annuelle du commerce extérieur	68

2- Evolution du commerce extérieur par groupe d'utilisation	69
2-1- Pour les exportations	69
2-2- Pour les importations	71
3- La répartition par zones géographique.....	72
Section 02 : L'assurance maritime en Algérie	76
1- Evolution historique de l'assurance maritime en Algérie.....	76
2- Evolution de l'assurance maritime en Algérie.....	78
3- La place de l'assurance maritime dans le commerce extérieur en Algérie.....	82
Conclusion générale	84
Bibliographie	
Annexes	
Table des matières	