

Université ABDERRAHMANE MIRA-Bejaia

Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des sciences de 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

Assurance des marchandises transportées par voie maritime en

Algérie :

Cas de la Compagnie Algérienne des Assurances et de Transport

« CAAT ».

Présenté par : Encadré par :

M^{me} BENHAMANA Ouassila

M^r BOUGUENOUNE Hamid

M^{elle} MAHIDDINE Lydia

Membre de jury :

Président : ABBACI Ayoub

Rapporteur : M^r BOUGUENOUNE Hamid

Examineur : ZIANIZoulikha

**Promotion
2016-2017**

Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Nous exprimons nos profonde reconnaissance et gratitude à Mr, BOUGNOUNE, H et Mr KHIARI, M directeur de l'agence CAAT 191 et Mr MANSEURI, D qui ont accepté de diriger notre travail.

Nous remercions également tous les membres de la compagnie CAAT

Nous voudrions exprime notre gratitude à tous les professeurs et enseignants de faculté des sciences économique, commerciale et des sciences de gestion.

Nous remercions à nos chers parents qui ont rempli notre vie d'amour et de joie.

Nos vifs remerciements vont également aux membres du jury pour l'intérêt qu'ils ont porté à notre recherche en acceptant d'examiner notre travail et de l'enrichir par leurs propositions.

Enfin, nous tenons également à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

DÉDICACE

*Je remercie DIEU, qui ma donnée la force et le courage, grâce à qui je suis arrivée
à la réalisation de ce travail*

*Mes chers et respectueux parents en récompense à leurs sacrifices, leur amour et à leur
Clairvoyance qui nous ont servi et me serviront tout au long de ma vie.*

A mon cher et aimé mari Noureddine et a notre princesse Eline

A ma chère belle-mère qui ma soutenu

*A mes chères sœurs et belle-sœur et frère qui m'ont aidé pendant la préparation de
Mon mémoire.*

A tout mes nièces et neveux.

Ma chère binôme Lydia et a toute sa famille.

Tous les enseignements de la spécialité de finance et commerce international

*Et à tout ceux que je n'ai pas mentionné, de près ou de loin qui ont contribué à ce
Travail.*

Toutes les personnes que j'aime et qui m'aiment.

WASSILA

DÉDICACE

Je remercie, Dieu le tout-Puissant de m'avoir donné la force, le courage et la patience de mener ce travail à terme.

Mes chers et respectueux parents en récompense à leurs sacrifices, leur amour et à leur

Clairvoyance qui nous ont servi et me serviront tout au long de ma vie.

Mon cher frère Lahcen pour son soutien.

A ma chère tante Radia qui ma beaucoup aidé et soutenu pendant la préparation de

Mon mémoire.

A mes chères amies (es) en spécial Mustapha, Massina pour la force et courage qu'ils m'ont toujours donné.

Ma chère binôme Wassila et sa princesse Eline et a tout sa famille.

Tous les enseignements de la spécialité de finance et commerce international

Et à tout ceux que je n'ai pas mentionné, de près ou de loin qui ont contribué à ce Travail.

Qu'il me soit donné de formuler mes remerciements et dédicaces que la mission qui m'a été confiée , a été accomplie .Dans moins j'ose espérer honorer les attentes et espoirs placés placés en ce travail.

LYDIA

Liste des abréviations :

Abréviation	Signification
AGA	Agentes G énéraux d'Assurances
AP	Assurances de P ersonnes
BSD	B ureaux de Souscription D irecte
BL	B ill of L ading
CRMA	Centre de R echerche N ucléaire d'Alger
CMA	C ode M aritime A lgérien
CAAT	C ompagnie A lgérienne d'Assurance et T ransports
DA	D inar A lgérien
EPE	E ntreprise P ublique E conomique
FAP Sauf	F ranc D 'Avaries P articulières S AUF
FOB	F ree O n B oard
IRD	I ncendit de R isque D ivers
MT	M étrique T onne

P & I club	Protection ans Indemnité club
SPA	Société Par Action
TTC	Toutes Taxes Comprises
USD	United States Dollar

Liste des figures

Figure N° 01 : La structure de la production maghrébine en 2013	39
Figure N° 02 : Production des assurances dans le marché maghrébin.....	40
Figure N° 03 : Comparaison des taux de pénétration et densité des pays du maghreb pour 2013	41
Figure N° 04 : Production du secteur des assurances du 1 ^{er} trimestre 2017	43
Figure N° 05 : Evolution de la production du secteur des assurances de dommages 1er trimestre 2017.....	44
Figure N° 06 : Production de la branche transport au 1 ^{er} trimestre 2017.....	45
Figure N° 07 : Evolution de la production de la branche transport de 2014 à 2016	47

Liste des tableaux

Tableau N° 01 : Production des assurances dans le marché maghrébin:	40
Tableau N° 02: La production du secteur des assurances du 1er trimestre 2017	42
Tableau N° 03 : La production du secteur des assurances de dommages 1er trimestre 2017.	43
Tableau N° 04 : Evolution de la production de la branche transport au 1 ^{er} trimestre 2017	46
Tableau N° 05 : Evolution de la production de la branche transport de 2014 à 2016.....	47
Tableau N° 06 : L'évolution de taux de pénétration 2010 à 2014	49
Tableau N° 07 : Surprime pour âge et pavillon du navire	61
Tableau N° 08 : Jaugeage à bord avant débarquement	65
Tableau N° 09 : L'indemnisation du sinistre	72

Sommaire

Remerciement

Dédicaces

Sommaire

Liste des abréviations

Liste des figures

Liste des tableaux

Introduction générale

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritime..... 4

Section 01 : Le cadre historique et les concepts de l'assurance 4

Section 02 : L'assurance maritime sur faculté 15

Section 03 : Les obligations des parties et les tarifications de contrat d'assurance faculté maritime 24

Chapitre II : L'assurance maritime en Algérie 32

Section 01 : L'évolution de secteur des assurances en Algérie 32

Section 02 : Le marché des assurances maritimes en Algérie 43

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur une marchandise en vrac transporté par voie maritime au sein de la CAAT 51

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil « CAAT (Agence 191) » de Bejaia 51

Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au niveau « CEVITAL-CAAT » 59

Section 03 : Etude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (CEVITAL-CAAT) sur huile de soja en vrac 65

Conclusion générale 75

Bibliographie

Liste des annexes

Table des matières

Résumé

Introduction

Introduction générale

Introduction générale

L'extension des échanges internationaux à travers le monde a boosté le développement des différents moyens de transportant par voie aérienne, voie terrestre et maritime, pour réaliser se délasserment ,les opérations économiques ont très souvent recours au transport le plus adapté au voyages sur de longues distances ,le transport maritime est le vecteur principal des échanges internationaux .Ce recours au transport maritime est sollicité par rapport à son adaptation au transport du produit lourd et volumineux , cependant, le voyage maritime demeure une aventure périlleuse encourt des risques pour le navire et leurs cargaisons .

L'assurance maritime est une assurance très vaste quant à son champ d'application elle concerne toute activité humaine sur mer. Tous les acteurs du transport maritime vont chercher à se garantir des risques encourus par la fortune de mer, les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final.

Les risques générés par le transport maritime ainsi que l'ampleur des dommages peuvent toucher les marchandises, ces risques sont variés selon la nature et l'ampleur, et se manifestent par des dommages physiques touchant les marchandises. Pour couvrir ces risques la compagnie d'assurance a mis en place de multiples garanties afin d'indemniser la partie touchée par le risque maritime, après la souscription du contrat d'assurance.

En Algérie, après le recouvrement de l'indépendance, les assurances maritimes restent l'une des branches les plus anciennes et importantes dans le secteur des assurances, du fait que 96% des relations commerciales par voie maritime.

La promulgation de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier aux assurances et l'ouverture à l'investissement privé et étranger fait l'objet de développement de l'économie dans se secteur.

Le marche des assurances occupe une place importance en Algérie en effet cette dernier et classé la 3ème place en Afrique en 2012.¹

¹ECONOMIE , La revue de L'ASSURANCE N°9 - Juin 2015,P 15

Introduction générale

C'est dans ce contexte que s'inscrit notre thème de recherche intitulé : **Assurance des marchandises transportées par voie maritime en Algérie, cas de la Compagnie Algérienne des Assurances et de Transport « CAAT ».**

Tout au long de ce travail de recherche, nous essayerons de répondre à la question centrale suivante : *«Comment les compagnies d'assurance, en particulier la CAAT, réagissent-elles pour couvrir une marchandise en vrac transportée par voie maritime en cas de sinistre ? ».*

De cette question centrale découle plusieurs questions secondaires à savoir :

- Quels sont les risques liés au transport maritime de la marchandise en vrac ?
- Quelle sont les modes de couverture offerts par la police d'assurance maritime sur faculté ?
- Quelle est la place de l'assurance maritime en Algérie ?
- Comment l'assurance peut stimuler l'activité économique en Algérie ?
- Quels sont les procédures de souscription d'une assurance de marchandise à transporter par voie maritime ?
- Sur quelle base calcule-t-on le montant de tarification et d'indemnisation d'un contrat D'assurance ?

Pour bien mener notre travail de recherche, nous proposons les hypothèses suivantes :

H1: Lors du transport de marchandise en vrac le seule et unique responsable du sinistre survenue et l'armateur.

H 2: Le règlement de litige sera plus fiable a l'amiable si un désaccord survient entre les parties.

Pour tenter de répondre aux questions et confirmer les hypothèses évoquées précédemment, nous avons suivi la démarche suivante :

- Premièrement, notre démarche méthodologique s'appuie sur une recherche bibliographique et documentaire visant à exploiter tous les ouvrages et les documents, articles, revus, et les sites web,... etc.
- Deuxièmement, le déplacement sur le terrain à travers un stage pratique pendant un mois au sein de la compagnie d'assurance CAAT (Agence 191) de Bejaia.

Introduction générale

Pour mener à bien notre recherche, nous avons structuré notre travail de recherche en trois chapitres:

Le premier chapitre est réservé à une étude générale sur les assurances ; la première section enclève des le cadre historique et les concepts de l'assurance, puis la seconde section traite l'assurance maritime sur facultés enfin la dernière section parlera sur les obligations entre les parties et les tarifications de contrat d'assurance facultés maritime.

Deuxième chapitre met en évidence l'assurance maritime en Algérie, à travers deux sections porterons respectivement sur l'évolution de secteur des assurances en Algérie et l'autre sur le marché des assurances maritimes en Algérie.

Le troisième chapitre sera consacré sur la place de l'assurance facultés maritime au niveau de la Compagnie Algérienne des Assurances et de Transport (CAAT) ; en premier lieu nous allons procéder à la présentation de l'organisme d'accueil la CAAT (Agence 191) de Bejaia , puis à la présentation de la Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au niveau « CEVITAL-CAAT » et enfin à l'étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (CEVITAL-CAAT) sur huile de soja en vrac .

Chapitre I

**Généralités sur les
assurances faculté maritimes**

CHAPITRE I : GENERALITES SUR LES ASSURANCES FACULTES MARITIMES

Introduction

L'importance du secteur assurantiel prend une place de plus en plus importante dans le monde, caractérisé par le développement d'un capitalisme globalisé et d'un marché financier à l'échelle internationale.

L'assurance faculté maritime a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises, de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer.

Ce chapitre sera consacré à retracer le cadre théorique des assurances maritimes. La première section fera l'objet de la présentation générale des assurances, alors que la seconde section développera les concepts clés de l'assurance faculté maritime. Enfin, la troisième section abordera, Les obligations des parties et les tarifications de contrat d'assurance faculté maritime.

SECTION 01 : LE CADRE HISTORIQUE ET LES CONCEPTS DE L'ASSURANCE

Cette section permet d'avoir une idée sur les assurances en générale donnant un aperçu sur son histoire, puis nous allons présenter des notions générales sur les assurances, enfin, nous essayerons de synthétiser ses différents rôles de l'assurance.

1. UN APERÇU HISTORIQUE SUR L'ASSURANCE

Comme l'assurance prend une place très importante, alors il est nécessaire de connaître son histoire à travers le cycle de vie.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

1.1. L'antiquité de l'assurance

L'assurance en tant que « *secours* » ou « *recherche de protection* » existait dès la plus haute antiquité, qui est une expression de la solidarité qui unit les groupes humains exposés, à des risques comparables.

En effet, les habitants de Babylone ont utilisé l'ancêtre de la méthode de transfert de risque, méthode qui fut par la suite reprise dans le code d'Hammourabi. Le principe de cette méthode se résumait au fait que si une personne devait emprunter pour faire transporter ses marchandises et bien elle devait payer un surplus à la personne qui lui avait prêté l'argent, par contre, si les biens transportés étaient subtilisés ou perdus la personne n'avait rien à rembourser.¹

Ainsi, sont apparues d'autres formes d'assurance sous formes de caisse de solidarité. Qui sont créées par les tailleurs de pierre « *à la contraction des pyramides* » qui ont été une activité de la Basse-Égypte (vers 1400 av.-C) contribuaient à un fond destiné à leur venir en aide en cas d'accident.

1.2. Moyen âge

Au moyen âge, le développement de l'esprit d'association ou l'esprit de charité par l'influence de l'église donneront un essor important à ces premières formes de mutualité.

La plupart des communautés d'artisans ou de marchands (corporation, confréries, guildes) se constituèrent des caisses de secours au bénéfice de leurs membres qui s'associaient pour mieux affronter les risques. Ces confréries se basent sur le mécanisme d'aide et solidarité, n'étaient pas des assurances au sens strict, puisque ces associations n'exigeaient aucun effort de prévoyance, par rapport aux probabilités de réalisation de risques.

Ainsi, ce n'est qu'au début du 18^{ème} siècle jusqu'au 20^{ème} siècle que sont apparues les deux grandes formes d'assurances qui sont, l'assurance maritime et l'assurance terrestre.

¹Http : //www.actussur.com, consulté le : 15 /05/2017 à 15 :00 h.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

1.2.1. L'assurance maritime :

En effet pour couvrir les expéditions maritimes, les banquiers dans un but spéculatif accordaient des prêts aux armateurs, c'est ce que l'on a appelé «*le prêt à la grosse* » aventure de mer. Ces prêteurs avançaient le prix de cargaison et, en cas de perte de la marchandise, perdait leur prêt, par contre 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 cargaison.

Cependant la législation canonique qui prohibe le prêt à l'intérêt condamna cette pratique de prêt à la grosse, mais les spéculateurs imaginèrent une autre formule qui consistait cette fois pour le spéculateur 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 en vertu d'une clause accessoire¹.

Dans les deux cas, il ne s'agit pas d'une opération d'assurance mais un simple déplacement des risques, qui au lieu d'être pris en charge par les propriétaires de la marchandise.

1.2.2. L'assurance terrestre

L'assurance terrestre, qui ne fait son apparition que trois siècles plus tard, se traduit par l'apparition des assurances contre incendie, suivie de l'assurance sur la vie et l'assurance de responsabilité civile.

A. L'assurance contre incendie

L'assurance incendie est encore plus récente, car elle date du 17^{ème} siècle, compte tenu de l'accroissement de la population et le développement des agglomérations, qui étaient composées de bâtiments en bois extrêmement rapprochés et vulnérables au feu.

Le 2 Septembre 1666, en pleine nuit, un incendie s'est déclaré dans une boulangerie de Londres et s'est étendu avec une telle ampleur qu'il faudra 7 jours pour le maîtriser, détruisit plus de 10 000 maisons et de 87 églises dans plus de 400 rues sur une surface de 175 hectares. A cet effet, « FIRE OFFICE » a eu lieu en 1667 créée par Nicolas Bardon en Angleterre²,

¹ MOHAMED Lezoul, « *la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie* », colloque sur les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique, université Oran-Algérie, 2011, p 4.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

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 1696¹, il faudra attendre l'année 1717 pour voir se créer à Paris le « *Bureau des Incendiés* », organisme municipal qui présente d'avantage le visage d'une caisse de secours que d'un organisme d'assurance ainsi que « *la chambre royale des assurances* » en 1753.

B. L'assurance sur la vie

Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui fait son apparition. C'est encore dans le domaine maritime que l'assurance-vie se développa puisqu'il devint l'usage d'assurer les cargaisons d'esclaves comme marchandises à transporter, puis le capitaine et l'équipage.

L'assurance sur la vie a fait son apparition au 17^{ème} siècle. En France, des débuts plus difficiles puisqu'elle passait pour "immorale" dans la mesure où le décès de l'assuré était susceptible de procurer un avantage matériel à un tiers. En 1653, un banquier napolitain « *Lorenzo Tonti* » qui a suggéré la création d'associations dont les membres verseraient des cotisations dans une caisse commune, dont le contenu serait réparti, entre les membres survivants, à la fin d'une période déterminée, qui se nomme les « *Tontines* ». En effet, la loi Chapelier prohibe tout groupement ayant pour but la défense de "prétendus intérêts communs", et c'est ainsi qu'un décret du 24 Août 1793 a supprimé les Compagnies pratiquant des opérations d'assurance vie². Ceci n'empêchait pas Napoléon lui-même de souscrire une assurance vie auprès du Lloyd's de Londres en 1813. Ce n'est qu'en 1818 qu'un arrêt du Conseil d'Etat finit par autoriser durablement l'assurance-décès

L'assurance vie est un contrat d'assurance de personne dans le lequel « la survenance de événement assuré ne dépend que de la durée de la vie humaine ». L'événement incertain pris en considération en assurance vie est la durée de la vie humaine. Il concerne, donc, soit le moment de la survenance du durée, l'état de vie d'une personne à un instant déterminé par avance.³

¹Http : //www.jurisques.com, consulté le 20/05/2017 à 17 :15 h

²Http : //www.cours-de-droit.net, consulté le 18/05/2017 à 14 :00 h.

³ CLOUD.D, les assurances de personne, collection droit des assurances, 2^{ème} édition, Paris, P4.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

L'assurance sur la vie garantit le paiement de la somme convenue au décès de l'assuré ,elle peut aussi garantir le paiement de cette somme du vivant de l'assuré, que celui-ci soit encore en vie à une époque déterminée ou qu'un événement touchant son existence arrive. ¹

2. DEFINITION DE L'ASSURANCE

Avant d'aborder les concepts relatifs à l'assurance, il s'avère nécessaire de commencer par la définition de l'assurance. Ainsi, le terme assurance trouve son origine du Latin « Securus » qui veut dire « sur ».

« L'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers ; en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »²

3. LES ACTEURS ET LES ELEMENTS D'UNE OPERATION D'ASSURANCE :

Pour qu'un contrat d'assurance soit de bonne condition, il doit être animé par des acteurs constituant les parties contractantes et des éléments découlent d'une opération d'assurance qui est les suivantes :

3.1. Les acteurs d'une opération d'assurance :

Cinq acteurs découlent d'une opération d'assurance :

- **L'assuré** : constitue la personne sur la tête de laquelle repose le risque, c'est-à-dire celle dont les biens, les actes, la vie sont garanties contre les différents risques moyennant le versement d'une certaine somme (prime ou cotisation).
- **Le souscripteur** : est la personne physique (par exemple le chef de la famille pour le compte de ses enfants, le transporteur pour le compte de ses clients, le maître de l'ouvrage pour le compte des entreprises intervenants sur un chantier...) ou moral (la banque pour le compte de ses emprunteurs, l'entreprise pour le compte de ses salariés,

¹<http://www.cheneliere.info>, consulté le : 25 /05/2017 à 15 :52 h

² COUILBAULT (F), ELIASHBERG (C), LATRASSE (M) : *Les grands principes de l'assurance*, 5ème édition, L'ARGUS, Paris, 2002, p.43.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

une société pour le compte de ses filiales...) qui contracte avec l'assureur en lui payant la prime.

- **Le bénéficiaire** : est une personne physique ou morale qui recevra les prestations promises par l'assureur en cas de la réalisation du risque prévu au contrat d'assurance.
- **Le tiers** : toute personne étrangère au contrat mais peut revendiquer le bénéfice (comme les bénéficiaires d'une assurance décès, les victimes en assurance de responsabilité...).
- **L'assureur** : est celui qui est contraint de payer l'indemnité prévue en cas de la réalisation du risque assuré, il est généralement une société commerciale ou une mutuelle.

3.2. Les éléments d'une opération d'assurance

On distingue quatre éléments d'une opération d'assurance ¹:

- **Le risque** : est le mot clé de l'assurance ; l'homme a inventé l'assurance pour se prémunir contre la réalisation des risques. Ces derniers se traduisent par des dégâts ou des dommages pouvant affectés soit des biens (meubles et immeubles), soit des personnes.

Cependant, ce ne sont pas tous les risques qui sont assurable ; pour qu'un risque soit assurable, il doit remplir les conditions suivantes :

- Il ne doit pas être déjà réalisé (événement futur) ;
 - Sa réalisation ne doit pas dépendre de la volonté de l'assuré (événement involontaire) ;
 - Il doit être aléatoire c'est-à-dire incertain comme l'incendie (on ignore, si l'incendie se produira ou pas), ou certain mais dont la date de survenance n'est pas connue.
- **La prime (ou cotisation)** : le terme prime est issu du Latin « premium » qui signifie récompense.

Elle est la somme d'argent versée par l'assuré en contrepartie d'une éventuelle prestation à fournir par l'assureur.

¹COUILBAULT (F), ELIASHBERG (C), LATRASSE (M), op.cit., p.44-47.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

En revanche, une distinction doit être faite entre la prime et la cotisation. La prime est pratiquée par l'assureur commerçant dont le but est la réalisation des bénéfices, tandis que la cotisation est pratiquée par les sociétés à forme mutuelle qui sont des groupements des personnes dont le but final est l'assurance et non pas la réalisation des bénéfices.

➤ **La prestation de l'assureur** : est l'engagement pris par l'assureur en cas de la réalisation du risque qui consiste à verser une prestation. Il s'agit d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée :

- Soit au souscripteur et assuré, par exemple en assurance incendie ;
- Soit à un tiers, par exemple en assurance responsabilité ;
- Soit au bénéficiaire, par exemple en assurance vie (en cas de décès).

Les prestations de l'assureur peuvent être sous forme d'indemnités qui sont déterminées après la réalisation de l'événement en fonction de son importance (comme le bris de glace, le vol), ou de prestations forfaitaires qui sont déterminées préalablement et contractuellement à un montant forfaitaire choisi d'un commun accord.

➤ **La compensation au sein de la mutualité**

La mutualité est une société civile de personnes assurés contre un même risque, et qui cotisent mutuellement pour faire face aux conséquences de ce risque en apportant chacune une somme d'argent, créant un fond de solidarité.

Ce fond aidera le cotisant qui subit un des sinistres qu'ils auront mentionnés, au cas où aucun de ses sinistres ne sera produit, le fond sera rendu aux cotisants. La partie des cotisations qui n'a pas eu besoin d'être utilisé pour couvrir les sinistres des cotisants au cours de l'année n'est pas gardée par la coopérative : soit elle est rendue aux cotisants, soit elle est gardée et comptée comme un fond de cotisation déjà versé pour une nouvelle année. Si le fonds n'est pas suffisant pour couvrir les dépenses liées aux dommages, ça sera aux cotisants, soit d'apporter des nouvelles cotisations pour couvrir le surplus, soit d'accepter que la coopérative ne couvre pas tous les frais pour les cotisants.

4. 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) :

4.1. 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 (biens) :** « *Les assurances de choses garantissent les biens dont on est propriétaire, qu'ils soient immobiliers, mobiliers ou qu'ils s'agissent de véhicules* »¹.
- **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* »².

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* »³.

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

² Art 56 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

³ Art 30 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- **Les assurances sur la vie :** Elles sont destinées à garantir, en cas de vie ou de décès de la personne.
 - **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* »¹
 - **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* »²
- **Les assurances d'atteinte corporelle :** elles 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.

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 dédommagement qui sont basées sur le principe indemnitaire

5. LE MECANISME DE L'ASSURANCE :

L'assurance est un mécanisme de partage des risques, de sorte qu'ils se compensent entre eux. C'est ce que l'on appelle le principe de la mutualisation des risques.

Toutefois, pour que l'ensemble du dispositif ne soit pas mis en péril, les risques intégrés à la mutualité doivent être :

5.1. Homogènes : Il faut réunir un grand nombre de risques de même nature, qui ont les mêmes chances de se réaliser et qui occasionneront des débours du même ordre.

¹ Art 64 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

² Art 65 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

5.2. Dispersés : Il faut éviter de regrouper les risques qui ont des chances de se réaliser en même temps et au même endroit : dans ce cas, la compensation ne pourrait avoir lieu. Si on assure contre la grêle tous les exploitants agricoles d'une même région, le moindre orage de grêle peut anéantir les récoltes de tous les assurés et entraîner des conséquences catastrophiques pour l'assureur.

5.3. Divisés : Il ne suffit pas de sélectionner et de disperser les risques, il faut encore éviter d'accepter un trop gros risque dont le coût, en cas de sinistre, ne pourrait être compensé par les primes. Il arrive parfois que le risque présente une importance telle que l'assureur ne soit pas capable financièrement d'assumer seul la prise en charge d'un sinistre. Il s'avère alors nécessaire de faire appel à plusieurs assureurs.

❖ Les techniques de division des risques :

Toutes les assurances ont recours à différentes techniques de division des risques, ces techniques sont indispensables et peuvent être mises en œuvre en même temps.

- **La coassurance :** c'est une technique par laquelle plusieurs compagnies d'assurance vont garantir un même risque au moyen d'un même contrat en vue d'en limiter les conséquences. La coassurance permet donc un partage horizontal des risques entre plusieurs compagnies d'assurance en cas de réalisation d'un sinistre, le principe de coassurance permet aux compagnies concernées de faire face aux remboursements prévus sans pour autant mettre en péril leur santé financière. La technique de la coassurance ne doit pas être confondue avec celle de la réassurance.
- **La réassurance :** peut se définir comme étant la technique par laquelle un assureur transfère sur une autre entreprise, appartenant le plus souvent au monde de l'assurance, tout ou partie des risques qu'il a souscrits. La réassurance est donc une activité où une entreprise financière spécialisée accepte de porter les risques cédés par une entreprise d'assurance ou par une autre entreprise de réassurance moyennant déduction des créances cédées. Les entreprises d'assurance trouvent dans la réassurance la possibilité de transférer des risques dont le montant total serait supérieur au niveau que leurs seuls fonds propres permettent légalement de couvrir.¹

¹<https://www.mataf.net> consulté le 15/06/2017 à 14:00 h

- **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.

6. LE ROLE DE L'ASSURANCE SUR LE PLAN ECONOMIQUE ET SOCIAL

L'assurance a connu dans les pays développés une amélioration, qui s'explique par deux types de raisons.

6.1. Le rôle économique

Le rôle économique de l'assurance apparaît à plusieurs niveaux :¹ en fiabilisant les relations commerciales, l'assurance garantit la solvabilité des cocontractants et donne du crédit aux partenaires dans leurs relations économiques créanciers/débiteurs ;

En jouant un rôle important d'investisseur de l'économie nationale, les assureurs recueillent une part importante de l'épargne publique au travers de recueil des cotisations. Ces sommes doivent être placées pour faire face aux futurs engagements. Les assureurs canalisent et orientent ainsi des flux financiers importants dans les circuits de l'économie nationale et internationale (dans l'immobilier, les actions, les obligations) ;

-Augmentation du niveau de vie ;

-Apparition de nouveaux biens ;

-Développement des transports ;

-Accroissement du coût et du risque des installations industrielles

6.2. Le rôle social

L'assurance joue également un rôle social. « L'assurance vise à indemniser une partie des assurés qui sont victimes de sinistres, grâce aux cotisations prépayées par l'ensemble des assurés »²:

- 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 caractère social.
- L'assurance protège les personnes et leurs patrimoines contre les différents risques et aide au développement de la prévention. Par exemple : prévention incendie, prévention routière etc.

¹Cours de BTS assurance, les bases de l'assurance, consultée le 15 mars 2017 à 14h.

²DADDI HAMMOU.M, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'État en statistique appliquée, 2010 .P5

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- 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.

SECTION 02 : L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTE

L'assurance maritime est une assurance très vaste quand à son champ d'application : toute l'activité humaine sur mer couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises transportées.

Avant de traiter les différents concepts relatifs à l'assurance maritime, il est nécessaire de tracer son historique.

1. HISTORIQUE DE L'ASSURANCE MARITIME :

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

Les pays européens qui dominaient le commerce maritime, comme Gènes, Venise, l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre, les Pays-Bas ou la France éprouvèrent le besoin de réglementer puis codifier les usages de la navigation. Le plus souvent, ces textes incorporaient des règles spécifiques sur les contrats d'assurance maritime. Les plus anciens textes connus sont les suivants (ceux traitant du droit maritime sans aucune référence aux assurances ne sont pas cités ici)¹ :

- 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 Gènes(Italie) à Majorque(Espagne).
- En 1424 fut créée la première société d'assurance maritime ;²

¹ MACAIRE ,mémoire d'assurance, *recueil de sources françaises sur l'histoire des assurances du XVI^{ème} au XIX^{ème} siècle*, édition fédération française des sociétés d'assurances,2004 ,p9

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 Sétif, Algérie, 25-26 Avril 2011, P. 04.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- 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 ;¹
- En 1552, le juriconsulte Portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime ;
- En 1562, la première police anglaise a fait son apparition ;

En Juin 1668, un édit royal inspiré par Colbert, établit à Paris "La chambre d'assurance et de grosses aventures de France" qui est, avec les chambres d'assurance des ports, 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 ;²

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. ASSURANCE DE TRANSPORT

Elle est la forme la plus ancienne de l'assurance puisqu'on trouve des traces dans l'antiquité phénicienne et grecque, l'assurance transport s'adresse à deux types de transporteur :

- les transports professionnels pour autrui contre rémunération.

¹WWW. Lexinter. Net. Consulté le 15/06/ 2017.

² WWW. Lexinter. Net. Consulté le 15/06/2017

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- toutes les personnes ou la société transportant pour leur compte propre dans leurs véhicules ou ceux de la société
- Les flottes bénéficient de tarifs avantageux tenant compte de la pluralité des véhicules à assurer

Les marchandises peuvent être assurées selon les moyens de transport utilisés :

2.1. L'assurance transport aérienne :

L'assurance transport aérien de marchandise concerne un mode de transport à la fois cher, très fiable et surtout rapide. Il s'adapte donc à la fourniture des clients pressés et éloignés.¹

2.2. L'assurance transport terrestre :

Les assurances terrestres désignent les assurances de dommage et les assurances de personnes. ... L'assurance collective de personnes couvre, en vertu d'un contrat-cadre, les personnes adhérant à un groupe déterminé et, dans certains cas, leur famille ou les personnes à leur charge.²

2.3. L'assurance transport maritime :

L'assurance maritime couvre les pertes et dommages des navires et des marchandises, au cours d'un transport depuis le site de provenance jusqu'à la destination finale.

2.3.1. Définition de l'assurance maritime :

L'assurance maritime ne peut être qu'un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des opérations maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. Ce dernier est considéré comme étant l'un des documents d'assurance maritime.

¹ <https://www.companeo.com>

² www.dictionnaire-juridique.jurimodel.com

2.3.2. Les types de l'assurance maritime :

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime (les armatures chargeurs) et garantie à chacun l'aléa de cette profession pour eux-mêmes comme à l'égard de ceux qui en seraient victimes.

On distingue généralement deux types d'assurance maritime :

A. La police d'assurance sur navire (Corps)

Le terme « corps » désigne le navire lui-même.

Le but principal de l'assurance corps (navire) de tous navires est d'indemniser l'assuré des pertes et dommages matériels suite d'accidents événements ou fortunes de mer.

Elle garantit aussi les responsabilités civiles et contractuelles des propriétaires de navires (voiliers, bateau à moteur, bateau de pêche ou autres navires) et des transporteurs maritime et fluviaux.¹

Ainsi, Les contrats « les cops de navire » sont des multirisque couvrant, outre les navires eux-mêmes, la responsabilité des propriétaires et navigants.²

Selon la législation algérienne : « pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour délai sont couverts par l'assurance »³.

B. L'assurance marchandise transportée ou facultés

Le terme « facultés » est l'origine maritime désignant la faculté de charger sur un engin de transport. Il est synonyme de marchandise.

Elle permet d'assurer toutes les marchandises contre tous risques pouvant survenir durant le transport maritime ou fluvial. Il existe de nombreux types de marchandises pouvant être assurés, à savoir :

- ✓ Les produits agro-alimentaires : sucre, viande, légumes, etc.
- ✓ Les matières premières : coton, métaux précieux, fonte, pétrole, etc.

¹ <https://assurance-baeau.ooreka.fr> consulte le 20/07/2017 à 16 :20 h

² Guide des assurances maritimes en Algérie, édition 2009.

³ L'article 124 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- ✓ Les produits fins : textile, parfums, etc.
- ✓ Les produits dangereux : engrais, explosifs, etc.
- ✓ Les animaux vivants.

Dans ce type d'assurance, les facultés peuvent être assurées soit aux conditions « tous risque » soit aux conditions « franc d'avaries particulières sauf » (FAP sauf).

- **Assurance tous risques** : Elle signifie une garantie de tous les dommages causés à l'objet de l'assurance du point de départ initial (point A) au point d'arrivée (point B). en d'autres termes, les biens assurés par cette dernière sont couverts tout au long du transport jusqu'à l'arrivée chez leurs propriétaires.
- **Assurance FAP sauf** : La garantie ne s'exerce que pendant le trajet reliant le transport de la marchandise d'un port d'envoi (le départ) au port de réception, sachant que l'entreposage des biens importés sur les quais peut provoquer les détériorations à la marchandise.

3. LES DIFFERENTES POLICES DE L'ASSURANCE FACULTE

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré¹.

On distingue trois types de polices d'assurance faculté maritime :

- Police abonnement qui couvre tous les envois, quelles que soient les marchandises et les modes de transport ;
- Police de voyage qui couvre une expédition pour un trajet déterminé ;
- Police à alimenter qui couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.

3.1. Police « abonnement ou flottant » (durée déterminée, quantité indéterminée)

Police « abonnement ou flottant » est une police souscrite pour couvrir tout ou partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et/ou à l'import contre les risques au cours du transport.²

¹KOSSLIA, FRANCAIS.T, *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime*, édition LITVERLAG, France, 2003, P.195

² DONALD, DAILLY.M, *Logistique et transport international de marchandise*, 1ère édition, Le Harmattan, France 2013, P.373.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

Selon la Art. 140 dans l'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application. « Dans la police flottante, l'assuré doit déclarer à l'assureur :

- Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution de contrats mettant à sa charge l'obligation d'assurance ;
- Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers et dont l'assuré s'est engagé de pourvoir à l'assurance conformément à son activité professionnelles de commissionnaire, consignataire, transitaire ou autrement. L'assureur s'oblige à accepter les déclarations ci-dessus établies selon les termes de la police »

3.2. Police « d'assurance au voyage » (durée déterminée, quantité déterminée)

*« Elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre des marchandises et un trajet bien déterminé. En outre, elle couvre une expédition, pour une valeur et un trajet déterminés. Le primo-exportateur prend contact avec un agent ou un courtier d'assurance qui recherchera les conditions les mieux adaptées. Cette police couvre les marchandises sur un trajet précis, dans le cadre d'une expédition isolée. L'entreprise doit définir les paramètres de l'expédition, tels que la date, la nature de marchandise, la valeur, le conditionnement, le point de départ et de destination. Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises primo exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année ».*¹

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

3.3. Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée)

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

¹ DONALD DAILLY.M, op-cite, P.371.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre ».

La police à alimenter elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives si l'assuré accepte des mesures de prévention tout au long de la chaîne logistique. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments.¹

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

4. Spécificités de l'assurance transport maritime

Selon la réglementation algérienne des contrats d'assurance transport maritime, une avarie est considérée comme une dégradation de la cargaison intervenant durant le transport. Elle concerne aussi les dégâts subis par le navire. Mais, cette notion inclut de manière spécifique les dépenses imprévisibles et jugées indispensables effectuées durant le voyage.

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

4.1. Les avaries particulières

L'expression « *avaries particulières* » concerne ici les dommages aux marchandises transportées, ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités subies par la marchandise elle-même au cours de son transport. Ces avaries peuvent donc provenir de risques maritimes, terrestres, aériens, fluviaux, au cours de transport lui-même et résulte² :

- Soit d'événements majeurs : c'est-à-dire qui touchent à la fois le moyen de transport et son chargement (navfrage, abordage, incendie, déraillement, accident de camion etc.).

¹MARCOQ.J, *Risque et assurances transport et logistique*, *L'argus de l'assurance*, 2^{ème} édition, France, 2011, P.162.

²Ibid.,p.165.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- Soit d'accidents ne touchant que la marchandise (mouille par eau ou de pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure ou imprégnation, vol, etc.).

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

4.2. Les avaries communes

La notion d'avarie commune est considérée comme tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire, qui a été fait volontairement et raisonnablement par capitaine ou une autre personne à sa place pour sauver, les marchandises à son bord et le fret du danger commun.

Le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison sont dans l'obligation de supporter une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés.

5. Les risques exclus

Dans tous les cas de garantie d'assurance, nous distinguons deux types d'exclusions :

5.1. Exclusions absolues

Conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur. Dans ce cas, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences¹ :

- Amendes ; confiscations ; mises sous séquestre ; réquisition ; dommages - intérêts ; contre- bande ; commerce prohibé ou clandestin ; saisie conservatoire ; saisie-exécution ou autres saisies, sauf ce qui est prévu à la garantie tous risques, l'Assureur demeure également étranger aux préjudices résultant d'infractions aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité.

¹ L'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

- Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit ; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages ;
- Retards dans la livraison des biens assurés, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou de tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 02 ; préjudices résultant de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit ;
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particules.

5.2. Exclusions relatives

Elles sont prises en charge par l'assureur moyennant paiement d'une surprime conformément à l'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Dans ce cas, les risques exclus à moins de stipulation contraire (sauf convention et cotisations spéciales, l'assureur est également affranchi des risques suivants et de leurs conséquences) sont¹ :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre ;
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ; Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer ;
- Émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.

¹ L'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

- Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

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

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

SECTION 03 : LES OBLIGATIONS DES PARTIES ET LES TARIFICATIONS DE CONTRAT D'ASSURANCE FACULTE MARITIME.

L'objet d'un contrat d'assurance est la garantie d'un risque ayant une certaine probabilité de réalisation. Pour qu'un contrat d'assurance soit valablement conclu, l'assuré est tenu à certaines obligations. Les unes portent sur l'objet de la garantie, les autres sur le prix de la couverture du risque.

C'est l'exécution de ces obligations qui donne ouverture au droit de garantie du risque. A cet effet, cette section traitera les obligations des parties, les tarifications et la réalisation de contrat d'assurance faculté maritime.

1. Les obligations des parties

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

1.1. 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.

- **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.

- **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* »¹

1.1.1. 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 dans les dix (10) jours après en avoir eu connaissance, toute aggravation du risque garanti, survenue en cours de contrat* »²

1.1.2. 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.

¹Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

²Art 108 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

- 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 prorogé, 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 dépréciation ainsi calculé est applicable à la valeur assurée* ». ¹

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.

¹Art 144 de l'ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances.

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

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

Elle 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.

1.2. 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 :

1.2.1. 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 applicable.

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

Cette manière de procéder est indispensable pour permettre à l'assureur l'exercice du recours. En effet, la responsabilité du transporteur est limitée à une valeur déterminée par colis, ce mode favorise l'assuré et la franchise est calculée sur la base de la valeur des colis endommagés et non sur l'ensemble de la valeur assurée. « *L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du*

contrat d'assurance... »¹. L'indemnité due doit être réglée dans les trente jours qui suivent le dépôt du rapport définitif de l'expert.

1.2.2. 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.

Quel que 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.

1.2.3. 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'avarie communes. En ce qui concerne les liquides, la franchise est automatique.

1.2.4. 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 »²

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

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

² J. Patrick MARCQ, *risque et assurance transports, maritime, routiers, aérien, ferroviaires, fluviaux, fondamentaux de l'assurance*. Ed l'argus de l'assurance, P. 182.

Ce mode de règlement n'est possible que dans les trois cas suivants :¹

2. Lorsque le navire a disparu sans nouvelle.
3. 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 rechargé sur un nouveau navire pour être acheminée à destination.
4. 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* »²

5. Tarifications de l'assurance maritime

Elles contiennent les éléments suivants :

5.1. La valeur assurée

Toute opération d'assurance, qu'il s'agisse d'une assurance ou voyage ou d'un avis d'aliment dans le cadre d'une police d'abonnement, donne lieu à la déclaration d'une « *valeur d'assurance* ». Cette valeur sert de base au calcul de la prime, et fixe la limite de l'indemnisation, dans la mesure où l'assuré apporte la preuve que le préjudice direct subi a atteint ce montant.³

5.2. 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

¹ J.patrickMARCQ, op-site, p183

² Art 115 ordonnance 95-07 1995 relatives aux assurances

³ PAREAU.J et autres, *Exporter, pratique du commerce international*, 24^{ème} éditionFoucher, 2013, France, P.28

résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature ¹.

5.3. La fixation de la prime

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

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

5.4. L'application des surprimes

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

- 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.
- 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.
- L'article 33 autorise l'application de surprime, en raison de l'âge et du pavillon du navire.

5.5. 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.

6. 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.

En cas de sinistre, l'assureur peut, par une clause précise 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.¹

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.²

L'Art. 111. de 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.

Conclusion

Les déplacements de plus en plus fréquents et importants de marchandises, sont exposés à des risques internationaux importants et ont besoin d'être protégés. Dans ce contexte, l'assurance faculté maritime joue le rôle d'un auxiliaire actif de commerce, ainsi la

¹ Art L.172.21 du code des assurances

² Art L.172.22 du code des assurances

Chapitre I : Généralités sur les assurances facultés maritimes

garantie et la sécurité qu'elle offre sont, en effet, si bien appréciées par les usagers dans leurs transactions.

Le contrat d'assurance faculté 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.

Chapitre II

**Les assurances maritimes en
Algérie**

CHAPITRE II : L'ASSURANCE MARITIME EN ALGERIE

Introduction

La marche assuranciel en Algérie compte plusieurs compagnies d'assurance publiques et privées issues de l'ouverture de ce secteur en 1995, focalisé sur la liberté de circulation des marchandises et de capitaux. L'analyse de secteur de l'assurance montre une variété de configuration du marché propre à chaque pays ou espace économique.

Dans ce chapitre, on va traiter l'assurance maritime en Algérie. Dans la première section, nous allons s'intéresser à l'évolution du secteur des assurances en Algérie, tout en le comparant au marché maghrébin des assurances. La deuxième section parlera du marché des assurances maritimes en Algérie.

SECTION 01 : L'EVOLUTION DE SECTEUR DES ASSURANCES EN ALGERIE

Dans cette section nous présenterons un bref historique du système d'assurance en Algérie ainsi que son aspect législatif et la configuration du marché. Nous terminerons par les canaux de distribution de ce secteur.

1. GENESE DES ASSURANCES EN ALGERIE

Le marché des assurances est passé par différentes étapes depuis l'indépendance. Afin de mieux illustrer l'évolution du marché.

1.1. La 1^{ère} période : L'introduction « période coloniale »

L'évolution de l'assurance en Algérie est en transposition complète de l'assurance française jusqu'à l'indépendance en 1962, son apparition remonte jusqu'à 1^{er} napoléonien et l'implantation de succursales des 1961 assurant la granite incendie, suivra la loi du 13 juillet 1930 réglementation ainsi l'ensemble des contrats d'assurance terrestres¹

¹www.ccr.com, consulté le 24/07/2017 à 17 :04.

1.2. La 2^{ème} période de La transition de 1962 aux années 1990

• Cession obligatoire de 10 %

Obligation est faite aux compagnies d'assurances étrangères de céder **10 %** de leur portefeuille au profit de la CAAR, créée en 1963.

En 1964, outre la CAAR, seule la Société algérienne d'assurances SAA (alors société algéro-égyptienne) a continué d'exercer ses activités avec la compagnie tunisienne STAR, aux côtés de deux Mutuelles d'assurances, l'une pour les risques agricoles et l'autre pour l'enseignement.

• Le contentieux algéro-français des assurances

Le contentieux entre l'Algérie et la France trouve son origine en 1966, au moment de la création du monopole de l'Etat sur l'activité d'assurance. En effet, les sociétés françaises présentes sur le territoire de la République algérienne jusqu'au 31 mai 1966 avaient contracté des engagements auprès des assurés algériens. Une fois les sociétés françaises parties, ces engagements ont été honorés par les sociétés algériennes. Cependant, les biens immobiliers acquis en contrepartie de ces engagements étaient restés juridiquement en possession des sociétés françaises. De ce fait, les sociétés algériennes ont dû régler les sinistres sans pouvoir utiliser pour ce faire les actifs correspondants.

• Monopole d'Etat

En 1966, l'Algérie indépendante institue le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances (ordonnance n° 66-127 du 27 mai 1966). Les entreprises publiques nationalisées étaient : la CAAR, spécialisée dans les risques transports et industriels, et la SAA (après rachat des parts égyptiennes) pour les risques automobiles, assurances de personnes et risques simples pendant la période 1973 à 1989.²

• Création de la CCR

La Compagnie centrale de réassurance est créée en 1975. Dès lors, obligation a été faite aux compagnies d'assurances d'effectuer l'intégralité de leurs cessions au profit de la CCR.

• Accentuation de la spécialisation

Accentuation de la spécialisation avec la création de la CAAT en 1982 qui s'est concentrée sur les risques de la branche transports, prenant une part de marché de la CAAR qui détenait le monopole sur les risques industriels

² Guide des assurances en Algérie », édition 2015, p11.

1.3. La 3^{ème} période de L'ouverture et la libéralisation du marché

• Déspécialisation

En 1989, la parution des textes relatifs à l'autonomie des entreprises publiques entraîne la déspécialisation. A compter de cette date, les sociétés ont pu souscrire dans toutes les branches.³

• L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995

Cette ordonnance est le texte de référence du droit algérien des assurances.

Elle met fin au monopole de l'Etat en matière d'assurances et permet la création de sociétés privées algériennes. Enfin, c'est par ce texte que sont «réintroduits» les intermédiaires d'assurances (agents généraux et courtiers), disparus avec l'institution du monopole de l'Etat sur l'activité d'assurance.

• La loi n° 06-04 du 20 février 2006

Cette nouvelle loi modifie l'ordonnance 95-07. Les principaux apports sont :

- Renforcement de l'activité en assurances de personnes,
- Généralisation de l'assurance de groupe ;
- Réforme du droit du bénéficiaire ;
- Création de la bancassurance ;
- Séparation des activités des compagnies (vie, non-vie),- renforcement de la sécurité financière,
- Création d'un fonds de garantie des assurés,
- Obligation de libération totale du capital pour agrément,
- Ouverture du marché aux succursales des sociétés d'assurances et/ou de réassurance étrangères,
- Institution d'une Commission de supervision des assurances chargée de :
 - Veiller au respect, par les sociétés et intermédiaires d'assurances agréés, des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'assurance et à la réassurance,
 - S'assurer que ces sociétés tiennent et sont toujours en mesure de tenir les engagements qu'elles ont contractés à l'égard des assurés,

³ Guide des assurances en Algérie », édition 2009, p 14,

- Vérifier les informations sur l'origine des fonds servant à la constitution ou à l'augmentation du capital social de la société d'assurances et/ou de réassurance

2. LA LEGISLATION DES ASSURANCES MARITIMES ALGERIENNE

L'assurance maritime est régie par des lois et des textes juridiques. Dans ce point on s'intéresse à la réglementation de notre pays.

En Algérie et après l'indépendance, les lois qui régissaient les assurances maritimes étaient des lois françaises. La réglementation par des codes propres à l'Algérie s'est caractérisée en 1976 par la promulgation de l'ordonnance 76/80 du 30/12/76 portant code maritime. Cette ordonnance a été modifiée et complétée par la loi 98/05 du 27/06/1998.

Le premier code des assurances algérien n'a vu le jour qu'en 1980 par la promulgation de l'ordonnance 80/07 modifiée et complétée par l'ordonnance 95/07.

Il faut signaler que parmi les modifications les plus importantes qui ont été apportées à l'ordonnance 80/07 concernant l'assurance maritime sur facultés qui était obligatoire dans cette ordonnance est devenue facultative dans l'ordonnance 95/07. En effet l'article 194 de cette ordonnance stipule que : « *tout importateur qui veut assurer les marchandises ou les biens d'équipement transportés par voie maritime, doit souscrire une assurance, auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie* »⁴

Selon l'art. 140 dans l'ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application. « Dans la police flottante, l'assuré doit déclarer à l'assureur :

- Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution de contrats mettant à sa charge l'obligation d'assurance ;
- Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers et dont l'assuré s'est engagé de pourvoir à l'assurance conformément à son activité professionnelle de commissionnaire, consignataire, transitaire ou autrement. L'assureur s'oblige à accepter les déclarations ci-dessus établies selon les termes de la police »

⁴ Code des assurances Algérien, ordonnance 95/07.

L'article 193 de cette loi stipule que : « *tout transporteur maritime est tenu de l'assurer auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie pour sa responsabilité civile à l'égard des personnes et marchandises transportées, ainsi que des tiers* ».

Selon Art.97, 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.*»⁵

Art .98 : Le contrat d'assurance doit comporter ⁶:

- La date et lieu de souscription ;
- Les noms et les domiciles des parties contractantes, le cas échéant, avec l'indication que le souscripteur agit pour le compte d'un bénéficiaire déterminé ou pour le compte de qui appartiendra ;
- La chose ou l'intérêt assuré ;
- Les risques assurés et les risques exclus ;
- Lieu des risques ;
- La durée des risques garantis ;

Selon la législation algérienne, l'assurance maritime est « *une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navire résultant d'événement fortuit, de forces majeurs aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime* »⁷

MARCQ J-P définit l'assurance maritime comme « *un contrat par lequel une personne, appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré du préjudice subi dans une expédition maritime à l'international par suite de certains risques dans la proportion d'une somme assurée et moyennant le paiement d'une prime* »⁸

⁵ L'article N° 97 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁶ BENACHENHOU, Abdelatif, *droit algérien des assurances*, Alger, 2005, p.34

⁷ Article 101 de l'ordonnance N °95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances

⁸ MARCQ Jean-Patrick, *Risques et assurance transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux*, édition l'argus de l'assurance, France, 2003, P.377.

3. PHYSIONOMIE DU CONTRAT D'ASSURANCE FACULTE MARITIME

L'assurance met en présence au moins deux partenaires : l'assureur et l'assuré, les rapports entre les deux parties sont concrétisés par un contrat d'assurance. Le contrat d'assurance est constitué de :⁹

3.1. Les conditions générales

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

3.2. Les conditions particulières

Il s'agit de disposition permettant l'adaptation du contrat aux spécificités du risque garanti ; elles doivent compte¹⁰:

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

3.3. Les clauses additionnelles et conventions spéciales

Il s'agit des dispositions renforçant l'adaptation de la police aux spécificités du risque garanti; qui sont:

- **Clauses additionnelles standards** pour animaux vivants et marchandises périssables.

⁹ Article 98 de l'ordonnance n° 95-07 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.

¹⁰ Guide de l'assurance sen Algérie, édition 2015,p. 95

- **Convention spéciale** pour risques de guerre etc.

Les conditions particulières, les clauses additionnelles et les conventions spéciales peuvent être dérogatoires ou complémentaires aux conditions générales. Le tout doit être régi par la réglementation en vigueur. (Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, modifiée et complétée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006).

4. CONFIGURATION DU MARCHÉ DES ASSURANCES EN ALGERIE

Le nombre des sociétés d'assurance et de réassurance est de 24 sociétés¹¹ :

- **Sept sociétés publiques** ; on distingue six sociétés directes et une société publique de réassurance :

- 04 compagnies généralistes opèrent dans toutes les branches d'assurance : la CAAR, la SAA, la CAAT et la CASH,
- 02 compagnies publiques sont spécialisées dans l'assurance du risque crédit : la CAGEX (assurance-crédit à l'exportation) et la SGCI (assurance-crédit à l'immobilier). Qui représentent ensemble 74% de la production du marché.
- Et une société publique de réassurance : la CCR.

- **Sept sociétés privées** : Elles représentent 20% de la production globale du marché, acquis en un peu plus de 10 ans, en progression régulière. Ces compagnies sont :

- CIAR, compagnie internationale d'assurance et de réassurance ;
- 2A, Algérienne des Assurances ;
- TRUST Alegria ;
- GAM, Générale d'Assurance Méditerranéenne ;
- Salama Assurances (ex Al Baraka Oua Al Amane) ;
- Alliance Assurance ;
- Cardif El Djazaïr ;

- **Deux sociétés mutuelles qui pratiquent l'assurance directe**

¹¹BENILLES Billel, « L'évolution du secteur Algérien des assurances », Algérie, édition 2011, page 6.

- CNMA, mutuelle agricole, héritière de la mutualité agricole française.
- MAATEC, mutuelle des travailleurs de l'éducation nationale et de la culture.
- **Huit sociétés d'assurance des personnes**
 - CARDif, AMANA Assurances, la Mutualiste, CAARDAMA, Nacir Vie, l'Algérienne Vie, TALA, Axa Vie.

En matière de distribution, la réglementation en matière d'assurance définit 04 grands réseaux :

- **Agences directes** : elles représentent le plus grand canal de distribution.
- **Agent général d'assurance** : c'est une personne physique qui représente une ou plusieurs compagnies d'assurances dont il est sous la responsabilité de la compagnie.
- **Les courtiers d'assurance** : est une personne physique ou morale chargé de vendre les produits d'assurance.
- **La bancassurance** : réglementairement elle existe depuis 2006 mais sa mise en application n'a été qu'en 2008. Elle signifie un réseau, formé par le rapprochement des activités de la banque et la compagnie d'assurance, par lequel la banque distribue les produits d'assurance. La CNEP banque est l'initiateur à ce projet.

5. LA PLACE DE L'ALGERIE DANS LE MARCHE MAGHREBINE DES ASSURANCES

Avec un volume global des primes de 4972 millions de dollars (USD), le marché maghrébin des assurances ne représente, en 2013, qu'environ 6,9% du marché africain et 0,11% du marché mondial dont 0,03% pour l'Algérie, 0,02% pour la Tunisie et 0,06% pour le Maroc.

5.1. Le marché maghrébin

Nous aborderons, respectivement, le marché algérien, marocain et tunisien¹².

➤ Le marché algérien

¹²ECONOMIE, La revue de l'assurance N°9, avril - Juin 2015, p 50

En 2013, le marché algérien atteint un chiffre d'affaires qui dépasse les 1,4 milliards de dollars avec une forte prédominance de l'automobile (53%).

➤ **Le marché marocain**

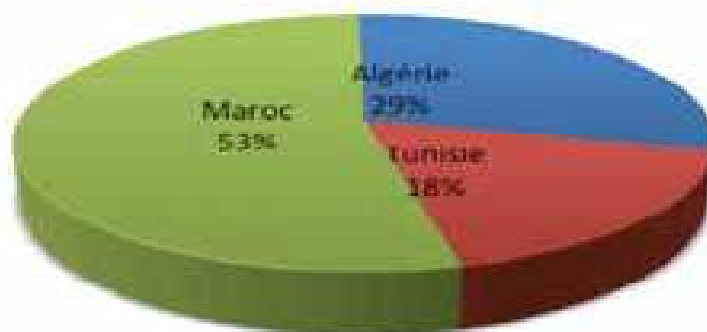
Le marché marocain est le plus développé des trois pays centraux du Maghreb, avec un encaissement, en 2013, de près de 2,7 milliards de dollars qui le situe au deuxième rang en Afrique, après l'Afrique du Sud.

➤ **Le marché tunisien**

Le marché tunisien a encaissé, durant l'exercice 2013, une production de 868 millions de dollars.

Figure N°01: La structure de la production maghrébine en 2013

Structure de la production maghrébine en 2013



Source : établie par nous-même d'après les informations ci-dessus

Le chiffre d'affaire de l'assurance s'est élevé, en 2013, à 4,9 milliards de dollars au Maghreb, soit une progression de 12% par rapport à l'exercice précédent. Il est composé à 44% par l'assurance « automobile », à 31% par les « Assurances de personnes » et à 20% par la branche « IRD ». Le marché de l'assurance, au Maroc, affiche des parts quasiment identiques entre les assurances de personnes et celles de dommages, à savoir une part de 45% pour les assurances de personnes et 55% pour les assurances de dommages. La tendance est différente en Algérie où les assurances de dommages prédominent avec une part de 93%. Le Maroc confirme son leadership dans le marché maghrébin des assurances et occupe la première position en assurances de personnes (à l'échelle du Maghreb) en détenant 76%. Vient en seconde position, la Tunisie avec une part de 17% et, ensuite, l'Algérie avec 7%. Dans le même ordre d'idées, le Maroc est leader dans la branche « automobile » avec une part de 47%, suivie par l'Algérie avec 35% et 18% pour la Tunisie.

L'Algérie occupe la première position en assurances « IRD » en s'accaparant ainsi 50% du marché maghrébin, suivie par le Maroc et la Tunisie avec respectivement 34% et 16%.

Tableau N°01 : production des assurances dans le marché maghrébin

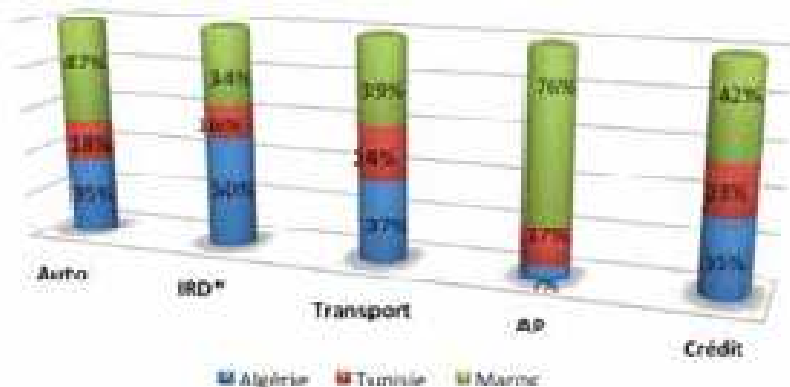
En millions USD	Algérie	Tunis	Maroc	Total
Assurance automobile	765	398	1043	2206
Assurance IRD*	495	154	337	986
Assurance transport	68	45	72	186
Assurance transport	11	7	13	31
Assurance de personnes	108	263	1911	1562
Total	1447	868	2656	4972

Source : établie par nous-mêmes d'après les informations ci-dessus

❖ Les risques agricoles ont été intégrés à l'IRD.

Figure n°02 : production des assurances dans le marché maghrébin

Structure des pays maghrébins par branches pour l'année 2013



Source : établie par nous même d'après les informations ci-dessus

5.2. Le taux de pénétration du marché maghrébin en 2013

En confrontant les taux de pénétration des trois pays, celui de l'Algérie demeure le plus faible avec 0,7%. Cette situation trouve son explication dans l'importance du PIB engendré par les revenus des hydrocarbures en Algérie. Le PIB algérien représente le double du PIB marocain et dépasse de plus de quatre fois le PIB tunisien¹³

Figure N°03 : comparaison des taux de pénétration et densité des pays du maghreb pour 2013



Source : établie par nous même d'après les informations ci-dessus

A l'échelle universelle, et sur un total de 88 pays classés, le Maroc, avec un taux de pénétration de 2,5%, est 47ème au niveau mondial ; suivi par la Tunisie (1,9%) à la 67ème place et, enfin, l'Algérie qui occupe la 81ème place avec un taux de 0,7%.

Quant à la densité (prime par tête), la Tunisie avec une densité de 91 USD par habitant occupe le 71ème rang mondial, suivi du Maroc à la 74ème place pour une prime de 77 USD par habitant.

L'Algérie, pour sa part, occupe la 81ème place pour une densité de 37 USD. Comparativement à la moyenne mondiale où le taux de pénétration est de 6,3% et la densité moyenne de 652 USD, le Maghreb demeure insuffisamment couvert.

¹³ ECONOMIE, op-site, p51.

SECTION 02 : LE MARCHE DES ASSURANCES MARITIMES EN ALGERIE

Dans cette section, nous allons essayer de présenter des chiffres illustratifs sur l'état de marché des assurances en Algérie et particulièrement celui de l'assurance maritime.

Etant donné cette dernière est une faculté de transport qui est une branche de l'assurance de dommage. A cet effet, la présentation de la production et l'évolution des assurances de dommage et de transport est nécessaires.

1. LE MARCHE ALGERIEN DES ASSURANCES A TRAVERS QUELQUES CHIFFRES

La pénétration de l'assurance mesure la consommation de l'assurance relativement à la taille de l'économie, alors que la densité de l'assurance compare la consommation de l'assurance à travers les pays sans s'ajuster au niveau de revenu de l'économie¹⁴.

En Algérie, l'apport du secteur des assurances nationales ne dépasse pas le taux de 1% du produit intérieur brut (PIB) national. Un taux jugé très faible au Maroc et Tunis comparativement à celui réalisé par d'autres pays aux atouts économiques similaires, et qui est de l'ordre de 5 à 7%. Notons que la contribution de ce secteur dans le PIB des pays développés atteint le seuil de 15%. Des experts préconisent une réforme urgente de la réglementation et des lois qui régissent les assurances afin de donner un nouvel élan de croissance au secteur¹⁵.

Selon les données diffusées par CNA (Conseil National des assurances), durant le 1^{er} trimestre 2017, le marché des assurances accumule une production de 36,3 milliards de DA (y compris les acceptations internationales) soit une baisse de 7,9% par rapport à la même période de 2016.

Le tableau suivant illustre la production du secteur des assurances (dommages et personnes) du 1^{er} trimestre 2017.

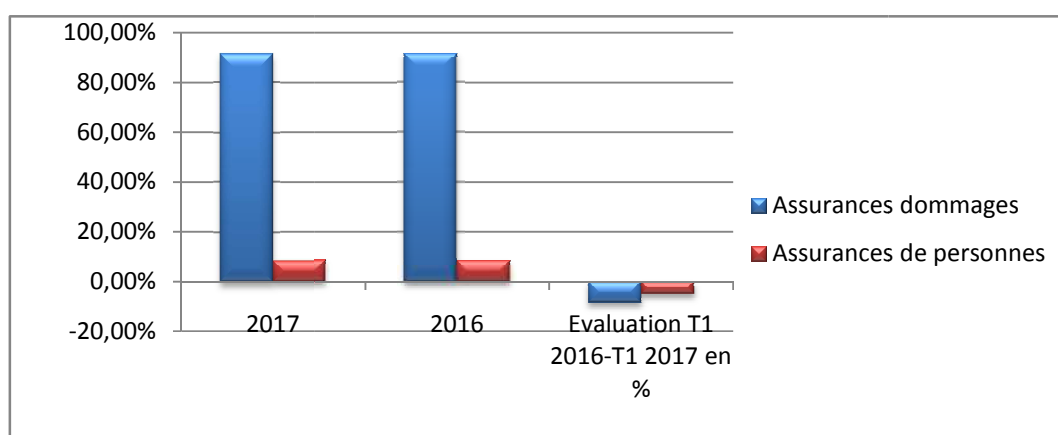
¹⁴ ECONOMIA : *La revue de l'économie et de la finance*, N°11, Alger, Mai 2008, p.19.

¹⁵ Bahia ALIOUCHE, Assurances : l'impératif de donner un nouvel élan de croissance au secteur, Publié dans *La Tribune* le 13 - 02 - 2017.

Tableau N°02 : Production du secteur des assurances du 1^{er} trimestre 2017

En DA	Chiffre d'affaires		Structure de marché		Evolution T1 2016-T1 2017 en %
	T1 2017	T1 2016	2017	2016	en %
Assurances Dommages	32 522 663 100	35 578 292 662	91,3 %	91,6 %	-8,6 %
Assurances de personnes	3 086 873 790	3 248 838 555	8,7 %	8,4 %	-5,0 %

Source : CNA note conjoncture du marché des assurances du 1^{er} trimestre 2017.

Figure N°04 : Production du secteur des assurances du 1^{er} trimestre 2017

Source : établie par nous-mêmes d'après le tableau ci-dessus.

D'après le tableau et la figure ci-dessus, on remarque que le marché des assurances est dominé par le chiffre d'affaires réalisé par les assurances de dommages qui s'élève à 32,5 milliards de DA, soit une baisse de 8,6% comparativement au premier trimestre 2016 et une part de marché de 91,3%.

La production des assurances de personnes a enregistré, au premier trimestre 2017, un chiffre d'affaires d'un peu plus de 3 milliards DA, marquant ainsi un repli de 5% par rapport au premier trimestre 2016.

Avant de présenter l'évolution des assurances maritimes, il est nécessaire en premier lieu de retracer l'évolution de la production par branches d'assurance (assurance de dommages)

2. LA PRODUCTION DU SECTEUR DES ASSURANCES DE DOMMAGES 1^{ER} TRIMESTRE 2017

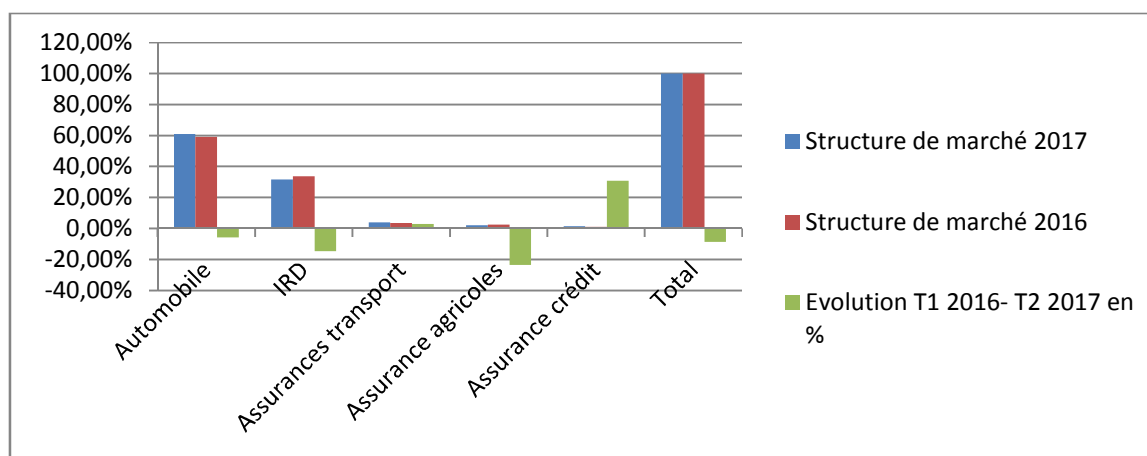
Le tableau suivant résume l'état du marché des assurances de dommage durant la période de 1^{er} trimestre 2017.

Tableau n °03: La production du secteur des assurances de dommages 1er trimestre 2017

En DA	Chiffre d'affaire		Structure de marché		Evolution T1 2016-T2 2017
	T1 2017	T1 2016	2017	2016	en %
Automobile	19 813 220 052	21 027 848 510	60,9%	59,1%	-5,8%
IRD	10 269 481 499	12 032 180 797	31,6%	33,8%	-14,7%
Assurances Transport	1 282 849 724	1 245 934 256	3,9%	3,5%	3,0%
Assurance Agricoles	716 725 877	935 820 892	2,2%	2,6%	-23,4%
Assurance Crédit	440 385 948	336 508 208	1,4%	1,0%	30,9%
Total	32 522 663 100	35 578 292 662	100%	100%	-8,6%

Source : CNA note conjoncture du marché des assurances du 1^{er} trimestre 2017.

Figure N° 05 : Evolution de la production du secteur des assurances de dommages 1er trimestre 2017



Source : établie par nous-même d'après le tableau ci-dessus.

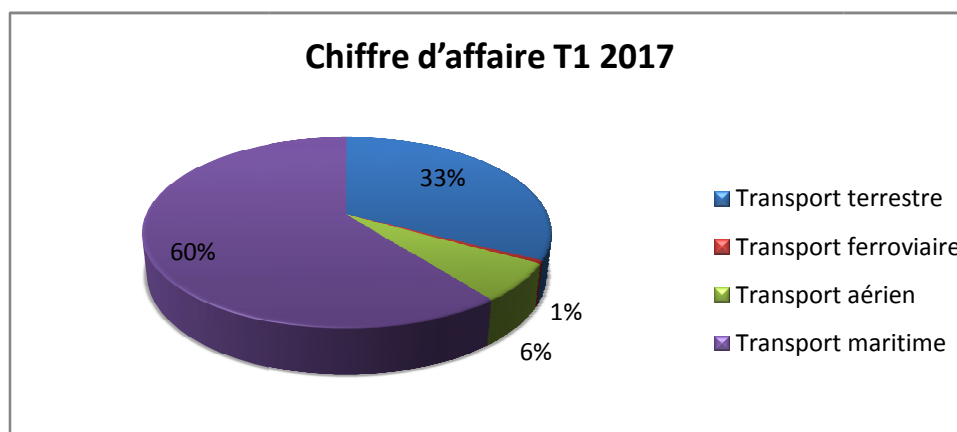
D'après le tableau et la figure ci-dessus, on remarque :

- Le marché des assurances en 1^{er} trimestre 2017 a connu une baisse de 8,6% comparativement à la même période 2016.
- L'assurance automobile constitue la principale branche du marché des assurances de dommages avec une part de 60,9%. Elle enregistre un montant de 19,8 milliards de DA, soit une baisse de 5,8% comparativement à la même période 2016.
- La branche Incendie et Risques Divers « IRD » réalise un chiffre d'affaires de 10,3 milliards de dinars, en baisse de 14,7% comparativement au premier trimestre 2016.
- En dépit de la hausse du nombre de contrats souscrits, passant de 112 931 au T1-2016 à 114 838 au titre du premier trimestre 2017, la branche agricole accuse une baisse de 23,4%, suite à la révision des tarifs à la baisse.
- Deux seulement branches d'assurance ont connu une certaine augmentation à savoir la branche transport et l'assurance « Crédit » avec des taux respectivement 3% et 30,9% par rapport à la même période de 2016.

3. EVOLUTION DES ASSURANCES MARITIMES

L'assurance de transport est classée la troisième en terme de chiffre d'affaire réalisé en 1^{er} trimestre 2017 qui s'élève à 1,2 milliards de DA, soit une contribution de 3,9 %.

Figure N°06 : Production de la branche transport au 1^{er} trimestre 2017



Source : établie par nous-même à partir CNA note conjoncture du marché des assurances du 1^{er} trimestre 2017.

D'après la figure ci-dessus, durant les trois premiers mois de l'année 2017, l'assurance maritime domine l'assurance de transport avec une part très importante soit 60%, suivit par

l'assurance terrestre avec un pourcentage de 33%. Quant aux assurances aérien et ferroviaire ont une mince contribution dans les assurances de transport soit respectivement 6% et 1%.

Le tableau suivant retrace l'évolution de production de la branche transport et donc celle des assurances maritimes étant donné que ces dernières font partie de la branche transport.

Tableau n°04 : Evolution de la production de la branche transport au 1^{er} trimestre 2017

En DA	Chiffre d'affaire		Structure de marché		Evolution
	T1 2017	T1 2016	2017	2016	T1 2016-T2 2017 en %
Transport terrestre	418 254 671	420 431 241	1,3%	1,2%	-0,5%
Transport ferroviaire	6 654 370	598 500	0,0%	0,0%	1011,8%
Transport aérien	81 973 246	103 854 735	0,3%	0,3%	-21,1%
Transport maritime	775 967 437	721 049 780	2,4%	2,0%	7,6%
Transport	1 282 849 724	1 245 934 256	3,9%	3,5%	3,0%
Total de la production	32 522 663 100	35 578 292 662	100%	100%	-8,6%

Source : CNA note conjoncture du marché des assurances du 1^{er} trimestre 2017.

Selon le tableau ci-dessus, la branche transport connaît une hausse de 3%, engendrée principalement par la sous branche « transport ferroviaire » qui augmente de 1011,8%, soit une production additionnelle de plus de 6 millions de DA, suivie par la branche « transport maritime » qui augmente de 7,6%, passant de 721 millions de DA en 2016 à 776 millions de DA en 2017. Par contre, les sous-branches « transport terrestre » et « transport aérien » enregistrent, respectivement, des baisses de 0,5% et 21,1%.

Le tableau suivant va nous permettre de savoir l'état du marché des assurances maritimes en termes du chiffre d'affaires durant ces trois dernières années.

➤ Evolution de la production de la branche transport de 2014 à 2016

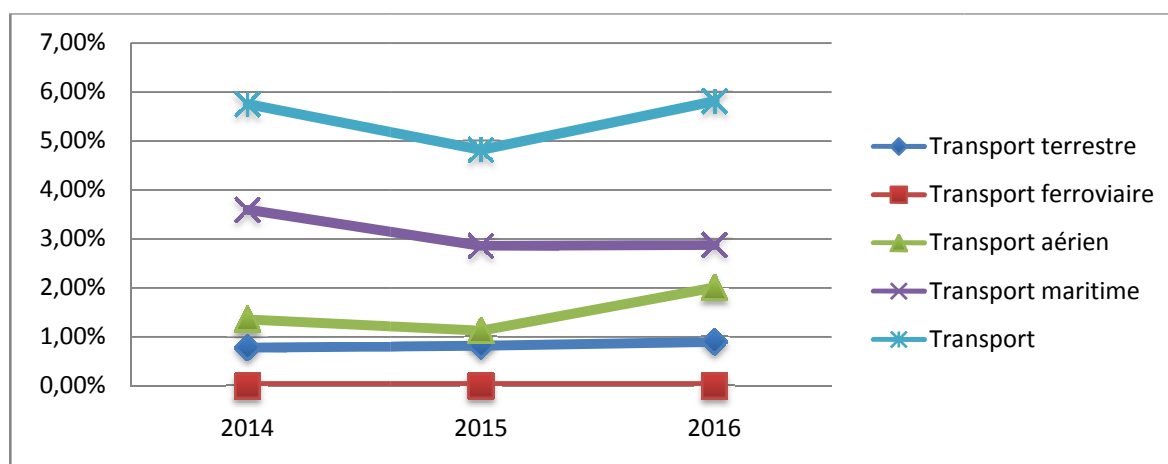
Tableau N°05 : Evolution de la production de la branche transport de 2014 à 2016

En DA	Chiffre d'affaire	Structure de marché
-------	-------------------	---------------------

	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Transport terrestre	930411552	975 487 198	1 086 582 254	0,78%	0,82%	0,9%
Transport ferroviaire	624 500	309 090	5 720 317	0%	0%	0%
Transport aérien	1 604 371 191	1 344 030 824	2 407 497 086	1,36%	1,13%	2,01%
Transport maritime	4 244 981 193	3 403 723 103	3 441 221 410	3,6%	2,86%	2,88%
Transport	6 780 388 436	5 723 550 215	6 941 021 068	5,75%	4,82%	5,81%
Total de la production	117 908 414 854	118 723 854 273	119 439 701 545	100%	100%	100%

Source : établi par nous même à partir CNA note conjoncture du marché des assurances 2014, 2015, 2016.

Tableau N°07 : Evolution de la production de la branche transport de 2014 à 2016



Source : établi par nous même à partir les données de tableau précédent.

Comme montre le tableau et la figure ci-dessus, l'assurance maritime occupe une place prépondérante dans le transport par rapport aux autres facultés à savoir l'assurance aérienne, cela s'explique par le fait que l'ensemble des relations commerciales que l'Algérie entretient avec le reste du monde s'effectuent par voie maritime.

En effet, les assurances maritimes se maintiennent en première position dans la part de la branche de transport ensuite viennent les assurances aériennes en deuxième position et enfin celles des assurances terrestres occupent une très faible part. Pour les assurances ferroviaires une contribution presque nulle dans le transport.

On constate aussi que l'évolution des assurances maritimes a connu une régression en 2015, passant de 3,6% en 2014 contre 2,86% en 2015. Aussi, une baisse de la faculté aérienne ce qui engendre une baisse dans la branche de transport avec une baisse de 15% en 2015.

4. EVOLUTION DU TAUX DE PENETRATION DES ASSURANCES

Le tableau suivant illustre l'évolution du taux de pénétration des assurances en Algérie entre 2010 et 2014.

Tableaux n°06 :L'évolution de taux de pénétration 2010 à 2014.

Année	2010	2011	2012	2013	2014
Taux de pénétration en%	0.67%	0.60%	0.63%	0.69%	0.73%

Source : Office national des statistiques (ONS) 2014.

A partir des données du tableau ci-dessous, on ne constate que le taux de pénétration qui représente la part du secteur dans le produit intérieur brut (PIB) demeure très faible, inférieur à 1%, il est estimé à 0,73% en 2014 et très en retard même par rapport à ces pays voisins (le taux de pénétration est de 3% au Maroc et de 2 % en Tunisie), à cause du renforcement de la dominance de la branche automobile.¹⁶

Conclusion

La richesse et également la complexité du transport, en particulier dans sa phase maritime, rendent plutôt délicate l'opération d'assurance.

Depuis son apparition, l'assurance n'a pas cessé d'évoluer, c'est une force qui agit directement sur la production et la richesse qui se répartissent à travers les continents par l'activité commerciale. La garantie et la sécurité apportée par l'assurance maritime de la marchandise sont en effet si bien appréciées par les usagers de commerce international.

¹⁶www.libeté-algérie.com, consulté le 26-07-2017 à 19 :07.

En Algérie, Les assureurs disposent d'une masse très importante de capitaux à investir, ces derniers provenant de la collecte chaque année de centaines de millions de primes et cotisations qu'ils doivent ensuite placer. De par les placements qu'ils effectuent, les assureurs participent directement au financement de l'économie et à la croissance.

L'assurance maritime occupe une place prépondérante dans le transport par rapport aux autres facultés. Elle se maintient en première position dans la part de la branche de transport avec une part très importante soit 60% du chiffre d'affaire réalisé durant trois premiers mois de 2017.

Chapitre III

Etude d'un cas pratique sur
l'assurance faculté maritime au
niveau de la CAAT-CEVITAL

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

CHAPITRE III : ETUDE D'UN CAS PRATIQUE SUR L'ASSURANCE FACULTE MARITIME AU NIVEAU DE LA CAAT

Introduction

Les chapitres précédents de la théorie, nous ont permis d'avoir une vision globale sur l'assurance de facultés transportées par la voie maritime.

Cela nous permettra à présent, de passer au cadre pratique de ce mémoire sur lequel nous traiteront une assurance facultés importées par la voie maritime au sein de la compagnie algérienne des assurances CAAT (Agence 191) de Bejaïa ou nous avons fait notre stage.

A cet effet nous avons organisé ce chapitre en trois sections, la première sur la présentation de l'organisme d'accueil de la CAAT de Bejaïa, la deuxième section sur la production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur faculté maritime au sein de la CAAT et la troisième sera consacrée à l'étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (CEVITAL-CAAT) sur huile de soja en vrac transportés par voie maritime.

SECTION 01 : PRESENTATION DE L'ORGANISME D'ACCUEIL « CAAT (AGENCE 191) DE BEJAIA »

Dans cette section, on abordera la présentation de la compagnie algérienne des assurances CAAT et ses émissions et ses activités, pour ensuite décrire la création et l'organisation de l'Agence 191 de Bejaia ainsi que les différents services de l'Agence.

1 .PRESENTATION DE LA CAAT :

La CAAT : est une Entreprise Publique Economique (EPE) habilitée à pratiquer toutes les opérations d'assurances. C'est une société par actions (Spa) au capital social de 16.000.000.000 dinars algériens dont le principal actionnaire est l'Etat Algérien.

Elle a été créée en 1985, sous forme d'Entreprise Publique, pour, au départ, assurer tous les risques liés aux transports maritime, aérien et terrestre.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

En 1989, à la faveur des réformes économiques, la CAAT prend la forme d'EPE / Spa et elle étend rapidement son champ d'activité aux autres branches d'assurances.

En avril 1985, à la faveur de la restriction du secteur des assurances, est créé l'entreprise publique spécialisée dans les assurances transports, la CAAT. Elle a commencé à exercer ses activités dès le mois de janvier 1986, dans un conte caractérisé par le monopole de l'État sur les opérations d'assurances et la spécialisation des sociétés. Ainsi, la CAAT a été agréée pour pratiquer une activité monobranche à savoir les assurances des transports maritime et aériens terrestres.

2. MISSIONS ET ACTIVITES DE LA CAAT :

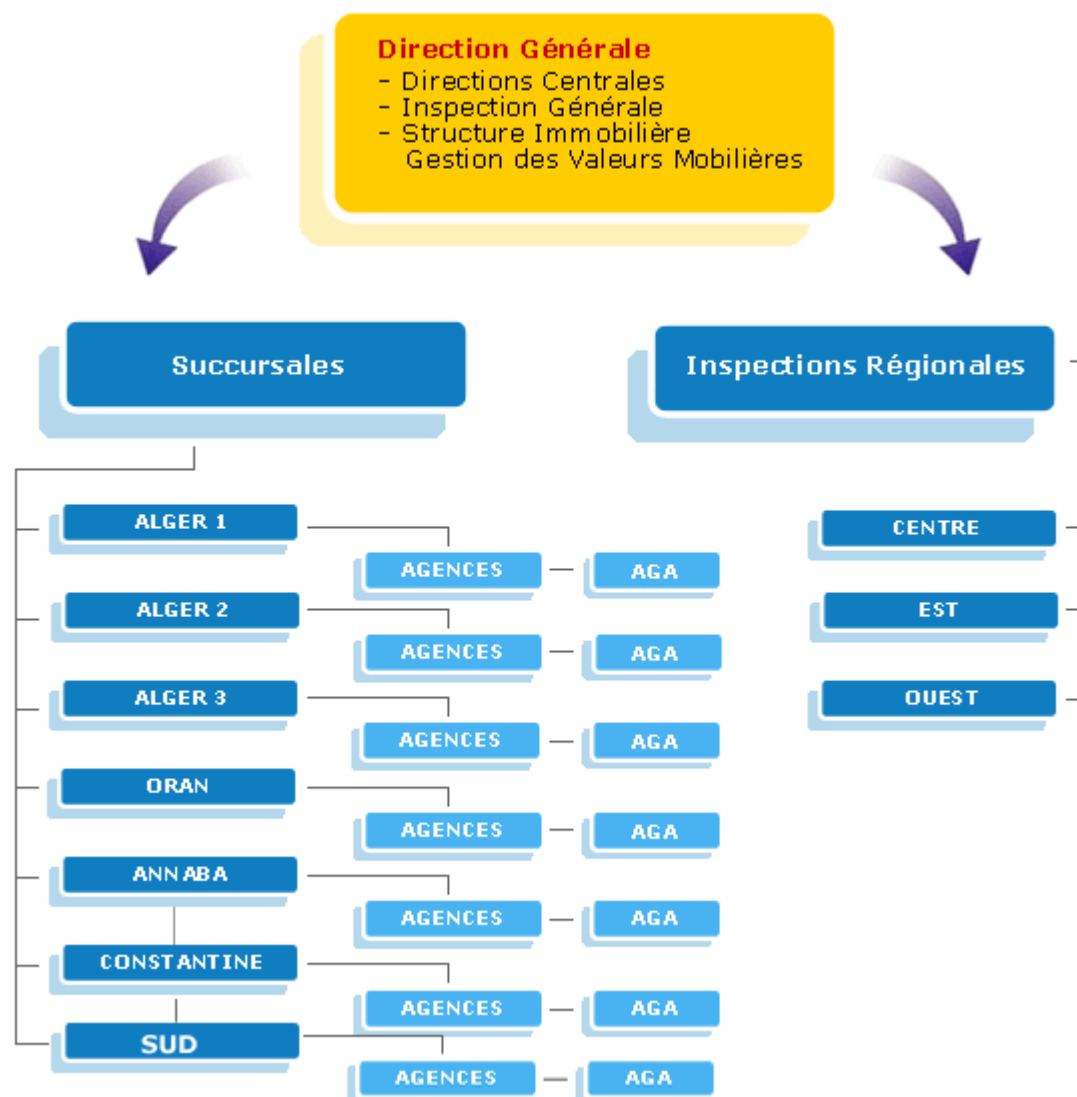
La CAAT a pour mission de :

- ✓ Indemniser ses clients dans les délais les plus courts ;
- ✓ Harmoniser les systèmes d'informations et faciliter les liaisons
- ✓ Étendre son activité à des actions lui permettant d'exercer le rôle d'investisseur institutionnel (placement mobilier et immobilier, prises de participation et autres opportunités de placements) ;
- ✓ Elargir son activité vers l'intermédiation financière et le partenariat ;
- ✓ Permettre le développement d'un système d'information intégré touchant l'ensemble des domaines d'activité de la CAAT ;
- ✓ Suivre une stratégie de pénétration de marché des risques industriels ;
- ✓ Dresser l'épargne générée par l'importance des fonds collectifs vers le financement et le développement de l'économie ;
- ✓ Développer un style de gestion et un climat social favorable à l'épanouissement des travailleurs.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

3. Organisation de la CAAT :

Figure N°04 : l'organigramme de la CAAT



Source : document interne à l'entreprise

Le schéma organisationnel de la CAAT se présente comme suit :

3.1 .La direction générale :

Elle est placée sous l'autorité du président directeur générale, la direction regroupe :

- Deux directeurs généraux administratifs ;

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

- ✚ Un inspecteur générale ;
- ✚ Deux assistants ; Une structure de gestion de valeur mobilières ;
- ✚ Deuze directions centrales ;
 - La direction d'audit
 - Direction de la planification, de l'information et de l'organisation ;
 - La direction du marketing ;
 - La direction assurance transport ;
 - La direction industrielle et risque simple ;
 - La direction de l'automobile ;
 - La direction des assurances de personnes ;
 - La direction de la réassurance ;
 - La direction des ressources humaines ;
 - La direction de l'administration ;
 - La direction financière et comptable ;
 - La direction réseau.

3.2. Les succursales :

La CAAT dispose de neuf 09 succursales qui situent dans chaque chef-lieu de région, enl'occurrence trois à Alger (alger1, alger2, alger3), Oran, Constantine, Annaba, et Ghardaïa Sétif, Tlemcen .Ces succursales ont une organisation identique à celle de la direction générale.

- ❖ Le directeur de succursale est assiste par un adjoint ;
- ❖ Huit 08 départements composent la direction de succursale.

3.3. Les inspection régionales :

Les trois inspections régionales (centre ; est, ouest) sont rattachées hiérarchiquement à l'inspection générale.

Chaque inspection régionale sur l'autorité d'une inspection régionale, est constituée de missions d'inspections.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

3.4 Le réseau commercial

Le réseau commercial de la CAAT compose de quatre-vingt-six (86) agences directes, de six bureaux de souscription directe (BSD), et de quarante (40) agents généraux d'assurances (AGA), soit au total cent trente-deux (132) points de ventes.

4. LA DESCRIPTION DE L'AGENCE BEJAIA CAAT 191 :

Ce point sera consacré à la présentation de l'organisme d'accueil.

4.1. Création et organisation :

Au niveau de la wilaya de Bejaia, la CAAT est représentée par deux agences directes et deux agents généraux (Bejaia et Akbou). La plus importante en termes de chiffre d'affaires est l'Agence 191 que nous présentons ci-dessous :

L'Agence 191 de Bejaia a été créée en 1998. Elle est affiliée à la succursale Alger 3, et est composée de quatre services dirigés par un directeur. Elle est classée agence type « A ».

La mission de cette agence d'assurances est la prise en charge des risques de sa clientèle ainsi que l'élaboration des contrats d'assurances dans des différentes branches.

En cas de sinistre, elle indemnise ses assurés dans des délais les plus courts ; dans les formes prescrites par la loi. Elle est responsable de la tenue d'une comptabilité régulière et du recouvrement de tout produit.

4.2. Les différents services de l'Agence et leurs tâches :

La CAAT 191 comporte quatre services qui sont : Automobile, transport, IARD et assurances de personnes et comptabilité.

Dans ce qui suit, nous allons essayer de décrire sommairement les tâches quotidiennes effectuées au niveau de chaque service.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

4.2.1. Le service automobile

On entend par production en assurance, l'ensemble des actions qui permettent l'élaboration des contrats : souscripteur des contrats et avenants. S'agissant du service production en général, et pour souscrire un contrat d'assurance, il faut :

- Questionner l'assuré sur l'objet à assurer pour déterminer la prime nette sur la base du tableau tarification et pour chaque type de garantie ;
- Etablissement d'un contrat d'assurance précisant la prime totale à payer avec les garanties acquises
- Porter le contrat d'un registre de nouvelles affaires
- L'ouverture d'un dossier qui doit contenir la condition générale, les conditions particulières le montant de la prime et avenants en cas de renouvellement du contrat.

Pour l'assurance automobile, le client pourra choisir la formule qui est la plus adaptée à ses attentes.

Assurance responsabilité civile RC Automobile S'agissant d'une assurance obligatoire, son tarif est fixe et réglementé par le ministère des affaires.

Les garanties facultatives :

- Défense et recours,
- Personnes transportées,
- Dommage collision : cette garantie n'est accordée que lorsque le véhicule est en bon état d'entretien, après visite préalable ;
- Vol et incendie du véhicule (pour les véhicules de moins de 10 ans, avec certificat de visite obligatoire) ;
- Tout risques ou tiers : cette garantie exige pour son octroi que le véhicule soit en très bon état, un certificat de visite obligatoire, que le contrat soit d'une durée de six mois ou un an.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Pour la souscription du contrat, les pièces suivantes doivent être présentées :

- Le premier de conduire (il permet entre autre d'appliquer les majorations sous certaines condition, à la prime d'assurance)
- La carte grise du véhicule
- Attention de travailler ou la fiche de paie pour les fonctionnaires des entreprises convention avec la CAAT (qui bénéficie d'une réduction sur primes)

La détermination de la prime s'effectue de la manière suivant :

La prime nette 'déterminée sur la base des garanties accessoires

- Fond spéciale d'indemnisation ('F.S.I :3% sur la garantie RC)
- Taxes TVA à 17% sur la prime nette)
- Timbre démentions (30da)=prime totale +Timbre fiscal(en fonction du montant de la prime)=Le net à payer

On établit en 04 exemplaires les pièces suivantes ;

- Attestation d'assurance automobile ;
- Contrat d'assurance automobile ;

Pour le renouvellement des contrats d'assurance, on procède avant la souscription à la consultation du fichier bonus/malus pour mettre en jeu la réduction et la majoration dans la détermination de la prime.

4.2.2. Le service Assurance IARD :

Au niveau de l'agence 191 on trouve Assurance incendie et risque d'industriel : elle est liée a des risque et celle des bâtiments travaux public.

- **Assurance CAT –NAT** : il s'agit d'une assurance rendu obligatoire depuis septembre2004 suit au tremblement de terre de boumerdes mai 2003.il y'a événement naturelle pouvant être classé comme catastrophe naturelle (tremblement de terre, inondation et coulées de boue, tempête et vent violent et mouvement de terrain) ;

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

- **Assurance construction** : c'est la responsabilité civile des intervenants durant la contraction normale ou contraction et montage et tous les risques chantiers.
- **Assurance des autres dommages ou biens** : Assurances des responsabilités civiles : on a RC général ; RC Professionnelle ; RC produits livrés ; RC décennale ; perte pécuniaire diverse : Perte d'exploitation après incendie ; perte d'exploitation après BDM assurance des risques simples :

Les contrats souscrits sont essentiellement l'assurance multirisque habitation ; assurance multirisque professionnelle ; assurance multirisque immeuble ; incendie et risque simple

4.2.3. Le service assurance personne :

Au niveau de l'agence 191 on trouve :

- **Assurance groupe** : est généralement souscrite par des sociétés conventionnées avec la CAAT: Les frais médicaux les décès d'accident ou décès normale, l'incapacité temporaire ou partielle
- **Assurance voyage assistance AVA** : cette assurance est faite pour garantir la prise en charge total du voyageur (frais médicaux, des frais pharmaceutique et d'hospitalisation en cas d'accident nécessite des soins d'urgence, rapatriement du Corp. cas de décès)
- **Assurance crédit** : cette assurance garantie a la banque d'être paye en cas de décès ou d'insolvabilité de ses client elle et généralement souscrite pour le crédit logement et le crédit automobile

4.2.4. Le service comptabilité et finance :

Ce service a pour principale mission la saisie et la comptabilisation de la production.

4.2.5. Le service assurance transport :

La CAAT prend en charge les dommages et pertes de poids ou quantités, les vols et les disparitions subis par la marchandise, soit au cours du transport proprement dit, soit au cours des opérations de manutention.

- **Assurance faculté transportées par voie maritime** :

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

La police d'assurance prévoit deux principaux modes d'assurance, l'assurance franc d'avaries particulières sauf (FAPSAUF) et l'assurance tout risques.

Les expéditions de l'assuré ne sont couvertes qu'en vertu des déclarations qui vont permettre à la CAAT d'apprécier le risque (nature des marchandises, les valeurs assurées, le type d'emballage utilise la date de embarquement.....etc.)Cet avis est établi en quatre exemplaires : L'original des avis d'aliment sera gardé au niveau de l'agence et trois exemplaires seront remis respectivement à l'assuré, le transitaire et le service de la douane.

- **Assurance faculté transporté par voie aérienne** : cette assurance garantie les marchandises font l'objet d'un transport terrestre, fluvial, préliminaire ou complémentaire au transport aérien couvert. Comme pour les facultés maritimes les marchandises sont couvertes à l'aide d'une déclaration d'aliment.
- **La responsabilité civil voiturier** : elle s'applique à la garantie accordée au transporteur publics de marchandise par vois terrestre, pour couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civil, en raison des dommages ou perte matériel subie par les marchandises transporté sue les véhicule déclaré.
- **Responsabilité civil aconier** : elle a pour objet de couvrir la responsabilité civile encourue par l'assuré pour les dommages et les pertes relatives à l'embarquement ou débarquement et entreposage des marchandises des navires de commerce.

SECTION 02 : PRODUCTION ET TARIFICATION D'UN CONTRAT D'ASSURANCE TRANSPORT SUR FACULTES MARITIME AU NIVEAU « CEVITAL-CAAT »

Après avoir vu théoriquement les procédures de tarification d'un contrat d'assurance sur faculté dans le chapitre précédent, cette section sera consacré à présenter un cas pratique de cette tarification.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Nous allons montrer la production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au niveau de la CAAT sur la production d'assurance d'un importateur « CEVITAL », de ce fait on va voir clairement les étapes relative à la fonction de production, les obligations des deux parties; obligation de l'assuré ainsi que celle de l'assureur,

1. PRESENTATION DE L'ENTREPRISE IMPORTATRICE :

CEVITAL est une société par actions lancée le 12 Mai 1998 par des fonds privés d'un capital de 970.000.000.00 DA, elle a pour actionnaires principaux, Mr ISSAAD REBRAB et fils, elle est l'un des fleurons de l'industrie agroalimentaire en Algérie qui est constituée de plusieurs unités de production équipées de la dernière technologie et poursuit son développement par divers d'emplois et de richesse et créateur de richesse.

CEVITAL a importé une quantité de 15 305.608 TM (métrique tonne) du « huile brute de soja en vrac », qui a été introduite le 24/12/2008.

L'importateur CEVITAL doit prendre toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir les dommages ou les pertes et pour cela CEVITAL a choisi de souscrire un contrat d'assurance avec la compagnie des assurances (CAAT).

2. LA PRODUCTION D'ASSURANCE D'UN IMPORTATEUR « CEVITAL » AU SEIN DE LA CAAT

La production d'un contrat d'assurance sur facultés nécessite plusieurs étapes dont celle de tarification de l'assurance maritime sur facultés qui est une opération importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie de service d'assurance qui permet d'indemniser un assuré en cas de sinistre .

2.1. Les étapes relatives à la fonction de production

L'enregistrement et la gestion des polices doivent obtenir les étapes suivantes :

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

2.1.1. Demande d'assurance :

Toute demande de couverture doit se faire par un questionnaire remplie et signé par l'assuré. (Annexe N°01).

2.1.2. La tarification :

La tarification d'un contrat établi entre la compagnie d'assurance la CAAT et CEVITAL

Exemple 01 : La tarification repose d'un contrat faculté maritime dépend d'un certain nombre de critères, pour que le gestionnaire de la CAAT détermine le tarif des sinistres, il faudra tenir compte de certains nombres de renseignements qui lui permettront de déterminer le taux de la prime, dans notre cas est :

- La nature de la marchandise : Huile de soja ;
- Le trajet maritime : de port ITACOATIARA (BRAZIL) à port de BEJAIA ;
- Police d'assurance : police d'abonnement ;
- Le mode d'assurance : tous risque ;
- Le nom du navire : SULU WIND ;
- Age de navire : 21 ans ;
- La quantité de la marchandise : 15.244,081 MT.-
- Prolongation de séjour à quai : néant ;
- Les rabais : néant ;

➤ **Surprime pour âge et pavillon du navire**

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

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Tableau N°09 : Surprime pour âge et pavillon du navire

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

Source : Etabli par nos soins à partir des données de la CAAT

Donc, à partir des informations précédentes, le gestionnaire de la CAAT, détermine le taux global appliqué pour déterminer la cotisation perçue :

Détermination de taux de base : à la CAAT le taux (tout risque) = 0 ,2 %
Détermination des surprimes : surprime d'âge du navire = 0,192%
Taux global appliqué au contrat est égal = 0 ,28%

La cotisation totale = (prix d'achat * le taux global appliqué) + compliment

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

•

La cotisation nette =

cotisation total +TVA (17% des cotisations total) + droit des timbres

- La cotisation totale de CEVITAL = $(731\,956\,784,72 * 0,28\%) + 400,00 = 2\,049\,879 \text{ DA}$
- La cotisation nette de CEVITAL = $2\,049\,879 + 348\,479,43 + 40,00 = 348\,519,43 \text{ DA}$

Donc le gestionnaire de la CAAT a déterminé la valeur de la tarification pour la quantité de 15 244,081 MT, est égale à 348 519,43 DA

Soit : trois cents quart huit mille cinq cents dix-neuf dinars et quart trois centèmes (348 519,43 DA), cotisation due et payable par CEVITAL à l'ordre de la CAAT

2.1.3. Confection des documents :

Une fois que le risque étudié est tarifié, les conditions particulières doivent être rédigés la police doit être confectionnée en trois (03) exemplaires lorsque il s'agit d'un contrat ne dépasse pas les limites de souscription.

➤ Paiement de la prime :

L'ensemble des exemplaire du contrat accompagné des quittances de, règlement, une fois que le règlement effectué le caissier appose la monition «Régulé »et la nature de règlement sur la quittance, et remet un exemplaire du contrat et la quittance de règlement à l'assuré. Le caissier enregistre les références de la police d'assurance et le montant réglé en Toutes Taxes Comprises (TTC) sur le registre de caisse.

Exemple02 :

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Calcul de la prime : Pour la couverture des différents risques liés au transport maritime accordé par l'assureur, l'assureur doit verser une somme d'argent qui représente la prime d'assurance. On a les données suivantes :

- Montant (FOB) = 9 889 871 ,66 \$
- Fret = 581 613,10 \$
- Total (\$) = 10 471 484,76 \$
- La valeur assurée en Dollar est : 10 471 484,76 \$
- 1\$ = 69,90
- La valeur assurée en Dinar est : 10 471 484,76 X 69 ,90æ

Donc la valeur assurées en Dinar = 731 956 784,72 **DA**

- Le taux maritime appliqué par CEVITAL est de 0,20% = 0.002
- La prime nette est de : 731 956 784,72 X 0,002 = 1 463 913,57 **DA**
- La prime nette est de 1 463 913,57 **DA**

La prime nette 1 463 913 ,57DA

- La TVA est de 17%
- TVA = 1 463 913 ,57 X 0.17 = 248 865,31 **DA**
- La prime globale = prime nette + TVA
 - Donc la prime globale = 1 463 913,57 + 248 865,31

La prime globale 1 712 778,88 DA

2.1.4. Documents à remettre à l'assuré :

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

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

2.1.5. Enregistrement des polices d'assurance :

Un registre de production doit être tenu au niveau de l'agence par sous branche. Les registres doivent être paraphés par le Directeur Général.

➤ Classement des polices et avenants :

Une fois que l'ensemble des polices et les primes sont enregistrés par le comptable, ce dernier renvoie les polices au producteur, qui procédera à l'ouverture de chemise pour chaque police en renseignant la cote de la chemise.

Le questionnaire renseigné par l'assuré doit être classé dans la chemise ainsi que les avenants doivent être classés dans la chemise de la police mère.

➤ Transmission des polices à la direction régionale

A la fin de chaque décade, le producteur établit un bordereau pour l'envoi des polices et avenants réalisés durant la décade, le bordereau sera signé par le producteur et le comptable et contresigné par le chef de l'agence.

SECTION 03 : ETUDE D'UN CAS SINISTRE DE MARCHANDISE AU NIVEAU (CEVITAL-CAAT) SUR HUILE DE SOJA EN VRAC

L'assuré CEVITAL est tenu de faire une déclaration de sinistre à l'assureur CAAT après avoir constaté le sinistre, à partir de ça la CAAT engage un expert maritime et que ce dernier fait rapport de constat, il communique immédiatement à l'assuré à ce moment l'assuré déclare un constat pour justifier la réalité, la nature, la cause et l'importance des dommages.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

1. LES INFORMATIONS GENERALES

Ce sont les informations sur le navire, sur le voyage, sur la faculté transportée de cette expédition :

1.1 Sur le navire

Le navire « SULU WIND » est un navire transportant des cargaisons de type huile chimique tanne, son indicatif d'appel A8MR5. Pavillon LIBERIA, enregistré au port de Monrovia, construit en 1989 à Rijeka, Yugoslavia. Sa longueur hors tout est de 151.5 M, sa largeur est de 22.4 M, sa profondeur est de 12.15 M, son coup de vent est de 9.45 M, son poids est de 17084MT. Le bateau utilise comme phare 6180 MT, jauge brute est de 10949, jauge nette 5092, il est constitué de 16 tanks.

1.2 Sur le voyage

Le navire a chargé sa cargaison au port de ITACOATIARA port de BRAZIL le 24/12/2008, la quantité chargées est de 15.244.081 TM « HUILE EN VRAC » destinées à CEVITAL SPA Bejaia /Algérie. Il à appareillé de ITACOATIARA le 24/12/2008 à destination de Bejaia. Le navire est arrivé en rade le 15/01/2009 à 18h45mn, il a accosté le 19/01/2009 à 03h10mn au poste N° : 23 à 03h45mn. Il révèle la quantité d'huile brute de soja à bord y compris la valeur de 15.244.081 MT. Les opérations de déchargement le 19/01/2009 à 04h15mn et se sont terminés le 21/01/2009 à 14h30mn.

1.3. Sur la cargaison transportée

Le produit était chargé dans 16 tanks, une cargaison composée de 15.244.081 MT de « Huile de soja en vrac » est destinée CEVITAL SPA Bejaia.

Le calcul de quantité d'huile brute de tournesol à bord du navire M/T : « SULU WIND » a donné le résultat résumé dans le tableau suivant :

Tableau N°10 : Jaugeage à bord avant débarquement

Tank N°	Ceux	Tempe. (°C)	Volume	Dens.Corr.	Poids(T/M)
---------	------	-------------	--------	------------	------------

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

			(m ³)		
1C	0,59	23	1355,800	0,9185	1245,302
2C	1,84	24	1691,780	0,9178	1552,578
3C	0,46	24	2039,780	0,9178	1872,110
4C	0,33	24	2065,240	0,9178	1895,447
5C	0,35	25	2061,280	0,9171	1890,400
6C	0,32	24	2038,960	0,9178	1871,357
1P	0,29	21	422,910	0,9199	389,035
1S	0,38	21	417,780	0,9199	384,316
2P	0,63	22	450,380	0,9192	413,989
2S	0,55	22	453,980	0,9192	417,298
3P	0,63	22	476,130	0,9192	437,659
3S	0,55	22	480,040	0,9192	441,253
4S	0,71	22	480,060	0,9192	441,271
4P	0,57	22	486,770	0,9192	447,439
5P	0,56	22	838,120	0,9192	770,400
5S	0,52	21	841,610	0,9199	774,197

TOTAL

16.600,470 m³

15.244,081 MT

Source : Etabli a par nos soins à partir des données de la CAAT.

1.4. Reconnaissance à bord

Avant le déchargement, une inscription de l'état du navire, du pli cartable de bord, des moyens de pompage des scellés des cuves été effectuée.

L'opération d'échantillonnage préliminaire, de la prise des températures et des creux s'est déroulée, comme prévu, en présence de Second Capitaine.

Cette inspection s'est déroulée dans de bonnes conditions et s'est prolongée de 03h45 mn à 04h15 mn le 19/01/2009

Le pompage débuté le 19/01/2009 à 05h20 mn après lesullages et les calculs.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

2. LE RAPPORT D'EXPERTISE DE LA CAAT

L'expert devra prendre contact avec le bord pour examen documentaire de la cargaison, évaluer l'état général du navire et ses appareils, estimer la valeur vénale du navire, il contrôle les opérations de chargement, et d'arrimage à bord ou de déchargement, constater les dommages, en définir les circonstances et causes, définir mesures conservatoire et intervention technique, en contrôle réalisation et coût.

Le rapport d'expertise doit contenir les éléments suivant :

- Confirmation des dates et lieu du sinistre ;
- Détermination de la nature exacte de l'évènement ;
- Détermination de la cause générique de l'évènement ;
- Montant détaillé des dégâts: délai en fonction des orientations de l'assureur ;
- Les références des estimations des dégâts et des réparations ;
- Le PV d'expertise doit être signé et date par l'expert ;
- Il doit contenir les photos du sinistre avec commentaires ;
- L'expert et tenu de ne pas se prononcer sur tout ce qui concerne le volet couverture d'assurance.

2.1. Surveillance de déchargement

L'expert maritime de la CAAT surveille le déchargement de la marchandise à fin de constater que les opérations de déchargement se sont déroulées dans des bonnes conditions. (Annexe N°02).

2.2. Déroulement des opérations de déchargement

Les opérations de déchargement se sont déroulées sous leur constante surveillance.

➤ **Echantillonnage :**

Le prélèvement des échantillons a été effectué avant le début des opérations de déchargement. Les échantillons confectionnés ont été repartis comme suit :

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

- 01 jeu remis au réceptionnaire.
- 01 jeu à remettre par nos soins au Centre de Recherche Nucléaire d'Alger(CRNA), pour analyses isotopiques.
- 01 jeu gardé à notre niveau pour une période de trois (03) mois.

Les échantillons en double exemplaire préparés par le fournisseur et ramenés par le second capitaine, ont été récupérés et remis au réceptionnaire par nos soins.

➤ **Durée des opérations :**

- Navire en rade le : 15.01.2009 à 18h45mn.
- Navire accosté le : 19.01.2009 à 03h10mn.
- Inspection, ullages, et calculs le : 19.01.2009 de 03h45mn à 04h15mn.
- Flexible connecté le : 19.01.2009 à 04h15mn.
- Début de pompage le : 19.01.2009 à 05h20mn.
- Fin de pompage le : 21.01.2009 à 14h30mn.
- L'inspection des cuves le : 21.01.2009 de 14h35mn à 14h50mn.
- Pompage de l'air le : 21.01.2009 de 14h35mn à 14h50mn.
- Flexible déconnecté le : 21.01.2009 à 15h20mn.

L'opération de pompage s'est terminée le 21.01.2009 à 14h30 mn, l'inspection des cuves a été effectuée de 14h35mn à 14h50mn. Le pompage de l'air pour chasser l'huile des flexible s'est effectuée de 14h35mn à 14h50mn. Le flexible a été déconnecté à 15h20mn le même jour.

Après avoir déterminé le manque, une lettre de réserve a été établie et signée contradictoirement avec le commandant.

- Quantité déchargée : 15.244,081 MT.
- Quantité connaisse entée (b/l) 15.305 ,680 MT.
- Différence : -61,527 T/M.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

3. DECLARATION DE SINISTRE

Les polices d'assurances prévoient un délai de sept (07) 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. (Annexe N°03).

A la fin du déchargement du navire M/T (SULD WIND), il a été constaté un manquant de : 61.527 TM (Tonnes Métrique) de huile brute de soja.

De ce fait, l'expert de la CAAT a été dépêché sur les lieux en confirmant ainsi le manquant par une lettre de proteste.

Aux fins justificatives utiles, nous avons les documents fournis :

- Procès-verbaux de constat ;
- Copie de facture (Annexe N°04). (original de la lettre de réserve signé par le commandant) ;
- Copie connaissement signé par le bord ;
- Lettre de proteste signé par le bord ; (Annexe N°05).
- Copie d'avis d'aliment N° 671/080 du 27/11/2008 ; (copie en annexe N°06).
- PV quantitatif de poids ; (copie en annexe N°07).

4. EVALUATION DE PREJUDICE :

On a les données suivantes :

- Quantité déchargée : 15.244,081 MT
- La valeur de manquant : -61,527 T/M

Selon la facture on a les données suivantes :

- Quantités chargées : 15.305,608 TM huile en vrac
- Au taux de fret de : 15.305,608 TM à USD 38.00
- Taux de change : 1 USD= 71.8300

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

- Total fret : 581.631,10 USD (montant devise USD)
41 777.268 ,97 DA (montant en dinars DA)

Selon l'avis d'aliment, nous estimons le préjudice comme suit :

61,527*731.956.784,72 DA / 15.305,608= 2.942.392,43 DA

Arrêté le présent estimatif à la somme de Deux millions neuf cent quarante deux mille troiscent quatre vingt douze dinars et quarante trois centimes.

Le préjudice causé au réceptionnaire, d'un montant de : **2.942.392,43 DA**, résulte d'un manquant de 61,527 tonnes d'huile brute de soja, constaté après jaugeage et calcul, déterminé contradictoirement avant le déchargement.

Selon le rapport d'expertise a été effectuée aux mieux de nos connaissances et expérience mais sans reconnaissances des responsabilités et sans dégages les fournisseurs, transporteurs et autres parties concernées, de leurs obligations contractuelles.

5. LES PROCEDURES DE REGLEMENT ENTRE LES PARTIES :

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre l'assureur, pour les facultés chargées en vrac le règlement sera établi par cale, par citerne, par tank, par pour compte ou sur l'ensemble.

Dans notre cas, le manque est dû par la faute du l'armateur (le transporteur), donc il doit rembourser à l'assuré. Et comme CEVITAL est assuré au niveau de la compagnie d'assurance CAAT, l'armateur doit rembourser à la CAAT. Et pour cela le gestionnaire de la CAAT attend de l'assuré CEVITAL qu'il prenne toutes les dispositions nécessaires pour conserver les droits de recours contre l'armateur.

5.1 Procédure de recours par l'assuré :

L'armateur est tenue responsable de la marchandise depuis sa prise en charge au port de déchargement, suite à notre cas l'armateur est responsable d'un manquant très important sur la cargaison de huile brute de soja, et pour cela la CAAT exerce un recours amiable par

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

une réclamation (Annexe°08).envoyé au débiteur qui est P&I club(protection and Indemnité club) , mettent en place une lettre de garantie ou une caution bancaire. (Annexe N°09).

La caution bancaire reste valable jusqu'à se qu'il prenne lieu à amiablement par décision judiciaire, un accord amiable entre les deux parties sur le règlement.

- **Caution bancaire :** Il prévoit le montant de sinistre +30% des droits et recours (+30%des frais) (avocats, expert,).

5.2 Les documents de règlement :

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

5.2.1 Dispatché de règlement :

La dispatché est faite par la CAAT, elle doit comporter tous les renseignements relatifs au sinistre et tous les détails concernant le décompte de règlement, elle doit être établie en quatre exemplaires.

5.2.2 Quittance de règlement :

La quittance doit comporter les renseignements identifiant objet au règlement ainsi que le montant total à payer au bénéficiaire qui accordera la proposition de règlement. Il doit être établi en quatre exemplaires trois copies seront transmis à l'assuré.

5.2.3 Acte de subrogation :

Subrogation : L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer cette obligation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Acte de subrogation comporte les données suivantes :

N° Sinistre : 520.7.4.0001/09
Navire : M/T « SULU WIND »
Du : 19/01/2009
Facultés : Huiles de soja.
Nature Avarie : AP (Manquant au déchargement)
Voyage : ITACOATIARA (BRESIL) / BEJAIA.

CEVITALE SPA reconnaissans avait reçu de la compagnie algérienne des assurances CAAT la somme de : Deux millions neuf cent soixante-dix neuf mille neuf cent un dinar et 09 cts (2 979 901,09 DA)

5.2.4 Ordre de paiement :

Un ordre de paiement peut être implicite, comme un mondtat ou un chèque présenté à l'encaissement, ce document doit comporter les coordonnées du bénéficiaire, l'objet du paiement, le montant de l'indemnité en lettres et en chiffres ainsi que le numéro d'enregistrement. (Annexe N°10).

5.3 La démarche de remboursement par P&I club pour la CAAT :

Le gestionnaire de la CAAT doit transmettre une réclamation au représentant du club de l'armateur qui contient certains pièces justificatives : connaissance, lettre de réserve, rapport d'expertise et acte de subrogation, pour avoir la lettre de garantie. Annexe N°09).

A fin que le dossier de réclamation soit transmis, et la lettre de garantie reçu, le représentant du club tente de faire des propositions de règlement à la CAAT qui a organisé une commission pour apprécier la teneur de cette offre. La CAAT n'est pas satisfaite de la première offre de (50%à, donc elle demande à chaque coup une amélioration de ce dernier

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

jusqu'à ce que le représentant du club propose une offre satisfaisante de (90%), dans ce cas, le gestionnaire de la CAAT ordonne au représentant du club de procéder au virement du montant proposé sur le compte de la CAAT.

Dans, notre cas le remboursement du P & I club a été effectué par la négociation à l'amiable selon le pourcentage (90% de la valeur du manquant). Un accord amiable a été conclu entre la compagnie d'assurance la CAAT et l'armateur. (Annexe N°11).

5.4 La détermination de l'indemnité :

La détermination de l'indemnité se fait après exploitation des documents justifiants la réclamation. En principe il correspond au dommage subi, évalué par l'expertise.

Les indemnités dues par l'assureur sont payables trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives.

➤ Le montant de l'indemnité

Selon le rapport d'expertise N° 03/09 du 26/01/2009 établi par l'expert, il a été constaté et reconnu à la fin de déchargement un manque de 61,527 TM d'huile de soja
Le règlement s'établit comme suit :

Valeur assurées = 731 956 784 ,72 **DA**
Quantité connaissance = 15 305,61 **MT**

Tableau N°11 : l'indemnisation du sinistre

Préjudice	Poids TM	Valeurs
Manquant huile de soja	61,527	2 942 392,43
Total sinistre	61,527	2 942 392,43

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Honoraires d'expert	37 508,66
Total indemnité	2 979 901,09

Le montant de l'indemnité = Total sinistre – Honoraire d'expert

$$= 2\,942\,392,43 - 37\,508,66$$

$$= \mathbf{2\,979\,901,09\ DA}$$

Le montant de l'indemnité est de : 2 979 901,09 DA

Un accord de règlement a été donné par la direction générale de la CAAT pour l'assuré CEVITAL, le montant de l'indemnisation est de **2 979 901,09 DA**.

Une fois l'accord de règlement accordé par la compagnie d'assurance la CAAT, celle-ci ordonne la réclamation de l'acte de subrogation afin de pouvoir constituer le dossier de fond.

Conclusion

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

Lors de notre stage pratique au niveau de la compagnie d'assurance la CAAT de Bejaia, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance faculté maritime, sur laquelle nous avons traité un cas réel qui est la constatation d'un manquant sur la marchandise transportées (huile brute de soja), qui a nécessité une étude et précisément le règlement d'un sinistre et comment cette compagnie d'assurance a pu prendre en charge ces responsabilités.

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Chapitre III : Etude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de la CAAT

Conclusion

CONCLUSION GENERALE

Transport maritime est aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit international des marchandises par voie maritime, ce qui à imprévu le secteur de filière a prendre des mesures préventives pour faire face au imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance maritime apparait donc comme un moyen efficace pour se couvrir contre les différents sinistre entrants dans le transport maritime.

L'assurance transport maritime donne lieu à un contrat, ce dernier est adapté à chaque opération commercial, ou il sera mentionnée toutes les informations spécifiques au type de marchandises à savoir : sa nature, et sa valeur, dans celle-ci il sera mentionné des clause faisant savoir les risques exclu et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de cela , il découle le choix selon deux modes principaux de couvertures entre le FAB SAUF et l'assurance tous risque , mais elle laisse les parties libre de convenir toute autre mode d'assurance

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

Tout au long de notre travail nous avons tenté d'exposé de la production d'une entreprise importatrice et de règlement des sinistre en assurance maritime sur faculté, de ce fait-on à entamé un stage au sein de la compagnie d'assurance , qui nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance maritime au sein de cette compagnie, notre travail à portée sur l'étude d'un cas réel de sinistre, et par conséquent son indemnisations par la CAAT, celui-ci peut se résumé de cette façon ; premièrement l'assuré et tenu de déclaration de sinistre par suite la compagne d'assurance engage un expert maritime pour dégagé les modalités du sinistre et pour identifier les causes et les responsables de celui-ci .

Dans notre cas, la nature de sinistre est liée à un manquant de quantité de la marchandise transportée (huile de soja) qui est dû a la faute de l'armateur, de ce fait, le processus d'indemnisation est lancé et qui se résume comme suite :la compagnie d'assurance , selon le contrat qu'elle a signé avec son client, a donné lieu à une indemnisation en faveur à son client, ce dernier contracte un acte de subrogation dans le but d'autoriser son assurance et d'entrer en contact avec l'assurance de l'armateur.

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

- Pour éviter la perte en terme de vrac au port, il faudrait mettre en place des portiques à grains et non pas des Grues qui occasionnent des pertes pour le client, et par conséquent, à la compagnie d'assurance.
- Travailler avec des compagnies de transport logistique qui respectent les normes et non pas avec des transporteurs particuliers qui occasionnent des pertes en termes de vrac.
- Unifier l'outil de mesure vu qu'il y a des anomalies liées à l'opération de la pesée

Pour ce qui est de la CAAT, concernant le faible taux de client dans le domaine maritime, il serait judicieux d'élaborer une stratégie de communication afin d'enrichir son carnet de client.

Bibliographie

Bibliographie

1. Ouvrages

- AGNES.P, *L'essentiel du droit des assurances*, Gualinolextenso éditions, France, 2012.
- BLOTTI Jean «*transport international de marchandise*», Vuibert, 5^{ème} édition, France, 2015, PP. 248-249.
- CHEVALIER Denis, Duphil François, «*transporter à l'international*», 4^{ème} édition, 2009.
- COUILBAULT (F), ELIASHBERG (C), LATRASSE (M) : *Les grands principes de l'assurance*, 5ème édition, L'ARGUS, Paris, 2002.
- DONALD, DAILLY.M, *Logistique et transport international de marchandise*, 1ère édition, L'Harmattan, France 2013.
- DIDANE Mouloud, «*Droit algériens des assurances* », édition Belkisse Dar El Beida-Alger, 2011
- KOSSIA, FRANCAIS.T, *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime*, édition LITVERLAG, France, 2003.
- LANDEL J, CHARRE-SERVEAU, *Lexique des termes d'assurance*, édition L'argus, 2000, Paris.
- MARCQ Jean-Patrick, *Risques et assurance transport maritimes, routiers, aériens, ferroviaires, fluviaux*, édition l'argus de l'assurance, France, 2003.
- NACHENHOU, Abdeltif, *droit algérien des assurances*, Alger, 2005.
- PAREAU.J et autres, *Exporter, pratique du commerce international*, 24^{ème} édition Foucher, 2013, France.
- YEATMAN (Jérôme) : *Manuel international de l'assurance*, édition ECONOMICA, Paris, 1998.

2. Mémoire et communication

- LEZOUL Mohamed, «*la situation actuelle du secteur des assurances en Algérie* », colloque sur les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique, université Oran-Algérie ,2011.
- MACAIRE ,mémoire d'assurance, *recueil de sources françaises sur l'histoire des assurances du XVI eme au XIX eme siècle*, édition fédération française des sociétés d'assurances,2004 .

- 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 Sétif, Algérie, 25-26 Avril 2011

3. Texte juridique et articles

- l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances. Modifiée et Complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.
- Code maritime algérien.
- Guide des assurances maritimes en Algérie, édition 2009
- Guide de l'assurance en Algérie, édition 2015.
- ECONOMIE, La revue de l'assurance N°9, avril - Juin 2015, p 50
- Office national des statistiques (ONS) 2014

4. Sites d'internet

- <http://www.actussur.com>
- <Http://www.jurisques.com>.
- <Http://www.cours-de-droit.net>.
- <Http://www.cheneliere.info>.
- <Https://www.mataf.net>.
- <Https://assurance-baeau.ooreka.fr>
- <Http://www.lantenne.com>
- <https://www.glossaire-international.com>
- <https://www.companeo.com>
- WWW. Lexinter. Net.
- www.dictionnaire-juridique.jurimodel.com
- www.uniport-bordeaux.fr
- www.ccr.com
- www.libeté-algérie.com

Lexique des termes utilisés :

A

- **Armateur** : c'est celui qui exploite le navire, son propriétaire.
- **Armement** : c'est le propriétaire du navire, mais peut aussi désigner celui l'affrété pour une durée déterminée dans le cadre d'un affrètement en coque nue.
- **Assurance sur facultés (maritime)** : assurance des marchandises transportées à bord d'un navire.
- **Agence maritime ou agent maritime** : mandataire d'un armateur ou de plusieurs, le représente dans toutes les fonctions de l'armement.
- **Avaries communes** : ne sont pas particulières au navire mais communes au navire et à la cargaison. Elles sont supportées par l'une et par l'autre au prorata de leurs valeurs respectives. Ce sont des frais nécessités par un sacrifice volontaire en vue de sauver un navire et sa cargaison
- **Avaries particulières** : les avaries sont dites particulières quand elles n'affectent que le navire seul, ou la cargaison seule.

B

- **Bien/ patrimoine** : tous les biens meubles et immeubles constituent le patrimoine de l'entreprise portuaire de Bejaia.

C

- **Compagnie maritime** : c'est une société de transport des marchandises sous la convention de Bruxelles (responsabilité présumé pour perte ou avarie sauf faute du chargeur ou réserve du transporteur ; aucune responsabilité pour retard) et les règles de Hambourg (responsabilité pour perte avec date butoir de 60 jours après le délai convenu, et pour retard sous conditions précises de délai).
- **Chargeur** : propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison représentée par un connaissement.
- **Coassurance** : le risque est réparti en plusieurs compagnies.
- **Code de conduite des conférences maritimes** : la mission principale est d'aider à la répartition du trafic entre principale conférence maritimes sur la base de la règle dite des 40-40-20(40% du trafic doit revenir aux pavillons des état commerçants entre eux et 20% aux pavillons tiers).

- **Conférence maritime** : une entente conclue par des armateurs en vue d'assurer le bon fonctionnement d'une navigation maritime sur une régulière à des tarifs et selon une conférence déterminée entre eux.
- **Connaissances** : c'est un document qui est remis par le transporteur au chargeur lorsqu'il reçoit la marchandise à transporter. Il assume trois fonctions essentielles :
 - 1) Contrat passé entre le chargeur et le transporteur maritime de marchandises.
 - 2) Preuve écrite de la réception des marchandises par le transporteur maritime.
 - 3) Titre négociable représentatif de la marchandise.
- **Conditions générales** : sont les conditions qui régissent les garanties accordées, et sont spécifiques à chaque branche d'assurance. Elles sont impérativement revêtues du visa ministériel (ministre des finances) insérées dans les polices d'assurance et en font partie intégrante.
- **Consignataire de cargaison** : ce transitaire agit pour le compte de la marchandise. Ses fonctions consistent à prendre en charge les marchandises, à organiser leur groupage et dégroupage, et leur acheminement au terminal portuaire.
- **Consignataire de navire** : cet agent agit pour le compte de l'armateur. Il est chargé de dispatcher le navire au mieux, de recruter le fret, de signer les connaissances, d'aviser les chargeurs ou destinataires de l'arrivée du navire..,
- **Consortium maritime** : c'est un regroupement d'armateurs qui a pour objectif la mutualisation des moyens navals et commerciaux. Différentes formes d'intégrations peuvent exister pouvant aller jusqu'à l'effacement des identités juridiques des armateurs composant le consortium.
- **Contrat de tonnage** : le fréteur s'engage à transporter une certaine quantité de marchandises pendant une certaine durée entre deux points avec le navire de son choix.
- **Conditions générales** : sont les conditions qui régissent les garanties accordées, et sont spécifiques à chaque branche d'assurance. Elles sont impérativement revêtues du visa ministériel (ministre des finances) insérées dans les polices d'assurance et en font partie intégrante.

D

- **Dépotage** : C'est l'opération qui consiste à sortir des marchandises à l'ouverture des containers
- **Despatch money** : prime de célérité payée à l'affréteur d'un navire pour tout temps gagné dans le chargement ou le déchargement par rapport à la norme prévu au contrat (jour de planche)

F

- **Faculté** : il s'agit, en matière d'assurance maritime, des marchandises par opposition au « corps », c'est-à-dire le navire lui-même.
- **Fret** : il désigne le montant perçu pour une prestation de transport de marchandise et aussi le tonnage de marchandises transporté. C'est la première acception qui s'est progressivement imposée.
- **Frètement** : action consistant pour l'armateur à donner son navire en location à l'affréteur.
- **F.A.P (Franc d'Avaries Particulières)** : c'est une formule d'assurance dans laquelle les assureurs couvrent la perte totale, l'avarie commune, à l'exception des avaries particulières.
- **F.A.P. Sauf** : dans cette formule d'assurance qui est analogue au **F.A.P** mais couvre, en plus, les avaries dues à certaines causes à préciser dans la police. En général, il s'agit d'abordage, d'échouement, d'incendie, d'explosion, de heurt d'un corps fixe ou flottant.
- **F.O.B** : c'est une règle incoterm 2010. Conformément à cette règle l'importateur doit désigner à l'exportateur le navire à bord duquel celui-ci doit charger la marchandise. Le fret est à la charge de l'importateur. En revanche, les opérations et formalités de dédouanement à l'export sont à la charge de l'exportateur.
- **F.I.O. (Free In and Out)** : la marchandise est mise à bord et reprise à l'embarquement où elle a été arrimée aux frais des chargeurs ou des réceptionnaires. Tous les frais à terre et à bord (embarquement, arrimage, etc.) sont décomptés à part au chargeur en sus du fret.
- **Franchise** : fraction du montant représentant l'indemnisation de tout sinistre à caractère matériel ou pécuniaire indirect garanti, que l'assureur déduit de l'indemnité due par lui et que l'assuré garde, obligatoirement, pour son propre compte(sauf convention contraire).

J

- **Jauge (jauge brute)** : capacité intérieure totale du navire.
- **Joint-venture** : co-entreprise.

L

- **L'assuré** : La personne morale, qui désigne entreprise portuaire de Bejaia qui a conclu le présent contrat avec le partenaire contractant « l'assureur ».
- **L'assureur** : désigne le fournisseur de garantie « l'assureur, la société

d'assurance – dommages ».

- **Lettre de garantie** : c'est la lettre réclamée le cas échéant au chargeur par le transporteur le garantissant contre tout recours de l'ayant droit de la marchandise. En contrepartie, il délivre un connaissement « clean » c'est-à-dire exempt de réserves quant à l'état ou la quantité de la marchandise déclarée sur le connaissement e destinataire ayant droit à la marchandise, qui pour une raison ou une autre, n'a pas encore reçu le connaissement, peut demander au transporteur l'autorisation d'enlever la marchandise. Celui-ci pour se prémunir lui demandera une lettre de garantie bancaire à première demande.

M

- **Marchandise** : elle désigne un bien commercial, c'est-à-dire une chose qui peut être un produit, un bien matériel, qui ne peut être acquise que par le biais d'un achat ou d'un échange et qui satisfait l'acquéreur.
- **Marchandises en vrac** : ce sont les marchandises en vrac, c'est-à-dire en morceaux ou en grains, comme les céréales, le charbon, le minerai, le gravier, le sable ou la pierre.

P

- **Police d'assurance** : convention conclue entre L'assuré et l'assureur définissant les termes et conditions de couverture de risque en assurance et réassurance, objet du présent contrat sans pour autant être en contradiction avec la réglementation en la matière, les termes et conditions qui reproduisent les règles impératives ou les clauses imposées.
Les conditions particulières priment sur les conditions générales chaque fois qu'elles y dérogent et favorables pour l'assuré.
- **Prime** : La prime est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur, au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie.
- **Parties** : L'assuré et l'assureur pris conjointement.

S

- **Sinistre** : tout dommage direct ou indirect consécutif à un évènement couvert et non expressément exclu, consécutif à un évènement prévu par le présent contrat.
- **Site** : l'ensemble géographique sur lequel existe un ou plusieurs biens assurés, occupés ou utilisés à quelque titre que ce soit par l'assuré, pris, donnés en location ou confiés à des tiers et se trouvant dans les lieux et identifiés en annexe du présent contrat.
- **Subrogation** : l'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance et subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

T

- **Tiers** : toutes personnes autres que l'assuré et les personnes considérées comme préposées du service contractant.
- **Taxes, droit et impôts** : les taxes, droit et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.
- **Tonnage de jauge brute** : capacité totale en volume du navire. S'exprime en tonneaux. 1 tonneau = 100 pieds cube = 2.83 m³ voir jauge.
- **Transbordement** : c'est le mouvement des UTI d'un moyen de transport de marchandises à un autre.
- **Transitaire** : intermédiaire entre le transporteur (maritime terrestre ou aérien) et le chargeur au nom duquel il exécute ses obligations de transport. Il peut avoir selon la mission, à lui confiée, la position juridique de mandataire ou de commissionnaire de transport.
- **Transport de marchandises** : C'est le transport de produits ou de bien de toute nature par camion véhicule particulier, train, bateau ou avion, On distingue le transport de proximité (national) et le transport longue distance (international), le transport de proximité désigne le transport de marchandises dans lequel l'émetteur et le destinataire sont proches géographiquement de sorte que les camions reviennent chaque jour au point de départ
Dans le transport longue distance au contraire, les marchandises sont transportées sur longues distances
- **Transporteur** : personne assurant un transport pour compte d'autrui
- **Transporteur de vrac ou vraquier** : navire affecté au transport de marchandises en vrac

V

- **Valeur assurée** : les montants assurés sont fixés sous la responsabilité du service contractant, Comme suite :
Le bâtiment à sa valeur à neuf ;
Le matériel à leur valeur à neuf ;
Les originaux et copies d'archives, documents, livres de commerce les plans, modèles et supports d'informations sont estimés à leur valeur de reconstitution matérielle, à l'exécution des frais de recherches et études.
- **vracs** : Les "vracs" sont les produits directement transportés dans la cale du navire. Les marchés vraciers sont marqués par une forte instabilité et connaissent des fluctuations importantes des taux de fret (prix du transport).

Annexe

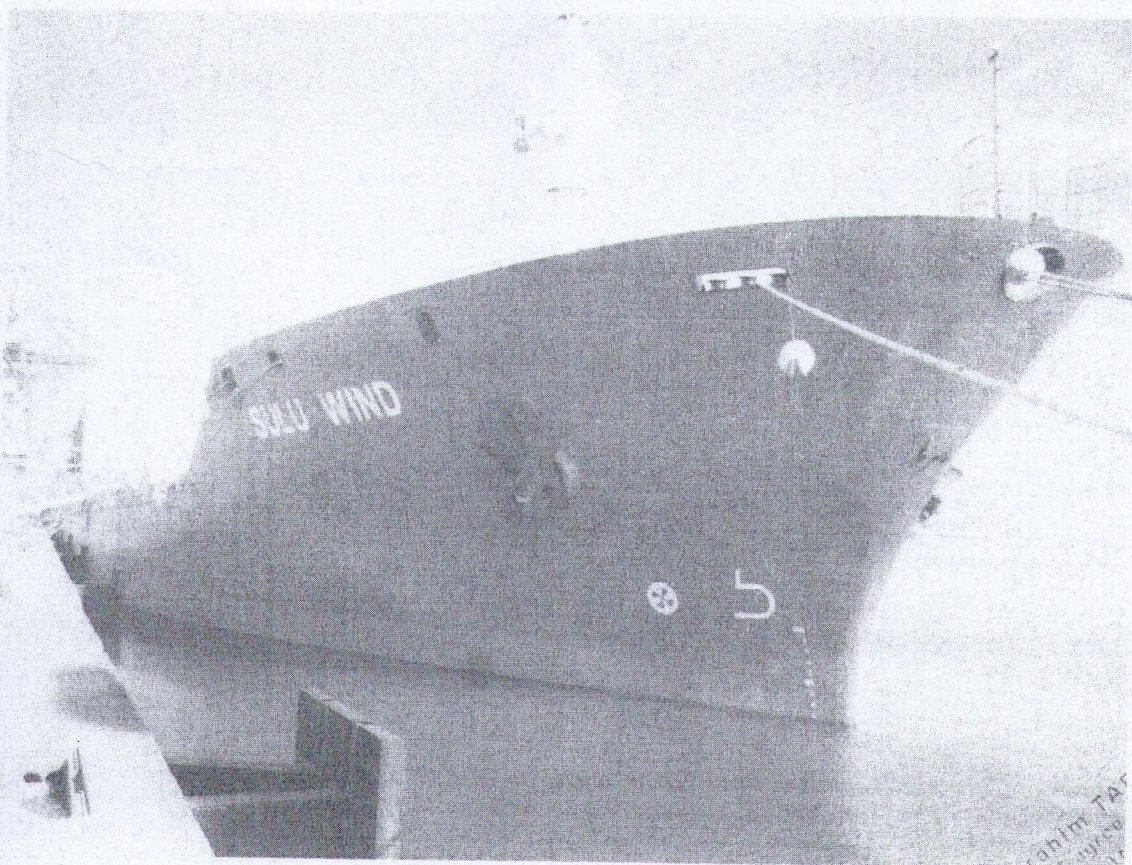
Liste des annexes :

N°	Titre
1	Statement of facts
2	Bill of lading (First Original)
3	Déclaration de sinistre
4	La Facture
5	Lettre de proteste
6	Avis d'aliment
7	P.V Quantitatif de reconnaissance de poids
8	Acte de règlement
9	Lettre de garantie
10	Ordre de paiement
11	Règlement amiable

TARIL ABDERAHIM
EXPERT AGREE
COURS ET TRIBUNAUX
SOCIETES D'ASSURANCES

Boulevard de la Liberté tour Geni Sider Bejaia
BP 311 TER 06000 Bejaia Liberté

RAPPORT DE SURVEILLANCE N° 03/09



NAVIRE : M/T : << SULU WIND >>
DU : 19 janvier 2009

Requérant:
S.P.A. CEVITAL.

L'expert:
A. TARIL.

STATEMENT OF FACTS

Statement of facts recommended by BIMCO and FONASBA

Nolis Agency Services - Ship's Agent - Bejaia

Vessel's Name: M/T SULU WIND		Hose Connected on January 19 th , 2009 at 0415 hrs
Owners/Disponent Owner: Eastwind Carriers (UK) Limited		Discharging started on January 19 th , 2009 at 0520 hrs
Cargo As Per B/Ls: 15,305.608 MT Soybean oil.		Discharging Completed on January 21 st 2009 at 1430 hrs
Receivers: CEVITAL SPA		Tank inspection on January 21 st 2009 at 1450 hrs
B/Ls Weight /Quantity: B/L N°1: 15,305.608 MT.	T/Cargo discharged as per alleges & calculation: 15,244.08MT	Hose Disconnected on January 21 st 2009 at 1520 hrs
		Documents on Board on January 21 st 2009 at _____ hrs
		Vessel Cleared on January 21 st 2009 at _____ hrs.
		Pilot Ordered on January 21 st 2009 at _____ hrs
Vessel Arrived on Roads on January 15 th , 2009 at 1845 hrs		Vessel Sailed on January 21 st 2009 at _____ hrs
N.O.R tendered on January 15 th , 2009 at 1845 hrs		Official Working Hours: 0700 hrs / 1300 hrs - 1300 hrs / 1900 hrs
N O R accepted as per C/P		Meal Hours : 1250 hrs / 1300 hrs - 1850 hrs / 1900 hrs.
P.O.B for berthing on January 19 th , 2009 at 0150 hrs		Loading Port: ITAOATIARA - BRAZIL.
Vessel Berthed on January 19 th , 2009 at 0310 hrs		Discharging Port: BEJAIA - ALGERIA.
Ullages & Calculating Started on January 19 th , 2009 at 0345 hrs		Next Port: FOR ORDER.
Ullages & Calculating completed on January 19 th , 2009 at 0415 hrs		

General remarks:

- Friday January 16th 2009 - Algerian week end
- From January 15th 2009 at 1845 hrs, up January 19th 2009 at 0020 hrs - Vessel waiting berthing instructions.
- The vessel was shifted at the port decision:
 - * On January 20th 2009: **0025 hrs** - Stop discharging for shifting.
 - 0140 hrs** - Hoses disconnected.
 - 0310 hrs** - Shifting started.
 - 0430 hrs** - Shifting completed.
 - 0525 hrs** - Hose re-connected.
 - 0530 hrs** - Resume discharging.

Master remarks:

Nil

CODE NAME: "CONGENBILL" - EDITION 1994

B/L N° 01

Shipper

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

AMAGGI EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO LTDA

Reference N°

Consignee

TO THE ORDER TO THE HSBC ALGERIA

FIRST ORIGINAL

Notify address

Vessel

M/T SULU WIND

Port of loading

ITACOATIARA PORT, BRAZIL

Port of discharge

BEJAIA PORT, ALGERIA

Shipper's description of goods

Gross weight

**15,305.608 MT OF CRUDE SOYBEAN OIL IN BULK AT A PRICE
OF 646.16 USD PER METRIC TON FOB ITACOATIARA PORT BRAZIL
AS PER PROFORMA INVOICE DATED 11/12/2008**

L/C NUMBER DC ALR800007

CLEAN ON BOARD

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY

(of which on deck at Shipper's risk the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per

CHARTER-PARTY dated:

FREIGHT ADVANCE.

Received on account of freight:

Time used for loading days hours

S H I P P E D at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at

Place and date of issue

ITACOATIARA PORT, BRAZIL DECEMBER 24TH, 2008.

Number of original Bs/L

03 (THREE)

Bejaia le 24/01/2009

Direction des Finances et Comptabilité

N/REF :
/

A l'attention de Monsieur ;
Le Directeur de la CAAT
Agence 520 Bejaia

Objet : Déclaration de sinistre

Navire: M/T (SULD WIND) du 19/01/2009

Monsieur ;

Nous portons à votre connaissance qu'à la fin du déchargement du navire cité en objet, il a été constaté un manquant de :

- 61.527 TM Huile brute de soja (N° 01)

De ce fait, l'expert agréé Monsieur TARIL Abderahim a été dépêché sur les lieux en confirmant ainsi le manquant par une lettre de proteste

Aux fins justificatives utiles, nous vous transmettons ci-joint ;

- Copie de facture.
- Copie connaissance signé par le bord.
- Lettre de proteste signé par le bord
- Copie d'avis d'aliment N° 671/08 du 27/11/2008.
- Pv quantitatif de poids

Comptant sur votre habituelle collaboration, Veuillez agréer Monsieur nos salutations les plus distinguées.

Le Directeur Financier

25 JAN. 2009

/ / / /

520

Alger, le 25 décembre 2008

DOIT :

FACTURE N°

LIBELLES	MONTANT DEVISE USD	MONTANT EN DINARS
NAVIRE : M/T SULU WIND C/P DU 03/12/2008 RELATION : ITACOATIARA / BEJAIA DATE DE CHARGEMENT : 24/12/2008 QUANTITES CHARGEES : 15 305.608 TM HUILE EN VRAC AU TAUX DE FRET DE : 15 305.608 TM A USD 38.00 <u>TAUX DE CHANGE :</u> 1 USD= 71.8300	581 613.10	41 777 268.97
TOTAL FRET	581 613.10 USD	41 777 268.97 DA
ARRETEE LA PRESENTE FACTURE A LA SOMME DE : QUARANTE ET UN MILLIONS SEPT CENT SOIXANTE DIX SEPT MILLE DEUX CENT SOIXANTE HUIT DINARS ALGERIENS 97 CENTIMES. En votre aimable règlement chez : BANQUE AL - BARAKA D'ALGERIE Agence Birkhadem Alger COMPTE N° 006.00120.220011.8441.18 SWIFT CODE : BRKADZAL FAVEUR : NOLIS SPA - ALGER		

Siège Social : Villa 138, Lot Med Saïdoune Kouba
Direction Générale : ILOT D N°6 ZHUN GARIDI II Kouba
Tél : 021 56 37 17-40-44 94 - Fax : 021 56 37 66

Signé:

USINE : NOUVEAU QUAI PORT DE BEJAIA - BEJAIA - ALGERIE

Bejaia on 20/01/2009

TO : CAPTAIN OF M/T SULU WIND
FROM: SPA CEVITAL
Cargo: 15 305.608 MT CRUDE SOYBEAN OIL IN BULK
Loading port : ITACOATIARA PORT-BRAZIL-
Discharging Port: BEJAIA - ALGERIA-

LETTER OF PROTEST

We undersigned, Cevital S.P.A receiver of part of Crude Soybean oil, carried on board your vessel, want to draw your kind attention that on band of ullage report effected by our surveyor upon berthing, before discharging, a shortage of

- 61.527 MT Crude soybean oil.

Was, ascertained, according to the relevant bill of lading.

Regarding this fact, we express our protest for all losses and/or expenses can be arise there from, and hold you fully responsible.

Receiver

Master

الشركة الجزائرية للتأمينات
COMPAGNIE ALGERIENNE DES ASSURANCES

Société par actions au Capital de 1 500.000.000 D.A

Siège Social : 52, Rue des Frères Bouafou, Bir-Mourad-Rais, 16000 ALGER

avis d'aliment

N° :

ÉTABLI LE : 11/12/2008

EN APPLICATION DE LA POLICE N° 2008/1520/7.4/1005

ASSURÉ :

ADRESSE :

Succursale : ... Alger III

Agence : ... SLO

MODE DE CHARGEMENT: CALE OU PONTÉE

MARQUES ET NUMÉROS	NBR DE COLIS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VOYAGE		VIA (1)	NAVIRE	EMBARQUEMENT DU	VALEURS ASSURÉES (2)	RISQUES A COUVRIR (3)	TAUX EN %	MONTANT DE LA PRIME
			DE	A							
		post	ITACAITIARA				ETS	23/12/2008			
			(Brazil)				ETA	14/01/2009			
		MTSULU WIND		Bejaia							
		15 305,608 TM					Montant (FOB)	9889871,66 \$			
		de Huile de Soja					Fret :	581613,10 \$			
		Brute					Total (\$):	10471484,76 \$			
							1 \$ = 69,90				
							Total (DA):	731956784,72 DA			
									0,20%		1463913,57

CACHET SUCCURSALE OU AGENCE

CACHET ET SIGNATURE DE L'ASSURÉ,

REÇU LE :

TOTAL PRIME NETTE

TAXES 17%

PRIME GLOBALE

1463913,57

248865,31

1712778,88

1 - Indiquer le port d'embarquement

2 - Préciser la monnaie

3 - Ne pas omettre de préciser les Conditions d'Assurance.

4 - Une copie de cet avis d'aliment sera exigible, par l'Assuré en cas de sinistres

TARIL Abderahim
 EXPERT AGREE
 Boulevard de la Liberté
 Tour nabila Djahnine Béjaia.
 BP 311 TER 06000 Béjaia Liberté

Béjaia le, 19/01/2009

**P.V QUANTITATIF
 DE RECONNAISSANCE DE POIDS**

MT: SULU WIND
 Du: 19/01/2
 Produit: huile brute de soja
 Valeur de la densité à 20°C: 0,9206

Port de chargement: ITA COLTIAOZ (BRAZIL)
 Port de déchargement: BÉJAIA (ALGERIE)
 Quantité B/L: 15.301,808 MT.
 Correction de 1°C: 0,0007

Tank N°	Creux	Temp. (°C)	Volume (m³)	Dens. Corr.	Poids (T/M)
1C	0,59	23	1355,800	0,9185	1245,302
2C	1,84	24	1691,630	0,9178	1552,578
3C	0,46	24	2039,780	0,9178	1872,110
4C	0,33	24	2065,240	0,9178	1895,477
5C	0,35	25	2061,280	0,9171	1890,400
6C	0,32	24	2038,960	0,9178	1871,357
1P	0,29	21	422,910	0,9199	383,035
1S	0,38	21	417,780	0,9199	384,316
2P	0,63	22	450,380	0,9192	413,589
2S	0,55	22	453,980	0,9192	417,298
3P	0,63	22	476,130	0,9192	437,659
3S	0,55	22	480,040	0,9192	441,253
4P	0,71	22	480,060	0,9192	441,271
4S	0,57	22	486,170	0,9192	447,439
5P	0,56	22	858,120	0,9192	770,400
5S	0,52	21	841,610	0,9199	774,197
TOTAL			16.600,470 M3		15.244,081 M

Avant déchargement
 Draft avant: 2,34 m
 Draft arrière: 2,35 m

Après déchargement
 Draft avant:
 Draft arrière:

Signature et visa du représentant du :
 Fournisseur

Acheteur

C.A.A.T

الشركة الجزائرية للتأمينات

المقر الاجتماعي: 52 شارع الإخوة بوعدو بئر مراد رايس الجزائر

ضريبة الطابع المحصلة

معدلة الخريضة

ترجمة مطابقة للأصل

وحدة الجزائر III

وكالة بجاية II الرمز: 520

عقد حـلـول

رقم الحادث: 520.7.4. 001/09

الباخرة: سولو وند "SULU WIND"

تاريخ الحادث: 2009/01/19

البضاعة المشحونة: زيوت الصوجا.

طبيعة الضرر: تلف خاص (الناقص عند التفريغ)

الرحلة: إتكواتاريا (البرازيل) / بجاية

نحن الممضون أدناه، الشركة ذات أسهم سيفيتال نقرُّ أننا استلمنا من الشركة الجزائرية للتأمينات C.A.A.T مبلغ: مليونان وتسعمائة وتسعة وسبعون ألف وتسعمائة وواحد ديناراً و09 سنتيم ، (2 979 901,09 دج) التي تُمثّل مبلغ التعويض المستحق على إثر التلف المذكور أعلاه. وعليه نُحلُّ الشركة المذكورة محلنا في جميع حقوقنا الخاصة بالطعن ضد الناقلين و/أو الغير الآخر

المسؤول.

بجاية في 2009/04/30

SARL BEMI
BUREAU D'EXPERTISE
MARITIME ET INDUSTRIELLE
RUE N° 3 VILLA N° 9 - LES VERGERS
BIRKHADEM 16330 ALGER

Alger, le 20 janvier 2009

F A C S I M I L E M E S S A G E
NUMBER OF PAGES, INCLUDING COVER NOTE: 01

M E S S A G E

DEST: CAAT Bejaia Code 520
EMET: BEMI, Alger

- **Attn:**
- **Ref:** EXM/NOE/290006

« S U L U W I N D » à Bejaia le 15.01.2009

Comme suite à notre fax et conversation téléphonique du 19.01.2009, nous vous prions de trouver, ci-après, notre lettre de garantie d'un montant de 54.722,60 USD.

Citation :

LETTRE DE GARANTIE

Nous soussignés, Bureau d'Expertise Maritime et Industrielle, Rue N° 3, Villa N° 9, Les Vergers, Birkhadem, 16330 Alger, agissons d'ordre et pour le compte du North of England P&I Club, Club de protection du navire "SULU WIND", déclarons garantir le remplacement de la présente par une garantie bancaire, jusqu'à concurrence de US\$ 54.722,60 (cinquante quatre mille sept cent vingt deux dollars américains et soixante cents), en faveur de Cevital S.P.A et/ou CAAT dûment subrogée, du préjudice, inclus les intérêts et les frais, suite au manquant constaté sur la cargaison de huile brute de soja dégommée en vrac transportée à bord du navire "SULU WIND" en date du 15.01.2009, et dont les armateurs et/ou transporteurs, seraient reconnus débiteurs, à l'amiable ou par décision judiciaire devenue définitive, rendue par une juridiction algérienne conformément aux dispositions du code maritime algérien.

Le North of England P&I Club s'engage à payer à la première demande de Cevital S.P.A et/ou CAAT dûment subrogée le montant mis à la charge des armateurs et/ou transporteurs sur présentation soit de l'accord amiable intervenu entre les parties, soit de la décision judiciaire devenue définitive, rendue à l'encontre des armateurs /ou transporteurs du navire sus-cité.

Cette garantie ne saurait constituer une reconnaissance de responsabilité par les armateurs et/ou transporteurs, ni une renonciation à leurs droits garantis par le code maritime algérien.

Cette lettre d'engagement est donnée à titre provisoire pour permettre le départ immédiat du navire en attendant la mise en place de la caution bancaire définitive dans un délai de 10 jours par les soins du Club de Protection du navire.

Cette lettre d'engagement est nulle et non avenue une fois la garantie bancaire est mise en place.

D'ordre et pour le compte du North of England P&I Club.

Fin de citation

Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

BEMI Alger/P&I Dept.

ORDRE DE PAIEMENT

EXERCICE: 2017

N°

Succursale ALGER III
Agence 5200 Béjaia II

Bénéficiaire : NOM DU CLIENT
Domociliation : BEJAIA

Objet du paiement :

REGLEMENT SINISTRE FAC/MAR M/T" NOM DU NAVIRE"

Pièces jointes :

ACT DE SOBROGATION+ DISPACH+ AUTORISATION DE REGLEMENT

BUDGET

Centre	Comptes	Libellé	Montants
		N° DU SINISTRE	MONTANT D'INDIMNISATION

Vu, bon à payer la somme de : MONTANT EN LETTRE

MONTANT EN CHIFFRE

Visa des sous-structures: Réception-service fait-Sinistres

Visa ordonnateur

FINANCES

Payé par :

Partie prenante
Pour acquit:

Ecriture :

Signature

A

Le
Signature

COMPTABILITE

COMPTES		Montants	
à débiter	à créditer	débit	crédit
.....		MONTANT EN CHIFFRE	
		0,00

COMMISSION AD HOC REGLEMENT AMIABLE

N° Dossier :	520.74.001/2009	
NAVIRE: "m/v SULU WIND du 19/01/2009		
ASSURE : CEVITAL		
Facultés	15.305,608 T Huile brute de soja	
Valeur assurées	731 956 784,72 DA	
Prime nette	1 463 913,57 DA	
Montant des dommages	2 979 901,09 DA	\$37 617,94
Montant de l'offre amiable	2 681 911,00 DA	\$33 856,14
Difference	297 990,09 DA	\$3 761,79
Soit	90%	90%
Taux de change	1 USD = 79,2149	
Date de prescription	Dossier en justice	
Decisions de justice	Jgt du 21/03/2011 déboute la CAAT pour vice de forme Arrêt du 15/11/11 condamne l'armateur au paiement de la somme réclamée : 2.979.901,09 DA	
Observations	Caution bancaire de 54 722,60 USD	

Les membres de la commission	Avis de la commission	
	Offre acceptée	Offre refusée
1)		
2)		
3)		
4)		

Alger le : 19 décembre 2013

Table des matières

Table des matières

Remerciement

Liste des abréviations

Liste des figures

Liste des tableaux

Sommaire

Introduction générale..... 1

Chapitre I : Généralités sur les assurances maritimes en Algérie 4

Section1 : Le cadre historique et les concepts de l'assurance 4

1. Un aperçu historique sur l'assurance 4

1.1. L'antiquité de l'assurance 5

1.2. Moyen âge 5

1.2.1.L'assurance maritime 6

1.2.2. L'assurance terrestre 6

2. Définition de l'assurance..... 8

3. Les acteurs et les éléments d'une opération d'assurance 8

3.1. Les acteurs d'une opération d'assurance 8

3.1.Les éléments d'une opération d'assurance..... 9

4. Les branches d'assurance 11

4.1. Les assurances de dommage..... 11

4.1.Les assurances de personnes 11

5. Le mécanisme de l'assurance..... 12

5.1.Homogènes.....	12
5.2.Dispersés	13
5.3.Divisés	13
6. Le rôle de l'assurance sur le plan économique et social	14
6.1. Le rôle économique.....	14
6.2.Le rôle social	14
Section 02 : L'assurance maritime sur faculté	15
1. Historique de l'assurance maritime.....	15
2. Assurance de transport	16
2.1 L'assurance transport aérienne	16
2.2.L'assurance transport terrestre	16
2.3.L'assurance transport maritime	16
2.3.1. Définition de l'assurance maritime	17
2.3.2. Les types de l'assurance maritime	18
A. La police d'assurance sur navire (Corps)	18
B. L'assurance marchandise transportée ou faculté.....	18
3. Les différentes polices de l'assurance faculté	19
3.1.Police « abonnement ou flottant »	19
3.1.Police « d'assurance au voyage »	20
3.2.Police « à alimenter »	20
4. Spécificités de l'assurance transport maritime	21
4.1.Les avaries particulières	21
4.2.Les avaries communes.....	22
5. Les risques exclus	22
5.1.Exclusions absolues.....	22
5.2.Exclusions relatives	23
Section 03 : Les obligations des parties et les tarifications de contrat d'assurance faculté maritime	24
1. Les obligations des parties	24
1.1.Obligation de l'assuré.....	24

1.1.1 Renseignement relatifs en cours de contrat	25
1.1.2. Les obligations en cas de sinistre	25
A. Déclaration de sinistre	25
B. Constatation des dommages et pertes	26
C. Mesures conservatoires.....	26
D. Sauvegarde du recours.....	27
1.2. Obligation de l'assureur	27
1.2.1. Le règlement en avarie	28
1.2.2. Le règlement par quotité	28
1.2.3. L'application des franchises	28
1.2.4. Le règlement par voie de délaissement	29
5. Tarifications de l'assurance maritime	29
5.1. La valeur assurée	29
5.2. La déclaration de valeur	29
5.3. La fixation de la prime	30
5.4. L'application des surprimes	30
5.5. Les droits, taxes et impôts	30
6. La résiliation du contrat d'assurance maritime	31
Conclusion.....	31
Chapitre II : L'assurance maritime en Algérie	32
Section 01 : L'évolution de secteur des assurances en Algérie.....	32
1. Genèse des assurances en Algérie	32
1.1. La 1 ^{ère} période : l'introduction « période coloniale »	35
1.2. La 2 ^{ème} période de la transition de 1962 aux années 1990	35

1.3. La 3 ^{ème} période de l'ouverture et la libéralisation du marché	35
2. La législation des assurances maritimes algérienne	35
3. Physionomie du contrat d'assurance faculté maritime	37
3.1. Les conditions générales	37
3.2. Les conditions particulières	37
3.3. Les clauses additionnelles et convention spéciales	37
4. Configuration du marché des assurances en Algérie	38
5. La place de l'Algérie dans le marché maghrébine des assurances	39
5.1. Le marché maghrébin	39
5.2. Le taux de pénétration du marché maghrébin en 2013	42

Section 02 : Le marché des assurances maritimes en Algérie 43

1. Le marché algérien des assurances a travers quelques chiffres	43
2. La production du secteur des assurances de dommages 1 ^{er} trimestre 2017	45
3. Evolution des assurances maritimes	46
4. Evolution du taux de pénétration des assurances	49

Chapitre III : étude d'un cas pratique sur une marchandise en vrac transporté par voie maritime au sein de la CAAT 51

Section 01 : Présentation de l'organisme d'accueil « CAAT (Agence 191 de Bejaia) »

1. Présentation de la CAAT	51
2. Missions et activités de la CAAT	51
3. Organisation de la CAAT	52
3.1 . La direction générale	53
3.2 . Les succursales	53
3.3 . Les inspections régionales	54
3.4 . Le réseau commercial	55
4. La description de l'agence Bejaia CAAT191	55
4.1. Création et organisation	55
4.2. Les différents services de l'Agence et leurs tâches	55
4.2.1. Le service automobile	56
4.2.2. Le service Assurance IARD	57

4.2.3.Le service assurance personne	58
4.2.4.Le service comptabilité et finance.....	58
4.2.5. Le service assurance transport	58
Section 02 : Production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au niveau « CEVITAL-CAAT ».....	59
1. Présentation de l'entreprise importatrice.....	60
2. La production d'assurance d'un importateur « CEVITAL » au sein de la CAAT.....	60
2.1. Les étapes relatives à la fonction de production	60
2.1.1. Demande d'assurance	61
2.1.2. La tarification	61
2.1.3. Confection des documents	63
2.1.4. Documents à remettre à l'assuré	64
2.1 .5. Enregistrement des polices d'assurance	65
Section 03 : Etude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (CEVITAL-CAAT) sur huile de soja en vrac	65
1. Les informations générales	66
1.1 Sur le navire	66
1.2 Sur le voyage	66
1.3 Sur la cargaison transportée.....	66
1.4 Reconnaissance à bord.....	66
2. Le rapport d'expertise de la CAAT.....	67
2.1. Surveillance de déchargement	68
2.2.Déroulement des opérations de déchargement ce de déchargement.....	68
3. Déclaration de sinistre.....	70
4. Evaluation de préjudice	70

5. Procédure de règlement entre les parties	71
5.1. Procédure de recours par l'assuré.....	71
5.2. Les documents de règlement	72
1.1.1. Dispatch de règlement	72
5.2.2. Quittance de règlement.....	72
5.2.3. Acte de subrogation.....	72
5.2.4. Ordre de paiement	73
5.3. La démarche de remboursement par P&I club pour la CAAT	73
5.4. La détermination de l'indemnité	74
Conclusion	74
Conclusion générale	76
Bibliographie	
Lexique	
Annexes	
Tables des matières	

Résumé

L'assurance transport maritime en Algérie apparaît comme un facteur qui pourra encourager l'essor des échanges de marchandises entre les différents pays et développer en quelque sorte les régions littorales là où se trouvent les zones portuaires. Bejaia est un pôle économique où foisonne l'activité de l'import-export, tous les acteurs de la filière du transport maritime se sont implantés dans cette ville, les compagnies d'assurance ont leur mot à dire par rapport à cette activité, La CAAT est l'une de ces compagnies qui contribuent au quotidien au développement de cette activité à travers une panoplie de services qu'elle propose.

Abstract

The shipping insurance transport in Algeria has appeared as an important element which encourages the exchanges of goods between different countries and especially coastal regions where we can find the shipping zones. Bejaia is one of the most major economical poles where the two operations import & export gathered, all the actors of the transport stream are in Bejaia, The insurance agencies have their own word to say concerning this activity. The CAAT enterprise is one of these latter which contributed daily in the development of that activity towards the services which are proposed.