

**UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA DE BEJAIA.**

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

**Département des Sciences Commerciales**

**Mémoire de fin de Cycle**

**Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales**

**Option : Finance et Commerce International**

**Thème**

**Assurance de marchandise transportée par voie maritime**

**Cas : Caisse régionale de mutualité agricole**

**Réalisé par :**

BOUANDAS Ahlem  
REZKI Fawzi

**Encadreur :** Mme RAHMANI Lilas

**Membre du Jury**

Mr : Président Boukrif

Mme : examinateur assoul

**Promotion : 2015/2016**

# Remerciements

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

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

Nous remercions notre encadreur **Mme RAHMANI Lila** pour tout le temps qu'elle nous a consacré, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.

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

A tous les enseignants et les membres du département Science Commerciale de l'université **ABDERAHMANE MIRA** en particulier **Mme ASSOUL** et **Mme ZIANI**.

A l'ensemble de personnel de la caisse régional de mutualité agricole en particulier **Mr MIRA**, **Mr OUKIL** et **Mme DJAAFI**

Nos remerciements s'adressent également, à l'expert **Mr CHIKHI Salah** et maître **Mme SEMAI Kahéna**

A tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail en particulier **TAFOUK Walid** et **OUAR Silia**.

# Dédicaces

A mes chers parents que je remercient énormément pour leur patience, leur soutien, permanent qui m'a permis de chercher au plus profond de moi-même la force, la volonté et la persévérance à même d'arriver à cet instant des plus important de ma vie.

A mon cher fiancé Fares pour ses encouragements, son soutien.

A mes beaux parents pour leurs précieux conseils.

A mon frère sofiane et sa fiancé Imane.

A mon frère Nadjime.

A ma cher petite sœur katia.

A mes beaux frère Fahim et Yanis.

A mes belles sœurs, Karima Fouzia Celia Kahina Asma.

A mes deux meilleurs amis Silia et Ryma ainsi qu'a leur marie Khaled et Boubekeur.

A tout mes amies Dihia Lynda Mélina Nabil nadia

A toute ma famille sans exception.

A mon binôme Fawzi ainsi qu'à toute sa famille.

A tout ce qui nous ont apporté de l'aide.

**BOUANDAS Ahlem**

# Dédicaces

Mes chers parents que j'ai tant aimés avec beaucoup d'affection, afin de leur témoigner ma reconnaissance pour leur soutien moral et financier, pour leurs efforts et sacrifices qu'ils ont entrepris afin de me voir réussir.

Mon oncle Akli pour ses encouragements, son soutien

A mon cher frère Jugurta.

A mes amis Walid, Amine, Massoud, Wahib, Dalil, Karim, Bilal, Achour, Amirouche, Mouloud, Djemal, Amine, Kamal, Rachid, Khelaf, Lila, Madina, Meriam, Katouche

A toute ma famille sans exception.

A ma binôme Ahlem ainsi qu'à toute sa famille.

Ainsi à toutes personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail, un grand merci à tous.

**REZKI Fawzi**

## La liste des abréviations

**BL:** Bill of Lading

**CCI:** Chambre de Commerce Internationale.

**CCMSA :** Caisse Centrale de Mutualité Sociale Agricole

**CCRMA :** Caisse Centrale des Mutuelles Agricoles

**CFR:** Cost and Freight

**CIF:** Cost, Insurance and Freight

**CIP:** Carriage and Insurance Paid To

**CNMA :** Caisse National de Mutualité Agricole

**CMA :** Code Maritime Algérien

**CMAR :** Caisse Mutuelle Agricole de Retraite

**CPT:** Carriage Paid To

**CRMA :** Caisse Régionale de Mutualité Agricole

**DAT :** Delivered at Terminal

**DAP:** Delivered at Place

**DDP:** Delivered Duty Paid

**EXW:** EX Works

**FAS:** Free Alongside Ship

**FAP SAUF :** Franc D'Avaries Particulières SAUF

**FCA:** Free Carrier

**FOB:** Free On Board

**INCOTERMS:** International Commercial Terms.

**LTA :** Lettre de Transport Aérien

**MT :** Métrique Tonne

**ONAB :** Office Nation Alimentations du Bétails

**USD:** United States Dollar / **M/S:** MOTOR SHIP.

## Liste des tableaux

<b>Tableau N° 1:</b> Les incoterms multimodaux .....	<b>13</b>
<b>Tableau N°02 :</b> Le choix des garanties en maritime. ....	<b>44</b>
<b>Tableau N°03:</b> Évolution du chiffre d'affaire des déférentes branches d'assurance de 2006 jusqu'à 2015.....	<b>59</b>
<b>Tableau N°04:</b> L'évolution de chiffre d'affaire de la branche maritime.....	<b>61</b>
<b>Tableau N°5:</b> Cotisations et Règlement ONAB ainsi le remboursement de P&I club de 2010 à 2015 .....	<b>76</b>

## Liste des figures

<b>Figure N°01 :</b> Évolution du CA pour toutes les branches confondues par la CRMA de 2006 à 2015 .....	<b>60</b>
<b>Figure N°02 :</b> Évolution de chiffre d'affaire de la branche maritime.....	<b>61</b>
<b>Figure N°03:</b> Cotisations et Règlement ONAB ainsi le remboursement de P&I club de 2010 à 2015 .....	<b>76</b>

# Sommaire

<b>Remerciement</b> .....	<b>I</b>
<b>Dédicace</b> .....	<b>II</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>IV</b>
<b>Liste des figures et les tableaux</b> .....	<b>V</b>
<b>Introduction générale</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre1 : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritimes</b> .....	<b>4</b>
<b>Section 1 : Généralité le transport maritime</b> .....	<b>4</b>
<b>Section 2 : Typologies de marchandises transportées par voie maritime et facteurs influençant leur cout d'assurance</b> .....	<b>14</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>9</b>
<b>Chapitre 02 : Généralités sur les assurances</b> .....	<b>20</b>
<b>Section 1 : Étude générale sur l'assurance</b> .....	<b>20</b>
<b>Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime</b> .....	<b>29</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>35</b>
<b>Chapitre 3 : Le contrat d'assurance faculté maritime et son fonctionnement</b> .....	<b>36</b>
<b>Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime</b> .....	<b>36</b>
<b>Section 2 : Obligations, droits des parties et tarification du contrat d'assurance faculté</b> .....	<b>46</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>54</b>
<b>Chapitre 4 : traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau (CRMA-ONAB)</b> .....	<b>55</b>
<b>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil</b> .....	<b>55</b>

**Section 2 : Étude d'un cas pratique sur les assurances maritimes de la marchandise au niveau de (ONAB- CRMA) ..... 62**

**Conclusion..... 78**

**Conclusion générale ..... 79**

**Bibliographie**

**Lexique**

**Annexes**

**Table des matières**



# *Introduction générale*

## **Introduction générale**

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

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

Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (pétrole et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine phosphates, etc.). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés qui se présentent sous forme de cartons, caisses, palettes, fûts ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise diverse.

Lors de transport de marchandise par voie maritime, il convient de préciser que ladite marchandise est exposée aux différents risques qui provoquent la réalisation des sinistres tels que : les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids. Pour faire face à ces différents risques, l'importateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance pour garantir la régularité des échanges commerciaux.

De ce fait ; le capitaine, l'armateur, le propriétaire de la cargaison, qui ont pris conscience que le transport par mer comportait des risques spécifique liés notamment aux éléments naturels, signaient des contrats comprenant des clauses du droit commun et bénéficiaient de conditions d'assurance spécifiques, à titre exemple, l'avarie commune.

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

Nous avons opté pour ce thème d'une part pour nous intéresser à l'assurance de transport maritime qui est élément important entrant dans le commerce international, et d'autre part pour élargir ou bien enrichir nos connaissances dans le domaine des assurances, et aussi le choix de ce thème était un peu influencé par nos connaissances dans le domaine assurantiel ainsi que la disponibilité du lieu de stage de wilaya de Bejaia.

La question centrale de notre travail à laquelle nous tenterons d'y répondre est :

**Quelle est la procédure à suivre pour contracter une assurance transport maritime, en particulier, en cas du sinistre survenu lors d'une opération d'importation d'une marchandise en vrac ?**

À cette question principale se greffent des questions secondaires qui peuvent intervenir afin de toucher de plus près au but recherché :

- Quels sont les intervenants dans une expédition maritime ?
- Quels sont les éléments d'une opération d'assurance ?
- Sur quelle base calcule-t-on le montant de tarification et d'indemnisation d'un contrat d'assurance ?
- Comment s'effectuent les négociations entre la compagnie d'assurance et le transporteur ?

Nous baserons notre réflexion sur les hypothèses suivantes :

H1 : Lors du transport de marchandise en vrac l'armateur serait considéré comme l'unique responsable du sinistre survenu.

H2 : Quand un désaccord survient entre la compagnie d'assurance et l'armateur, le règlement du litige est plus fiable à l'amiable.

Pour tenter de répondre à ces interrogations, en plus des recherches bibliographiques effectuées, nous avons été amenés, à effectuer un stage pratique d'un mois au sein d'une

compagnie d'assurance CRMA, ceci nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance de transport maritime de marchandises (facultés).

De ce fait, notre plan de travail est subdivisé en quatre chapitres que nous assignons ci-dessous :

- Le premier chapitre fait l'objet des généralités sur les marchandises transportées par voie maritime ;
- Le deuxième chapitre est consacré sur des généralités sur les assurances et un cas particulier sur l'assurance maritime ;
- Le troisième chapitre porte sur le contrat d'assurance faculté maritime et son fonctionnement ;
- Le quatrième chapitre se traduit par le traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau CRMA — ONAB.

# *Chapitre 01*

Généralité sur les marchandises  
transportées par voie maritime

## **Introduction**

Le transport maritime est le principal mode de transport de marchandises, en effet il suppose surtout l'acheminement des marchandises d'un port à un autre, ce qui implique par sa nature la participation de nombreux intervenants.

Dans ce présent chapitre, avant d'étudier la diversité des facultés transportées par mer, ainsi que la documentation nécessaire pour la transportation maritime et les facteurs influençant le coût de l'assurance de cette marchandise, il est important de présenter les intervenants du transport maritime, les conventions maritimes les plus importantes ainsi que les incoterms maritimes.

### **Section 1 : Généralité sur le transport maritime**

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. C'est un mode de transport qui est adapté à la fois pour l'acheminement de marchandises en grande masse sur de longues distances, et de courtes distances. Le transport maritime est, ainsi, le mode le plus important pour le transport de marchandises : Tel que **90 %** des échanges mondiaux en volume et plus de **75 %** en valeur sont transportés par mer et manutentionnés dans les ports. Le transport maritime est un moyen de transport peu coûteux (il coûte trente fois moins cher que le transport terrestre)<sup>1</sup>. Cette section sera consacrée à développer les principaux intervenants dans le transport maritime ainsi que les conventions maritimes et les incoterms international.

#### **1. Les principaux intervenants de transport maritime**

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

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

---

<sup>1</sup> Fiche rédigée par PCI, TM&I, CETE de l'ouest, focus sur le transport maritime, France, juillet 2012, P1.  
In : [WWW.Devloppement-durable.Gouv.fr/les-autoroutes-de-la-mer-une.html](http://WWW.Devloppement-durable.Gouv.fr/les-autoroutes-de-la-mer-une.html).

système s'explique par une division rigide des différentes fonctions et tâches, afin de limiter au maximum la responsabilité de chacun sur la marchandise en cas de dommage<sup>2</sup>.

### **1. 1 L'armateur**

L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement et qu'elle soit déchargé saine et sans réserve au port de déchargement. Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement.

Le code maritime algérien (CMA) considère l'armateur comme toute personne physique ou morale qui assure l'exploitation d'un navire en son nom soit à titre de propriétaire du navire, soit à d'autres titres lui attribuant l'usage du navire<sup>3</sup>, son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, en temps et en bon état.

### **1. 2 Les transitaires ou commissionnaires**

Ce sont des intermédiaires, ou mandataires, entre les chargeurs et les transporteurs des marchandises. Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur, il intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire et il agit au compte du chargeur à l'embarquement, et au compte du réceptionnaire au débarquement. En tant que commissionnaire de transport, il a pour mission l'organisation du transport de bout en bout, et à la maîtrise totale des opérations<sup>4</sup>.

Le transitaire est le spécialiste du transport international. Il agit à titre de mandataire de l'entreprise exportatrice ou importatrice auprès des transporteurs et des autres sous-contractants. Comme intermédiaire du commerce international, il doit généralement assumer les responsabilités logistiques, réglementaires et/ou financières des différents mouvements. Par son réseau mondial de correspondants ou par ses bureaux à l'étranger.

---

<sup>2</sup> FREMONT.A, Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques, CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS, édition OCDE/FIT, France, 2009, P.6.

<sup>3</sup> Article. N° 572 de code maritime algérien.

<sup>4</sup> NICOLAS.P.Y, le transitaire et le commissionnaire de transport, DFM, édition 1978, France, P.195.

**1. 3L'agent maritime (consignataire)**

Il existe deux (02) types de consignataires qu'il ne faut pas confondre même s'il existe un cumul de rôle entre eux<sup>5</sup>.

**1. 3.1 Le consignataire de navire ou de la coque**

Le CMA définit le consignataire du navire comme toute personne physique ou morale qui en vertu d'un mandat de l'armateur ou du capitaine, s'engage moyennant une rémunération à effectuer pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition des opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ainsi que d'autres opérations habituellement attachées au séjour d'un navire dans un port. Il a tout pouvoir pour négocier les contrats de transport, coter, recruter et encaisser éventuellement les frets émettre et signer les connaissements correspondants, assurer la logistique des conteneurs et négocier éventuellement tous contrats relatifs aux opérations annexes.

**1. 3.2 Le consignataire de la cargaison**

Le CMA définit le consignataire de la cargaison est le mandataire salarié des ayants droit à la marchandise, il s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison des marchandises en leurs lieux et place au moment de la livraison par le transporteur au nom et par le compte de ses mandants, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, et de répartir les marchandises entre les destinataires.

Le consignataire de la cargaison a pour mission :

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

---

<sup>5</sup>Article. N° 609 de code maritime algérien.



#### 1. 4. Le courtier maritime (conducteur en douane)

Appelé le Shipbroker, en anglais, il s'agit d'un prestataire de service, mandaté par l'agent maritime, qui est en charge des douanes du bateau. À ce titre, il représente le capitaine pour « conduire en douane » les navires.

C'est lui qui se charge de toutes les démarches administratives inhérentes au dédouanement des marchandises, c'est lui qui va se mettre en relation avec la douane du port pour régulariser l'arrivée ou le départ des marchandises<sup>6</sup>.

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

#### 2. Les différentes conventions internationales

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

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre 1979 et les règles de Hambourg du 1<sup>er</sup> novembre 1992. Ces textes ont été remis jour par la convention de Rotterdam de décembre 2008<sup>7</sup>:

##### 2.1 La convention de Bruxelles du 1924

La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signé à Bruxelles le 25 août 1924 appelée parfois « règle de la Haye » entrée en vigueur le 2 juin 1931. cette convention elle s'applique à tous les connaissements émis dans un état contractant et elle ne tient pas compte de la nationalité du navire ni de la nationalité des parties.

---

<sup>6</sup>www.logtrans- services.fr. Consulté : le 12 avril 2016 à 22h.

<sup>7</sup>MARCQ.J.P, Risque et assurances transports et logistique, 2<sup>e</sup>édition, L'ARGUS de l'assurance, France, 2011, P 99-101.

**2.1.1 Le principe de responsabilité**

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable pour assurer la navigabilité du navire-transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

**2.1.2 Les cas d'exonération de responsabilités**

Ces cas d'exonération vont ici aussi aggraver le risque en matière de marchandise transportée. La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de :

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

**2.2 La convention de Bruxelles du 1968**

Cette convention a été modifiée par le protocole du 23 février 1968 pour l'unification de certaine règle en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924 (règles de Visby), entrée en vigueur 23 juin 1977. Le champ d'application de cette convention s'applique sur :

- Transport maritime de sous palan à palan ;
- Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant ;

- Port de Chargement situé dans un État contractant ;
- Clause attribuant la compétence à la convention (clause Paramount) ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c).

### **2.3 Les règles Hambourg**

Le 31 mars 1978, une nouvelle convention sur le transport maritime a été signée à Hambourg, à l'initiative des pays en voie de développement, lesquels trouvaient le texte de 1924 très favorable aux transporteurs maritimes. Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les juristes ont adapté le régime de responsabilité du transporteur maritime en rédigeant les règles de Hambourg qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992 avec la 20<sup>ème</sup> signature nécessaire à leur mise en application. L'Algérie n'a pas ratifié la règle de Hambourg.

#### **2.3.1 Le champs d'application**

Les champs d'application de cette convention s'appliquent sur :

- Transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port) ;
- Connaissance émis dans un État contractant ;
- Port à option de déchargement situé dans un État contractant si déchargement effectif dans ce port ;
- Application à tout type de document de transport ;
- Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée.

#### **2.3.2 Le fondement de la responsabilité**

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise et du retard à la livraison à moins qu'il ait pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de prendre pour éviter l'événement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faut nautique n'est plus un cas d'exonération. Deux exceptions sont néanmoins prévues :

- L'incendie ou la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur ;
- L'avarie commune, qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci peut s'exonérer.

## **2.4 Les règles de Rotterdam**

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

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

## **3. Les incoterms**

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

### **3.1 Évolution et définition des incoterms**

Dans la mise en œuvre de la stratégie d'industrialisation par le développement et la promotion des exportations de produits manufacturés, il est indispensable que l'entreprise primo-exportatrice maîtrise les règles incoterms maritimes.<sup>8</sup>

« Les incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise «International Commercial Terms». Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et le vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international »<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> DONALD.DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandises, L'Harmattan, 1re édition, Paris, 2013, P60

<sup>9</sup> LOTH.D, L'essentiel des techniques du commerce international, édition Publibook, France, 2009, P14

Les incoterms ont été élaborés par la Chambre de Commerce international (CCI) afin d'éviter toute ambiguïté concernant la répartition, entre acheteur et vendeur, des frais et des risques liés à l'acheminement des marchandises. Les incoterms ont fait l'objet de mises à jour régulières (1980, 1990, 2000).<sup>10</sup>

En 2010, la Chambre de commerce international (CCI) a modifié les Incoterms définis en 2000 pour adapter ces outils commerciaux aux nouvelles réalités de l'économie globalisée et informatisée ainsi qu'aux évolutions du transport et de la logistique (s'adapter à la réalité du commerce international). Ces règles s'appliquent depuis le 1er janvier 2011, l'objectif principal est de permettre une meilleure utilisation de celles-ci dans les opérations de transports de marchandises à l'international<sup>11</sup>.

Le choix de l'incoterm résulte de la négociation commerciale, mais aussi des pratiques commerciales sur un marché donné, ainsi que des capacités organisationnelles de l'entreprise. Les incoterms sont en nombre de 11, dont quatre sont utilisés dans le transport maritime ; FOB, FAS, CFR, CIF, et sept pour tous modes de transport ; EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, et DDP.

### **3.2 Le transfert de risques**

Il est important de savoir qui doit supporter les coûts et frais supplémentaires qui peuvent advenir en cours de voyage, aussi bien que les avaries qui peuvent être causées aux marchandises. C'est ainsi que les incoterms déterminent un point de transfert des risques comme suit :

#### **3.2.1 Les incoterms maritimes**

Ces derniers sont expliqués comme suit<sup>12</sup>:

- **FOB (Free, On bord)**

Le vendeur doit se charger des marchandises à bord du navire désigné par l'acheteur. Le coût et les risques sont partagés lorsque les marchandises sont en fait à bord du navire (cette règle est nouvelle). Le vendeur doit dédouaner la marchandise à l'exportation. Le terme est applicable pour le transport maritime et fluvial seulement, mais pas pour le transport

---

<sup>10</sup>LOTH.D, op-cit, P15.

<sup>11</sup>[http://www.lanterne.com/Les-Incoterms-2010\\_a16781.html](http://www.lanterne.com/Les-Incoterms-2010_a16781.html), consulté le 01 avril 2016 à 10h.

<sup>12</sup>CORINNE.P, Commerce international ,4<sup>e</sup> édition, dunod, Paris, 2002.P.61

« multimodal »<sup>13</sup> de la mer dans des conteneurs. L'acheteur doit demander au vendeur les détails du navire et le port où les marchandises doivent être chargés, et il n'y a aucune référence à, ou prévoir l'utilisation d'un transporteur ou transitaire.

- **FAS(Free Along Side Ship)**

Le vendeur doit placer les marchandises le long du navire au port. Le vendeur doit dédouaner la marchandise à l'exportation. Convient uniquement pour le transport maritime, mais pas pour le transport multimodal de la mer dans des conteneurs. Ce terme est généralement utilisé pour les charges lourdes ou des marchandises en vrac.

- **CFR(cost and freight )**

Le vendeur doit payer les coûts et les frets nécessaires pour acheminer les marchandises au port de destination. Le risque de perte ou de dommage est transféré du vendeur à l'acheteur lorsque les marchandises passent le bastingage du navire au port d'embarquement. Le vendeur est tenu de dédouaner la marchandise à l'exportation. Ce terme ne doit être utilisé pour le transport maritime ou fluvial.

- **CIF(Cost, Insurance and freight)**

Le vendeur a les mêmes obligations que sous CFR mais il est également nécessaire de fournir une assurance contre les risques de l'acheteur, de perte ou d'endommagement des marchandises pendant le transport. Le vendeur est tenu de dédouaner la marchandise à l'exportation. Ce terme ne doit être utilisé pour le transport maritime ou fluvial.

### **3.2.2 Les incoterms pour les autres modes de transport**

Le tableau suivant résume l'ensemble des incoterms de d'autres moyens de transport, leurs significations et leurs principales caractéristiques.

---

<sup>13</sup>Multimodal ou intermodal : on fait référence au transport intermodal lorsqu'on utilise deux ou plusieurs modes pour effectuer le mouvement d'une marchandise, soit Mer/Route, Air/Route, Mer/Rail/Route, etc.  
Voire : Centre de formation en commerce international CFCI, le commerce international, P 98.

Tableau N° 1: Les incoterms multimodaux

Incoterms	Signification en Anglais	Signification en Français	Principales caractéristiques
<b>EXW</b>	EX Works (named place)	à l'usine du vendeur (lieu convenu)	L'acheteur supporte tous les frais et tous les risques inhérents au transport de la marchandise à partir de son chargement dans l'établissement du vendeur jusqu'au point de destination.
<b>FCA</b>	Free Carrier (named place)	franco transporteur (lieu convenu)	Le vendeur supporte les frais et les risques jusqu'à la remise des marchandises au transporteur désigné par l'acheteur.
<b>CPT</b>	Carriage Paid To (named place of destination)	port payé jusqu'à... (Point de destination convenu)	Le transfert des risques et frais à lieu au moment de la remise de la marchandise au premier transporteur.
<b>CIP</b>	Carriage and Insurance Paid To (named place of destination)	port payé, assurance comprise jusqu'à... (port de destination convenu)	Même transfert de risque que CPT mais c'est le vendeur qui paie le transport et qui fournit et paie l'assurance transport.
<b>DDP</b>	Delivered Duty Paid (named place of destination)	rendu droit acquitté (lieu convenu)	Le transfert des risques et des frais se fait à la livraison chez l'acheteur (marchandise non déchargée).
<b>DAT</b>	Delivered at Terminal (named place of destination)	Rendu au terminal (lieu convenu)	Le vendeur a dûment livré dès lors que les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur au terminal désigné dans le port ou au lieu de destination convenu. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises et au déchargement au terminal du port ou au lieu de destination convenu.
<b>DAP</b>	Delivered at Place (named place of destination)	Rendu au lieu de destination (lieu convenu)	Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur avec le moyen de transport utilisé au lieu de destination convenu et à la date convenue. Le vendeur assume les risques liés à l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu de destination.

Source : Etabli par nos soins à partir de l'ouvrage, P.CORINNE , « commerce international », 4<sup>e</sup> édition, dunod, paris, 2002.P.62.

**Section 2 : Typologies de marchandises transportées par voie maritime et facteurs influençant leur cout d'assurance**

Selon la règle de Bruxelles, les Marchandises comprend : biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée<sup>14</sup>.

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

Cette section est partagée en deux points, le premier point est la typologie des marchandises transportées par voie maritime et les documents utilisés pour leur transportation, le deuxième point porte sur les facteurs influençant le cout de l'assurance.

**1. Typologie des marchandises et document utilisés lors de transportation maritime**

Le secteur maritime couvre l'essentiel du transport des matières premières, pétroles et produits pétroliers, charbon, minerai de fer, céréales, bauxite, alumine, phosphates, etc. À côté de ce transport en vrac, on trouve également le transport de produits préalablement conditionnés par conteneur, caisses, palettes, fûts. Ce que l'on a coutume d'appeler marchandise diverse ou conventionnelle.

**1.1 Typologie des marchandises transportées par voie maritime**

À travers ce point nous allons expliquer les types de marchandises transportées par voie maritime soit en vrac, soit en marchandises diverses :

**1.1.1 Les vrac**

Les " vrac" sont les produits directement transportés dans la cale du navire. Les marchés vraciers sont marqués par une forte instabilité et connaissent des fluctuations importantes des taux de fret (prix du transport) on a deux types de vrac liquide et vrac solides<sup>15</sup>:

**• Les vrac liquides**

Les vrac liquides sont notamment composés par les hydrocarbures (pétroles et produits pétroliers), ainsi que les produits chimiques, certains liquides alimentaires ; on y trouve aussi les

---

<sup>14</sup>Article N° 1 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature ("Règles de La Haye").

<sup>15</sup> Guide Transport de marchandises 2014, caractéristique des offres et capacité des modes, mise à jour a été réalisée par Bruno MEIGNIEN, P187.



produits issus du raffinage du pétrole, le gaz liquéfié, les produits chimiques, les huiles, etc.

- **Les vrac solides**

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

### **1.1.2 les marchandises divers**

Les marchandises diverses constituent la dernière catégorie de marchandise. Elles comprennent le roulier, les conteneurs et le fret dit conventionnel <sup>16</sup> :

- **Les marchandises conventionnelles**

« Ce sont des Biens divers transportés de façon conventionnelle ni conteneurisée ni manutentionnés horizontalement : équipements industriels, nombreux produits intermédiaires, tubes, bois, véhicules, fruits non transportés en conteneurs réfrigérés... Leur conditionnement peut être la palette, le "big bag" (sac de grand volume très résistant), etc. ». <sup>17</sup>

- **Les marchandises conteneurisées**

La conteneurisation consiste à transporter des marchandises dans des conteneurs. Les marchandises diverses sont quant à elles de plus en plus transportées par conteneurs.

- **Le trafic roulier**

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

## **1.2 La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandise**

La documentation permet de suivre la trace de l'acheminement de la marchandise et ainsi d'être tenu informé de tous aléas qui viendraient perturber le circuit initial. Les produits exportés peuvent faire l'objet de vols, de dommages, de retards, voire de changements d'itinéraire. La documentation constitue également l'identification de l'expédition, et de ce fait, le trait d'union entre les divers intervenants (transporteurs, transitaires, manutentionnaires, assureurs, entrepôts,

---

<sup>16</sup> VENTURELLI.N et MIANI.P, Transport Logistique, édition Le Génie des Glaciers, France, 2010, P85

<sup>17</sup> VALLOUIS. PHLES, Revue sur : Transports maritimes de marchandises en méditerranée, édition « Plan bleu » Centre d'activités régionales du PNUE/PAM, France, 2010, P 14.

etc.) et la liaison avec la marchandise.

Voici quelques-uns des documents de base que le vendeur présente à la banque aux fins de paiement<sup>18</sup>:

### **1.2.1 La lettre de transport maritime**

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

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

### **1.2.2 Le connaissement " Bill of Lading " (B/L)**

Le connaissement constitue la preuve de la réception par le transporteur des marchandises qui y sont désignées en vue de les transporter par voie maritime de même qu'un titre pour déposer les marchandises et en obtenir la livraison.<sup>19</sup>

Le connaissement est donc une pièce maîtresse dans les procédures de paiements internationaux. La date portée sur le document doit attester de la prise en charge de la marchandise ou du moment de l'embarquement, ce qui est essentiel pour le respect des conditions énoncées dans les ouvertures de crédit documentaire. La date d'embarquement des marchandises est également essentielle dans les ventes maritimes au départ, puisqu'elle est attachée à la réalisation du contrat de vente. Lorsqu'il y a utilisation de plusieurs moyens de transport (mer et route par exemple), ou lorsque plusieurs transports s'enchaînent, les connaissements directs permettent de couvrir l'opération de bout en bout »<sup>20</sup>.

Par ailleurs, le connaissement maritime est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable qui peut être émis à ordre et donc transmissible par endossement (dans le cadre du crédit

---

<sup>18</sup>Centre de formation en commerce international CFCI, le commerce international P95. Consulté le 03 avril 2016 à 18h.

<sup>19</sup> Article N° 749, Code maritime Algérie.

<sup>20</sup>GHISLAINE.L, HUBER.M, Commerce international, Gestion des opérations import-export, édition dunod, 2008, Paris, P39.

documentaire), il peut être à personne dénommée ce qui le rend non négociable (rare) et peut être, enfin, au porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol. ».<sup>21</sup>

### **1.2.3 La facture commerciale**

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

### **1.2.4 La liste de colisage**

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

### **1.2.5 Le certificat d'origine**

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

### **1.2.6 Le certificat d'assurance**

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

## **2 .Les facteurs influençant le cout de l'assurance de la marchandise**

Les raisons qui font que le coût de l'assurance soit plus élevé ou plus bas dépendent de différents facteurs tels que la nature de la marchandise, la nature de l'emballage, le mode de transport, l'itinéraire assuré, la nature de garanties, couvertures <sup>22</sup>:

### **2.1 La nature de la marchandise**

Elle peut être fragile, tentante, donc volable, et périssable. Pour les marchandises dangereuses, le cout de l'assurance est plus élevé.

### **2.2 Le mode de transport**

L'assurance est l'un des domaines où le transport aérien marque des points sur le transport maritime. En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins cher que l'assurance maritime, et même quelquefois (dans les pays enclavés) la différence est de 1 à 10 dans la

---

<sup>21</sup> GHISLAINE.L, HUBER.M, Commerce international, 3<sup>e</sup> édition, Dunod, 2010, Paris, P110.

<sup>22</sup> [www.logistique.consiel.org](http://www.logistique.consiel.org), consulté le 20 février 2016 à 13H.

concurrence que se livrent le navire et l'avion, il faut tenir compte de ce paramètre, que vient conforter l'économie sur l'emballage, le poids et le cubage, car le transport maritime requiert un emballage plus conséquent, donc plus cher (en moyenne 2 à 3 fois plus cher) que le transport aérien.

### **2.3 L'itinéraire assuré**

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risque comme le canal de Suez, l'Est de la méditerranée, les alentours de Cuba ou le détroit d'Ormuz et le golfe arabe.

### **2.4 La nature des garanties couvertes**

En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est-à-dire celui qui supporte les risques du transport : le vendeur ou l'acheteur, selon l'incoterm retenu) a le choix entre différentes formules d'assurance : l'assuré peut se couvrir au tiers ou tout risque, dans ce cas, la prime ne sera pas la même.

### **2.5 La nature de l'emballage, le marquage et l'étiquetage de la marchandise**

On notera qu'il existe une interaction entre l'emballage et l'assurance sur le plan de l'étendue des risques à couvrir, des garanties à prendre, et, en conséquence, sur le coût des primes d'assurance. Car plus un emballage est élaboré, moins la prime d'assurance devrait être haute. Celle-ci étant mathématiquement fonction des sinistres remboursés, moins il y a de sinistre, moins elle est élevée. Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives. Le choix de l'emballage doit tenir compte de deux facteurs principaux : la sécurité (contre le vol, les dommages et la détérioration) et l'économie (coût, poids et volume).

Selon la nature des marchandises et les conditions de transport par voie maritime, différents matériaux sont utilisés pour la fabrication des emballages : les matières plastiques, les métaux, le bois, le carton...etc. Le but de l'emballage de maritime est de protéger le fret contre les risques potentiels de l'acheminement.

Pour le marquage et l'étiquetage, ils constituent une activité souvent négligée par le fabricant exportateur. Cela peut causer beaucoup de tort s'ils sont effectués à la légère : vol, perte, difficulté d'identification provoquant des retards ou de désagréables malentendus. Le marquage et l'étiquetage doivent fournir les informations nécessaires au bon acheminement de la

marchandise (sans toutefois être trop explicite quant à la nature du produit transigé pour éviter toute curiosité malsaine), ainsi que d'autres informations que le pays récipiendaire peut exiger. Plusieurs inscriptions doivent figurer sur l'emballage extérieur des marchandises destinées à l'exportation. Certaines donnent des indications pour le transporteur, d'autres sont exigées par le pays importateur. Ces instructions sont essentielles pour assurer une expédition efficace de ce fait, le marquage des emballages doit être très visible, indélébile, conforme aux exigences et traduit dans la langue de l'importateur. Le producteur utilise couramment des symboles pour faciliter la compréhension.

## **La conclusion**

Plus de 90 % Des échanges mondiaux et des économies des pays passent par le trafic maritime, ce qui explique sa capacité en ce qui est de la quantité à transporter, de sa diversité à pouvoir prendre en charge plusieurs types de marchandises en même temps, mais, aussi de ses coûts de transport qui sont moins chers par rapport aux autres modes de transport.

Le transport maritime achemine l'essentiel des matières premières, il s'agit du transport de vrac, effectué par des navires et couvre, également, le transport de produits préalablement conditionnés, que l'on appelle les marchandises diverses transportées par des navires dits conventionnels.

Le transport d'une marchandise par la voie maritime signifie une prise de risque et pour cela, la nécessité de la sécurité contre ces risques est importante, la protection contre les multiples avaries et dommages pouvant toucher les marchandises transportées par mer nécessite le recours aux assurances. L'assurance maritime est donc une protection efficace pour une garantie des risques et une sécurité plus indispensable aux entreprises.

## ***Chapitre 2:***

### **Généralités sur les assurances**

---

## Introduction

L'assurance fait partie de la vie quotidienne, qui est une technique de protection contre les aléas de la vie, elle répond à un besoin viscéral de sécurité. Mais, elle constitue aussi un outil de prévoyance. Ce que fait d'elle un instrument incontournable de gestion du patrimoine. Elle est par ailleurs le complément indispensable de nombreuses opérations juridiques. Toutes ces raisons expliquent le succès de l'assurance et de développement considérable qu'elle a connu au cours des dernières décennies, touchant tous les secteurs de la vie économique et social (particuliers, entreprises, collectivités...).

Ce chapitre fera l'objet de généralités sur les assurances ; dans une première section, nous verrons l'évolution historique de l'assurance à travers le temps, sa définition, les éléments et les différents acteurs intervenants dans une opération d'assurance, et aussi le mécanisme d'assurance et son rôle économique et social. Dans une seconde section, on verra l'historique de l'assurance maritime et sa définition ainsi que ses types et ses intervenantes sur le marché.

### Section 1 : Étude générale sur l'assurance

Il est nécessaire de connaître les différents concepts de base de l'assurance, l'historique de cette dernière et la définition, les éléments, les différents acteurs de l'opération d'assurance, Mécanismes de l'assurance et son rôle sur le plan économique et social.

#### 1. Historique de l'assurance

Dès l'antiquité, sont apparues les premières formes d'assurance sous formes de caisse de solidarité. C'est ainsi qu'un fond de solidarité a été créé par les tailleurs de pierre de la Basse-Egypte en 1400 avant J.C. Cette forme d'assurance connaît un important développement au moyen-âge, dans le cadre des communautés d'artisans et de marchands (corporation, confréries, guildes ou hanses). Dans cette époque, le système s'apparente surtout à de la solidarité, ces « mutuelles » ne faisant appel à la générosité de leurs membres qu'après chaque sinistre.<sup>23</sup>

Grâce à la sophistication du droit romain, c'est dans la Rome antique qu'apparaît le premier contrat d'assurance : le contrat d'emprunt. Il s'agit d'un emprunt, gagé sur un lot des

---

<sup>23</sup> [www.universalis.fr](http://www.universalis.fr), consulté le 02 mars 2016 à 15H.

marchandises destinées à être expédiées au loin ; si les marchandises n'arrivaient pas à bon port, le prêteur perdait tout droit au remboursement de la somme prêtée. Au Moyen-âge, il devient le prêt à la grosse aventure, interdit en 1227 par le pape Grégoire IX, parce qu'entaché d'usure<sup>24</sup>.

Au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle jusqu'un XIX<sup>ème</sup> siècle, il y a deux formes d'assurances que sont apparues : maritime et terrestre. Leur progrès sont étroitement liés à la fois au développement de l'activité économique, et à l'évolution du droit. C'est ainsi que la levée progressive de l'interdiction du prêt à la grosse aventure, au Moyen-âge, coïncide avec le développement des échanges commerciaux, maritimes et terrestres<sup>25</sup>.

### **1.1 L'apparition de l'assurance maritime**

Dès l'Antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance parce que toutes les opérations commerciales d'envergure étaient réalisées par la mer.

Pratiqué par les Phéniciens, consacré par le droit romain, le « prêt à la Grosse Aventure » était connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone. Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par fortune de mer, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison (l'évolution de l'assurance maritime sera plus détaillée dans la deuxième section)<sup>26</sup>.

### **1.2 L'apparition de l'assurance terrestre**

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

#### **1.2.1 L'apparition de l'assurance contre incendie**

La première forme qui a pris naissance juste après l'assurance maritime est l'assurance d'incendie, c'est la suite du grand incendie de Londres en 1666 qui est à l'origine de la création du Fire Office, puis en 1696 de la première compagnie d'assurance incendie (Hand in

---

<sup>24</sup>HENRIET.D, ROCHET.J, Microéconomie de l'assurance, Economica, Paris, janvier 1991, P18.

<sup>25</sup>Ibid.dem.

<sup>26</sup>Ibid. P19



Hand). Le contrat d'assurance contre l'incendie est un contrat d'indemnités dont le but est de garantir les dommages occasionnés par le feu aux biens immobiliers et mobiliers désignés.<sup>27</sup>

### 1.2.2 L'apparition de l'assurance sur la vie

Avant que l'assurance sur la vie ne devienne une assurance terrestre, elle était d'abord pratiquée dans le cadre de l'assurance maritime, elle garantissait la vie des esclaves transportés en tant que marchandise.

Dès le XV<sup>ème</sup> siècle, ils existaient des formes primitives d'assurance-vie, comme les contrats sur la vie de l'épouse ou des parents garantissant le chef de famille à l'égard des pertes que les décès éventuels de l'une ou des autres auraient pu entraîner, les paris sur la mort de l'homme illustré (papes, rois, empereurs) étaient alors choses courantes. Pour voir la naissance de l'assurance-vie, il faudra attendre à la fois l'évolution du droit et les progrès des techniques actuarielles. En 1720, il est levée en France l'ordonnance de Colbert (1681) qui interdisant l'assurance-vie, comme « spéculant sur la vie humaine, et attribuant un prix à celle-ci » En 1762, D.HENRIET et J.ROCHET assiste à la création à Londres de l'Equitable premier compagnie à pratiquer un tarif variant avec l'âge (grâce aux travaux de Price), jusqu'alors les tarifs étaient uniformes et seul les plus âgés s'assuraient<sup>28</sup>.

L'assurance vie est un contrat d'assurance de personne dans lequel « la survenance de l'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 décès, soit l'état de vie d'une personne à un instant déterminé par avance.<sup>29</sup>

### 1.2.3 L'assurance de la responsabilité civile

Le progrès prodigieux de l'assurance au XIX<sup>ème</sup> siècle s'est accompagné par un développement considérable de l'industrie, qui multiplie ainsi le nombre et la gravité des accidents issus de ce dernier. Peu à peu, les victimes de ces accidents ou leurs ayants droit commencèrent à accuser les employeurs d'être responsable des préjudices subis et réclamèrent en conséquence une réparation pécuniaire. Pour remédier à cela, les assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant responsabilité civile. Les employeurs souscrivaient alors ce type de contrat garantissant ainsi leur responsabilité civile contre

<sup>27</sup>COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, les grands principes de l'assurance, l'arque édition de l'assurance, 10 éditions, Paris, 2011, P249.

<sup>28</sup>HENRIET.D, ROCHET.J, op-cite, P19

<sup>29</sup>CLOUD.D, les assurances de personne, Collection droit des assurances, 2<sup>ème</sup> édition, Paris, P4.

l'accident, dont leurs ouvriers pouvaient être victimes. L'assureur versait alors des indemnités à ces victimes.

Les assurances de responsabilité couvrent la dette de responsabilité civile de l'assuré et la victime est la créancière de l'indemnité. C'est donc un tiers en principe inconnu au moment de la conclusion du contrat d'assurance qui bénéficiera de l'indemnité versée par l'assureur. La victime dispose d'une action directe contre l'assureur pour obtenir le paiement de l'indemnité<sup>30</sup>.

## 2. Définition de l'assurance

Notre point de départ sera la définition classique de l'activité d'assurance, que l'on trouve par exemple dans l'excellent article « assurance » de l'Encyclopedia Universalis : « L'assurance est une opération par laquelle une partie l'assuré se fait promettre, moyennant une rémunération (prime ou cotisation) une prestation par une autre partie l'assureur en cas de survenance d'un sinistre ».

Selon Lambert-faivre : « l'assurance est l'opération par laquelle un assureur organise en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risque et indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »<sup>31</sup>

Selon Joseph Hémar : 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<sup>32</sup>.

La législation algérienne a défini l'assurance d'une manière générale à travers le code algérien par l'ordonnance N°95/07 du 25 /01/1995 et selon article 619 du code civil comme suit : « l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autre versement pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est suscitée, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire en cas de réalisation du risque prévu au contrat ».

<sup>30</sup> P.AGNES, l'essentiel du droit des assurances, Gualino lextenso éditions, France, 2012, P45.

<sup>31</sup> F.COUILBAULT, C.ELIASHBERG, op-cité, P57.

<sup>32</sup> P.AGNES, op-cite. P27.

### 3. Les éléments d'une opération d'assurance

Quatre éléments apparaissent dans les définitions de l'assurance déjà cités, qui composent une opération d'assurance : le risque, la prime, la prestation de l'assureur et la compensation.

#### 3.1 Le risque

Le risque est l'événement dommageable contre l'arrivée duquel on cherche à se prémunir. Le mot « risque » en assurance recouvre plusieurs notions :

- Il désigne l'objet assuré.
- Il est utilisé en matière de tarification.
- Il correspond à l'événement assuré

Tous les événements ne sont pas assurables. Seuls les événements présentant les trois caractères suivants pouvant être assurés <sup>33</sup>:

1<sup>er</sup> caractère : l'évènement doit être futur (le risque ne doit pas être déjà réalisé);

2<sup>em</sup> caractère : il doit y avoir incertitude (on parle d'événement aléatoire, c'est-à-dire qui dépend du hasard. l'incertitude ou aléa, réside soit dans la survenance de l'événement «on ne sait pas s'il y aura incendie ou vol», soit dans la date de survenance de l'événement «on ne sait pas à quelle date le décès interviendra»;

3<sup>em</sup> caractère : l'arrivée de l'événement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré.

#### 3.2 La prime ou cotisation

La prime est la contribution que vers l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée. Elle est payable au départ de l'opération d'assurance ou de l'année d'assurance, d'où son nom de prime.

« La prime, appelée cotisation lorsque l'assurance est une société d'assurance mutuelle, est la somme d'argent que le souscripteur du contrat s'engage à verser à l'assureur en échange de la garantie du risque .Elle est librement fixée par les parties. Cette prime payée par le souscripteur, dite prime totale, est composée de divers éléments ».<sup>34</sup>

#### 3.3 La prestation de l'assureur

---

<sup>33</sup>COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, M.LATRASSE, les grands principes de l'assurance, 5<sup>ème</sup> édition, L'argus de l'assurance, Paris, P44.

<sup>34</sup> AGNES.P, op-cite, P121.

C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il s'agit, d'une manière générale, d'une somme d'argent destinée ; soit au souscripteur et assuré, soit à un tiers, soit au bénéficiaire. En pratique, il convient de distinguer deux sortes de prestations :<sup>35</sup>

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

### **3.4 La compensation au sein de la mutualité**

La mutualité est « le principe de base de l'assurance selon lequel les cotisations modique versées par chacun des membres d'un groupe de personnes (les assuré) sont utilisées et suffisent théoriquement à l'indemnisation de quelques-unes d'entre elles qui s'avèrent victime de l'événement assuré »<sup>36</sup>. Grace à un fond crée par l'ensemble des cotisations versées par chaque assuré, l'assureur pourra donc prendre en charge le montant des dommages et ceux qui ont été sinistrés.

## **4. Les différents acteurs d'une opération d'assurance**

L'opération d'assurance met en présence au moins deux personnes : l'assuré et l'assureur, il y a parfois intervention d'un tiers qui percevra la prestation, ce sera le « bénéficiaire », il convient, en fait, de distinguer « l'assuré » qui est la personne exposée au risque, et le « souscripteur » est celui qui signe la police et paie les primes. Une opération d'assurance se compose donc des éléments présentés dans ce qui suit.

### **4.1 L'assuré**

«L'assuré est celui dont la personne, en assurance de personnes, ou le patrimoine, en assurance de dommages, est menacé par l'événement aléatoire prévu au contrat »<sup>37</sup>. C'est la personne soumise au risque qui fait l'objet du contrat. Généralement l'assuré acquitte les primes stipulées et reçoit des prestations en cas de réalisation du risque.

---

<sup>35</sup> COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, op-cité, P60

<sup>36</sup> LAMBERT FAIVRE.Y, Droit des assurances, édition : Précis Dalloz, Paris, 1986.P12.

<sup>37</sup> AGNES.P, op-cite, P42.

## 4.2 L'assureur

L'assureur est la « personne qui s'engage par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque »<sup>38</sup>. Généralement c'est les compagnies d'assurances.

« L'assureur peut couvrir seul le risque, néanmoins, s'il estime que le risque est trop important il peut avoir recours à la réassurance ou à la coassurance qui sont deux techniques de division des risques »<sup>39</sup>.

## 4.3 Le souscripteur

« Il est la personne au nom de laquelle est conclu le contrat d'assurance avec l'assureur et qui s'engage à payer la prime ou la cotisation »<sup>40</sup>. Il peut s'agir d'une personne physique ou d'une personne morale.

## 4.4 Le bénéficiaire

Il est la Personne qui perçoit, après un sinistre l'indemnité ou le capital versé par l'assureur. Le bénéficiaire peut être à la fois l'assuré et même le souscripteur.

## 4.5 Un tiers

« C'est la personne étrangère au contrat d'assurance n'ayant la qualité ni de souscripteur ni d'assuré »<sup>41</sup>, c'est-à-dire, toute personne non engagée par le contrat, autre que l'assuré responsable, son conjoint et leurs ascendants.

## 5. Mécanismes 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.

### 5.1 L'homogénéité des risques

Pour que la compensation entre les risques puisse se faire dans les meilleures conditions, il faut réunir un grand nombre de risques semblables qui ont les mêmes chances de se réaliser et qui occasionnent les mêmes dégâts<sup>42</sup>.

---

<sup>38</sup> LANDEL.J, Lexique des termes d'assurance, édition : Précis Dalloz, 1986, P13

<sup>39</sup> MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2em édition, France, 2011, P153.

<sup>40</sup> AGNES.P, op-cite, P41.

<sup>41</sup> Ibid. P44.

## 5.2 La dispersion des risques

« Il faut aussi éviter que tous les risques assurés ne se réalisent en même temps, sinon la compensation ne pourrait avoir lieu »<sup>43</sup>.

## 5.3 La division des risques

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.

### 5.3.1 Les techniques de division des risques

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

- **La coassurance**

La coassurance « est une opération par laquelle plusieurs sociétés d'assurance garantissent un risque par un même contrat, chacune d'elle prenant à sa charge une partie convenue »<sup>44</sup>.

Selon la législation algérienne « La coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture du même risque, dans le cadre du contrat d'assurance unique. La gestion et l'exécution du contrat d'assurance sont confiées à l'un des assureurs appelé apparition du risque prévu au contrat »<sup>45</sup>.

- **La réassurance**

« La réassurance est l'opération par laquelle une entreprise d'assurance se fait assurer pour les risques qu'elle garantit auprès d'un réassureur. Le réassureur n'intervient pas au contrat d'assurance et l'assureur reste seul tenu envers le souscripteur. Le réassureur peut s'assurer à son tour »<sup>46</sup>. La réassurance est donc une assurance de second rang.

---

<sup>42</sup>Www.la financepourtous.com, Le site Pédagogique sur l'argent et la finance, consultés le 10 mars 2016 à 10h.

<sup>43</sup> COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, op-cite, P65.

<sup>44</sup>HENRIE.D, op-cite, P17.

<sup>45</sup> Article N° 2 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifié et complété par la loi 06-04 du 20 février 2006.

<sup>46</sup>AGNES.P, op-cite, P29.

- **La rétrocession**

« La rétrocession est la réassurance des réassureurs. En effet, tout comme les assureurs peuvent ressentir le besoin de céder une partie de leurs risques, les réassureurs souhaitent également, dans certaines circonstances, céder une partie des risques qu'il ont acceptés »<sup>47</sup>.

## 6. Le rôle de l'assurance sur le plan économique et social

Depuis XIX<sup>ème</sup> siècle, l'assurance a connu dans les pays développés une progression fantastique, qui s'explique par deux types de raisons.

### 6.1 Le rôle économique

L'assurance joue un rôle important dans l'économie nationale, selon Jérôme Yeatman « Un marché d'assurance et de réassurance fondé sur une notionnelle est un élément essentiel à la croissance économique »<sup>48</sup>.

Le rôle économique de l'assurance apparaît à plusieurs niveaux :<sup>49</sup>-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.

<sup>47</sup>BAUWENS.V, WALHIN.J, la titrisation du risque d'assurance, larcier éditions, Bruxelles, 2008, P40.

<sup>48</sup> YEATMAN.J, Manuel international de l'assurance, édition Economica, France, 1998, P1.

<sup>49</sup> Cours de BTS assurance, les bases de l'assurance, consultée le 15 mars 2016 à 14h.

## 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 »<sup>50</sup>:

- 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 général 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 routières etc.
- L'assurance est considérée comme l'un des facteurs de redistribution des revenus susceptible de maintenir l'activité économique grâce aux primes versées par les assurés.

## Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime

Les assurances maritimes garantissent les dommages liés au transport maritime comme elles peuvent couvrir la globalité de la transaction de bout en bout, c'est-à-dire de la sortie de chaîne ou d'un champ jusqu'à l'arrivée dans les entrepôts. L'assurance est prise en charge selon l'accord conclu dans le contrat de vente entre l'exportateur et l'importateur et selon l'incoterm choisi. L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant le trajet maritime.

### 1. Historique de l'assurance maritime

La gravité des risques inhérents à toute activité en mer a fait de l'assurance maritime l'incontournable "garde-fou" de toute opération de transport maritime. Au service du commerce, depuis des siècles, l'assurance maritime est sans doute la première forme d'assurance connue, elle a pour but de permettre au propriétaire du navire, à l'acheteur et au vendeur de marchandises de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer<sup>51</sup>.

<sup>50</sup> DADDI HAMMOU.M, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'État en statistique appliquée, 2010 .P5.

<sup>51</sup>[www.lexinter.net](http://www.lexinter.net), consulté le 20 mars 2016 à 20h.



Les pays européens qui dominaient le commerce maritime, comme Gênes, 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)<sup>52</sup> :

1336 - Décret du Doge de Gênes réglementant les assurances maritimes.

1347 - Signature de la première police d'assurance maritime à Gênes pour le voyage du navire « Santa Clara » de Gênes (Italie) à Majorque (Espagne).

1424 - Création de la première société d'assurance maritime à Gênes.

1435 - La première intervention de l'état sur les marchés d'assurance par Ordonnances rédigées à Barcelone sous le nom de les capitulas de Barcelona.

1468 - Lois de la République de Venise sur les assurances.

1523 - Décret de la Ville de Florence réglementant les polices d'assurance.

1549 - Édit de Charles Quint limitant les indemnités d'assurance au préjudice réel.

1562 - La première police anglaise a fait son apparition.

Aux août 1681, Louis XIV signa sa fameuse ordonnance « Touchant à la Marine » qui reprenait en partie les dispositions du « Guidon » de Rouen. Document majeur, l'ordonnance de 1681 était l'œuvre de Colbert (1619-1683), alors Contrôleur général des finances du Roi, qui voyait là un moyen de développer le commerce maritime et par conséquent à la fois l'influence de la France dans le monde et l'enrichissement du pays. Divisée en cinq livres, l'ordonnance ne comptait pas moins de 270 pages. C'est dans le « livre troisième » qui traite des « contrats maritimes » que se trouve le chapitre consacré aux « assurances »<sup>53</sup>.

Le 31 mars 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.

---

<sup>52</sup> MACAIRE.R, Mémoire d'assurance, Recueil de sources françaises sur l'histoire des assurances du XVIème au XIXème siècle, édition Fédération française des sociétés d'assurances, 2004, P9.

<sup>53</sup>MACAIRE.R, Op-cite. P10.

## 2. Définition de l'assurance maritime

L'assurance transport 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. Des accords d'assurance particuliers sont négociés selon les catégories de produits transportés et leur conditionnement (en vrac ou conditionnées), les risques encourus et le montant des marchandises.

« Une assurance maritime est un contrat par lequel une compagnie d'assurance s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes dans les limites convenues dans le contrat. Une assurance maritime peut couvrir l'assuré contre les pertes susceptibles de se produire dans les eaux intérieures ou découler de tout risque terrestre résultant d'un voyage en mer »<sup>54</sup>.

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA » définit l'assurance maritime comme étant : « une opération couvrant les dommages matériels causés aux marchandises transportées, ou corps de navires résultant d'événement fortuit, de forces majeures aux conditions fixées au contrat et vu le caractère international du transport maritime »<sup>55</sup>.

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

## 3. Les types d'assurance maritime

L'assurance maritime répartit les risques entre ceux qui pratiquent une activité d'intérêt maritime et garantit 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 :

- assurance corps
- assurance faculté

### 3.1 L'assurance corps maritime

L'assurance corps de navire concerne l'assurance du véhicule de transport. L'assureur accepte de couvrir les risques liés aux dommages ou pertes pouvant affecter le navire lui-même lors de son utilisation. En règle générale, l'assurance corps d'un navire est partagée

---

<sup>54</sup> [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr): Site D'information de L'assurance, Fédération française des sociétés d'assurance, Consultée le 22 mars 2016 à 23h.

<sup>55</sup> L'article 101 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

entre plusieurs compagnies d'assurances afin de répartir et de diluer la charge ou la gestion du risque trop lourd pour qu'une seule compagnie en supporte tout le poids.

« L'assurance des navires est contractée, soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs, soit pour une durée déterminée »<sup>56</sup>.

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 »<sup>57</sup>.

### 3.2 L'assurance facultés maritime

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées. « L'assureur maritime couvre les risques liés aux dommages totaux ou partiels pouvant subvenir à la marchandise en cours de transport maritime »<sup>58</sup>.

« L'assurance maritime sur faculté sa pour objet de garantir les risques et les dommages auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime et permet une indemnisation en cas de perte ou d'avarie, en outre, elle les couvre pendant les périples préliminaires ou complémentaires du transport maritime, ont la durée des risques au lieu de destination ne peut pas dépasser 60 jours depuis la fin de déchargement. Ce délai peut être modifié par un accord commun des partis. Outre le risque du voyage, les risques de montage et d'installation des matériels à destination peuvent aussi être garantis ».<sup>59</sup>

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

### 4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime

L'opérateur qui veut souscrire un contrat d'assurance peut s'adresser aux différents intervenants de son choix :

<sup>56</sup> L'article 173-1 Code des assurances, institut français d'information juridique, droit.org, Edition : 2015-08-30

<sup>57</sup> L'article 124 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>58</sup> Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003, P152. Consulté le 24 mars à 19h.

<sup>59</sup> [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr) : fédération française des sociétés d'assurance. Consulté le 22 mars 2016.

#### 4.1 Les Compagnies d'assurance

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires. Son activité consiste à créer, gérer et vendre des produits d'assurance à destination des clients qui deviennent des assurés. C'est une personne « morale » dont les champs d'activité sont régis par le code des assurances.

Aucune compagnie n'assume seule les risques, donc elle limite leur souscription, divise le risque et cède à d'autres une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance.

En effet, les compagnies d'assurance et de réassurance font face à des accumulations de plus en plus importantes. Le principe de la diversification ne pouvant jouer pleinement, ces entreprises doivent détenir d'importants montants de capital pour faire face aux déviations de la sinistralité<sup>60</sup>.

#### 4.2 Les agents maritimes d'assurance

Ils sont des personnes physiques ou morales traitant au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assurances. Les agents d'assurance maritimes ne sont pas des salariés des compagnies mais ce sont des représentants pour les compagnies, ils disposent de pouvoirs larges mais limités par les instructions prévues dans leurs mandats. Ils reçoivent de la direction d'une compagnie d'assurance le pouvoir de souscrire, de signer les actes, de gérer les dossiers des sinistres dans les limites prévues par leurs traités d'agence. On les dénomme « agents souscripteurs ».

La multiplicité des mandats leur permet de souscrire des capitaux très importants et d'avoir sur le marché une réelle force économique, les agents souscripteurs n'ont pas de compétence territoriale et ne sont pas propriétaires de leurs portefeuilles (comme ces compagnies, ils n'ont pas de statut juridique propre mais sont des mandataires).

#### 4.3 Le courtier d'assurance

Le courtier d'assurance est un commerçant, mandataire de l'assuré et non lié à une société d'assurance, il est soit une personne physique, soit une personne morale. Il est inscrit au registre du commerce.

En règle générale, le courtier n'agit pas pour le compte d'une entreprise d'assurance mais pour celui d'un éventuel futur souscripteur, dont il est le mandataire. Son rôle est de

---

<sup>60</sup> BAUWENS.V, WALHIN.J, op-cite, P 3.

représenter l'assuré auprès de l'assureur. Ainsi, après avoir examiné le risque à couvrir, il recherche pour le compte de son client les meilleurs prix et garanties auprès des différentes entreprises d'assurance. Par ailleurs, ses clients le chargent aussi fréquemment de la gestion de leur contrat d'assurance (paiement des primes, déclaration des sinistres...).<sup>61</sup>

#### **4.4 L'expert maritime**

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertise maritime et/ou commissionnaires d'avaries.

Il est aussi une personne prestataire de services habilitée à faire d'une part, des examens, des constatations, des évaluations d'un navire, des équipements ou toutes les marchandises à son bord et d'autres parts à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents techniques, commerciaux ou contractuels applicables. Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de services habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenues aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et de prévention des dommages. À la demande de l'assuré (propriétaire de la marchandise), du transporteur (armement), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante :

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

---

<sup>61</sup>AGNES.P, op-cite, P 19

## **Conclusion**

L'assurance répond à un besoin pressant des personnes physiques ou morales de se prémunir contre la survenance de certains événements pouvant les affecter dans leurs droits, en prenant en charge un ensemble de risques. Elle est, en effet, caractérisé par ce qu'il est convenu d'appeler l'inversion du cycle de production, contrairement aux autres branches d'activités où, la prestation du contractant précède le paiement du prix.

L'assurance maritime joue un rôle essentiel dans les échanges mondiaux et constitue un élément incontournable pour leur développement, l'assurance de transport maritime de marchandises et l'assurance corps de navire sont des mesures applicables face aux risques liés au transport maritime et elle occupe une place importante suite à la protection qu'elle fournit aux agents économiques participant dans l'opération d'assurance maritime et d'autres utilités qui se manifestent sur le plan économique et commercial.

Après avoir fait un détour théorique sur l'assurance en général et l'assurance maritime en particulier, il nous semble nécessaire de présenter d'une manière plus exhaustive le contrat d'assurance qui fera l'objet dans notre prochain chapitre.

# *Chapitre03*

Le contrat d'assurance faculté maritime et  
son fonctionnement

## **Introduction**

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

Dans ce chapitre, nous verrons les caractéristiques du contrat d'assurance faculté maritime en première section, et, dans la seconde section, nous verrons les droits et les obligations de l'assuré et l'assureur ainsi la procédure d'indemnisation.

### **Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime**

Le contrat d'assurance sur facultés permet au propriétaire de la marchandise d'assurer celle-ci durant le temps où il la confie à un transporteur professionnel pour être acheminé. Le contrat d'assurance faculté maritime est constaté par une police. Avant l'établissement de la police, la preuve de l'engagement des parties peut être établie par tout autre document écrit, notamment la note de couverture<sup>62</sup>.

#### **1. Définition de contrat d'assurance facultés maritime**

Les contrats sont régis par l'ordonnance n° 95-07 janvier 1995 (modifiée par la loi 06-04) relative aux assurances, ainsi que par les conditions du Code civil : « Le contrat d'assurance faculté maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat... Lorsque des marchandises sont exposées à des périls de mer, ces biens sont désignés sous le nom de biens assurables. (L'expression « périls de mer » désigne les risques résultants ou découlant de la navigation maritime) ».

---

<sup>62</sup>L'article N° 97 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.



## **2. Physionomie du contrat d'assurance faculté 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 donc de<sup>63</sup>:

- Condition générale
- Condition particulière
- Clauses additionnelles et convention spéciales

### **2.1.1 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.

### **2.2 Les conditions particulières**

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

- Les 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 ;

### **2.3 Les Clauses additionnelles et Conventions spéciales**

Il s'agit des dispositions renforçant l'adaptation de la police aux spécificités du risque garanti ; et on distingue les suivantes :

- **Clauses additionnelles standards pour:**
  - Animaux vivants.

---

<sup>63</sup> Article 98 de l'ordonnance n° 95-07 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Marchandises périssables.

• **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).

### **3. Chronologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance facultés maritime**

Concernant les marchandises à assurer, elles peuvent être soit une importation ou bien une exportation :

#### **3.1 Importations**

Pour les marchandises transportées par voie maritime, des informations doivent être enregistrées par le producteur qui, lui permettant l'appréciation du risque avant l'application du tarif.

Il s'agit de :

- La nature de la marchandise, son poids, sa quantité, sa valeur assurée, son mode d'emballage, son arrimage et son mode de chargement (en cale ou en pontée) ;
- La provenance de cette marchandise ;
- Le mode de couverture.

Ces informations sont primordiales pour l'attribution à l'assuré d'un taux de cotisation de base.

Des informations complémentaires doivent être demandées en fonction du cas de souscription qui se présente pour l'application de surprimes, majorations et rabais.

Il s'agit de :

- L'âge du navire ;
- Le pavillon d'immatriculation ;
- Le vol et disparition ;
- La prolongation de séjour à quai (majoration par quinzaine commencée au-delà du délai contractuel) ;

- Le chargement en pontée ;
- Le voyage complémentaire (aérien ou terrestre « privé ou public »)
- Le transport en conteneur ;
- Le séjour des marchandises dans des magasins fermés.

Suite à ces informations, le producteur de la compagnie d'assurance peut déterminer le taux de cotisation global à appliquer à la valeur déclarée pour l'obtention de la cotisation à payer par l'assuré.

### **3.2 Exportations**

L'assurance des exportations de marchandises par voie maritime se souscrit tout comme leurs importations sauf qu'il y a lieu de présenter à la souscription les documents suivants :

- Le connaissement ;
- Le manifeste ;
- Le nom du navire.

## **4. Les différentes polices de l'assurance faculté**

La police peut être définie comme le document écrit constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré, ce document, établi en plusieurs exemplaires, précise les conditions de l'assurance, à savoir les conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générale ainsi que les conditions de validité du contrat et les conditions particulières, qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré <sup>64</sup>.

La police d'assurance étant, également, un contrat de bonne foi, dans ce cas, l'assuré est tenu, au moment de sa conclusion, de déclarer exactement toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.

Pour déterminer les documents relatifs à la production, il ya lieu de préciser le type de la police souscrite par l'assuré. On distingue trois types de polices d'assurance faculté maritime :

- Police abonnement qui couvre tous les envois, quelles que soient les marchandises et les modes de transport ;

---

<sup>64</sup>KOSSI.A, FRANCAIS.T, Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, édition LIT VERLAG, France, 2003, P195

- Police de voyage qui couvre une expédition pour un trajet déterminé ;
- Police à alimenter qui couvre une série d'expéditions échelonnées de marchandises.

#### **4.1 Police « abonnement ou flottant »** (durée déterminée, quantité indéterminée)

« Cette expression « flottante » se rapporte à l'indétermination des biens assurés et non pas au navire. Elle couvre automatiquement tous les envois faits par l'assuré qui n'a pas besoin de faire de déclaration à chaque expédition de sa part. La police est généralement conclue pour une durée d'un an renouvelable par « tacite reconduction »<sup>65</sup>. Par ailleurs, c'est une police souscrite pour couvrir tout ou partie du chiffre d'affaires de l'entreprise à l'export et/ou à l'import contre les risques au cours du transport ».<sup>66</sup>

Comme son nom l'indique, c'est un contrat qui couvre des expéditions fréquentes. C'est-à-dire, elle garantit un assuré pour l'ensemble de ses expéditions à venir. Encore, c'est une solution très souvent retenue par les grandes entreprises qui souhaitent faire couvrir par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. La police d'abonnement est directement souscrite auprès d'une compagnie d'assurance. Elle couvre systématiquement tous les envois faits par le même client (chargeur, acheteur, vendeur).

Pour souscrire ce type de police, l'assuré doit fournir à l'assureur la facture commerciale des marchandises par expédition, en contrepartie, l'assureur lui délivre un avis d'aliment à remplir pour l'expédition concernée. Ce document est signé par les deux parties.

#### **4.2 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-

---

<sup>65</sup>En assurance tacite reconduction annuelle, figurant dans le contrat elle prévoit son renouvellement automatique à chaque échéance annuelle si les parties ne manifestent pas leur intention d'y mettre fin avant un certain délai. Voir : J.LANDEL, CHARRE-SERVEAU, Lexique des termes d'assurance, édition L'argus, 2000, Paris, P358.

<sup>66</sup>DONALD, DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandise, 1<sup>re</sup> édition, L'Harmattan, France 2013, P373.

exportatrices qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportations dans l'année ». <sup>67</sup>En effet, l'assureur délivre à l'assuré un certificat d'assurance à la suite de chaque souscription signé par les deux parties.

#### **4.3 Police « à alimenter » (durée indéterminée, quantité déterminée)**

Il s'agit d'un contrat d'assurance souscrit par un importateur ou un exportateur directement auprès d'une compagnie d'assurance, pour couvrir plusieurs envois de même nature et dont la valeur globale est connue. Cependant, les dates exactes de départ, les modes de transport et la valeur de chaque expédition ne peuvent être déterminés à l'avance. Ces informations sont communiquées par l'expéditeur à l'assureur en annexe de la police lors de chaque envoi. La police à alimenter convient pour l'exécution de marchés d'importation/exportation importants ; elle est parfois appelée police « à éteindre ».

La police à alimenter elle convient surtout pour l'exécution de marchés spécifiques comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Les assureurs proposent souvent des conditions tarifaires particulièrement attractives si l'assuré accepte des mesures de prévention tout au long de la chaîne logistique. L'assuré fait garantir ses expéditions au fur et à mesure de ses besoins au moyen d'un carnet d'aliments <sup>68</sup>.

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).

### **5. Spécificités de l'assurance transport maritime (nature des risques garantis)**

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

---

<sup>67</sup>DONALD DAILLY.M, op-cite, P371.

<sup>68</sup>MARCQ.J, Risque et assurances transport et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011, P162.

### 5.1 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 quantité 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 résulter <sup>69</sup> :

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

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

### 5.2 Les avaries communes

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

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

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

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

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

---

<sup>69</sup>MARCQ.J, op-cite, P165.

## **6. Les principaux modes d'assurance faculté maritime**

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

### **6.1 Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie « FAP SAUF »)**

Dans l'assurance « FAP SAUF », sont aux risques de l'assureur, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés, par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après<sup>70</sup> :

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

### **6.2 La garantie « TOUS RISQUE »**

Dans l'assurance « TOUS RISQUES », sont aux risques de l'Assureur, dans les conditions déterminées par la police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des événements majeurs cités dans garantie « FAP SAUF », que généralement, par fortune de mer ou événements fortuits ou de force majeure<sup>71</sup>.

---

<sup>70</sup>Code 7.4.2de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

<sup>71</sup>Code 7.4.1 de L'article 02 de l'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06.04 du février 2006.

### 6.3 Dispositions communes aux deux modes d'assurance

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

L'assureur garanti en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes, à moins qu'elles ne résultent d'un risque exclu. Les risques à la charge de l'assureur demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes. Si en raison de la réalisation d'un risque couvert, l'assuré doit fournir une garantie pour éviter ou pour lever la saisie des biens assurés, l'assureur intervient au bénéfice de l'assuré pour accorder cette garantie, toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux modes d'assurance.<sup>72</sup> Le tableau suivant résume le choix des garanties en maritime :

**Tableau N° 02 : Le choix des garanties en maritime.**

Garanties	Avarie commune	Certaines avaries aux marchandises	Toutes les avaries aux marchandises	Vol partiel ou total	Guerre, grève, émeutes
FAP SOUF	oui	oui			
TOUS RISQUES	oui		Oui	Oui	
Plus surprime	oui		Oui	Oui	oui

**La source** : établie par nous même à partir des articles de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

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

Des exclusions sont prévues et réparties en deux catégories :

- Exclusions absolues
- Exclusions relatives

### 7.1 Exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995

<sup>72</sup> Guide des assurances en Algérie 2015, P128.



relative aux assurances. Dans ce cas, l'assureur est affranchi de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences<sup>73</sup> :

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

## **7.2 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) sont<sup>74</sup> :

- 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 ;

---

<sup>73</sup>L'article 7 des conditions générales et les articles 102 et 138 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>74</sup>L'article 8 des conditions générales et l'article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Il est précisé qu'en l'absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer ;

- Émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert ;
- Les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes.
- Violation de blocus ;
- Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

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 2 : Obligations, droits des parties et tarification du contrat d'assurance faculté**

Avant de citer les éléments de base par laquelle les compagnies d'assurance mes devant pour la tarification du contrat d'assurance faculté maritime, il nous semble nécessaire de déterminer les droits et obligations des deux parties d'un contrat d'assurance.

### **1. Les obligations et les droits des parties de contrat faculté maritime**

Avant de prétendre, l'obligation de l'assureur à l'indemnisation, l'assuré doit assumer un certain nombre d'obligations depuis la conclusion du contrat.

#### **1.1 Les obligations et les droits de l'assuré**

Diverses obligations incombent à l'assuré ; celles-ci sont édictées par l'article 108 de l'ordonnance 95-07 et elles sont liées à<sup>75</sup> :

- L'obligation de déclarer toutes les circonstances du risque.
- L'obligation de payer la cotisation.

---

<sup>75</sup>L'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- L'obligation de déclaration (déclaration du sinistre, aggravation du risque...).
- L'obligation de prendre des mesures préventives et « conservatoires »<sup>76</sup> (antérieures et postérieures aux sinistres).
- L'obligation de sauvegarder les intérêts de l'assureur.

### **1.1.1 Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré**

L'assuré est tenu :

- D'observer les obligations dont il a été convenu avec l'assureur et celles édictées par la législation en vigueur, notamment en matière d'hygiène et de sécurité, pour prévenir les dommages et/ou en limiter l'étendue<sup>77</sup>;
- d'aviser l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de donner toutes les explications exactes concernant ce sinistre et son étendue et de fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur<sup>78</sup>.
- Lorsque l'assuré n'a pas observé les obligations prévues ci-dessus et que les conséquences de cette inobservation ont contribué aux dommages ou à leur étendue, l'assureur peut réduire l'indemnité proportionnellement au préjudice réel subi par lui du fait de l'assuré.<sup>79</sup>
- De prendre toutes mesures nécessaires tendant à la sauvegarde des droits de recours de l'assureur contre les tiers responsables des dommages.<sup>80</sup>

### **1.1.2 Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter**

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

---

<sup>76</sup> -Les mesures conservatoires dites « matérielles » c'est-à-dire la sauvegarde des biens assurés et toutes mesures tendant à atténuer les conséquences de sinistre, voire : article 22 de code maritime algérien.

-Les mesures conservatoires dites « juridiques », à savoir celles qui permettent de préserver les recours en faveur de l'assureur contre les tiers responsables du sinistre. Voir : alinéa 3 de l'article 16 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>77</sup> Alinéa 5<sup>ème</sup> d'article 108 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

<sup>78</sup> Alinéa 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> d'Article N° 15 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances

<sup>79</sup> Article N° 22 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>80</sup> Alinéa 6<sup>ème</sup> Article N° 108 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

### 1.1.2.1 Mesures à prendre avant sinistre

- **Concernant le navire**

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

- Les taux de cotisation fixés, d'autre part, ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans de plus de 500 unités de jauge<sup>81</sup> (G.T). Lorsqu'à l'insu de l'Assuré, les conditions relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, à charge pour l'Assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et moyennant surprime éventuelle. »<sup>82</sup>

- Il est spécifié que les marchandises assurées, dûment préparées et conditionnées, sont transportées sur des navires<sup>83</sup> :

- Âgés de moins de vingt-cinq (25) Ans, effectuant la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction et répondant aux spécifications contenues au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 32 des conditions générales ;
- Appropriés pour le transport des dites marchandises ;
- Certifiés ISM code.

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

- **Concernant les facultés**

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

- Au bâchage des camions ;
- Au ramassage des pertes sur les quais et ponts des navires ;
- À la surveillance des camions lors de leur passage sur les ponts, bascule ;

---

<sup>81</sup>La Jauge: est une des méthodes de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure s'exprime en tonneaux de jauge brute.

<sup>82</sup>Articles N° 32 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>83</sup>Article N° 9 des conditions particulières de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

- Au stockage de la marchandise à l'abri des intempéries ;
- Au respect du tonnage autorisé des camions.

### **1.1.2.2 Mesures à prendre en cas de sinistre**

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

L'Assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.<sup>84</sup>

Conserver le droit de recours en cas d'avaries ou pertes en formulant immédiatement des réserves au transporteur et/ou tiers responsable et faire établir, lorsque les dommages sont apparents et avant de prendre livraison de la marchandise, un procès-verbal de constat contradictoire contresigné par le bord ou son représentant. Si l'avarie ou le manquant est occulte, la lettre de réserves doit être adressée au plus tard dans les trois (03) jours qui suivent la livraison des facultés.<sup>85</sup>

Aussi, ces réserves doivent être écrites et adressées par lettre recommandée : en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant au port de déchargement, avant ou au moment de la livraison des marchandises ; faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissance<sup>86</sup>.

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

---

<sup>84</sup> Alinéa 4 de l'article N° 16 des conditions générales de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

<sup>85</sup> Alinéa 1 de l'article N° 790 du code maritime algérien.

<sup>86</sup> Alinéas 1 et 2 de l'article N° 55 du code de commerce.

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

## **1.2 Les obligations et droits de l'assureur**

Parmi les obligations de l'assureur, le paiement de l'indemnité figure en premier lieu.

### **1.2.1 Le paiement de l'indemnité**

Il faut noter qu'avant de prétendre à l'indemnité, l'assuré, doit, d'abord, observer la procédure prévue au contrat depuis sa souscription jusqu'à l'éventuelle signature de l'acte de subrogation. En effet, un certain nombre d'obligations incombe à l'assuré.

Dans ce cas, le rôle de l'assureur va consister donc à vérifier si l'assuré a assumé ses obligations et produit tous les informations et documents requis, y compris les mesures conservatoires. Si l'assureur admet la réclamation, il s'agira pour lui de procéder à l'indemnisation.

L'assureur est tenu de payer l'indemnité résultant du risque garanti, dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance. Passé ce délai, l'assuré peut réclamer, outre l'indemnité due, des dommages et intérêts.

### **1.2.2 Concours de l'assureur**

- **Devoir d'information de l'assureur**

Avant la conclusion du contrat, l'assureur remet à l'assuré un exemplaire du projet de contrat et de ses pièces annexes ou une notice d'information sur le contrat qui décrit précisément les garanties assorties des exclusions, ainsi que les obligations de l'assuré.

L'assureur doit fournir ces éléments à l'assuré même si ce dernier ne lui en fait pas la demande, afin de permettre au preneur d'assurance de procéder à un comparatif des garanties et prix pratiqués.

- **Devoir de conseil de l'assureur**

Le devoir de conseil est destiné à orienter le choix de l'assuré au mieux de ses intérêts. Il suppose nécessairement de la part du professionnel de l'assurance qu'il livre une appréciation quant à l'opportunité ou non de souscrire à tel ou tel type de contrat d'assurance.

En ce qui concerne le devoir de conseil, il n'est autre qu'une expression particulière du devoir de loyauté, visant à orienter la décision de l'assuré en opportunité et en faveur de ses intérêts. Dans sa plus parfaite expression, le devoir de conseil de l'assureur devrait pouvoir permettre au proposant de répondre en toute objectivité à la question de savoir s'il doit ou ne doit pas conclure.

## **2. Les tarifications du contrat d'assurance faculté maritime**

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

### **2.1 Procédé de tarification**

Le taux global est égal au taux de base auquel ; qui ajoute éventuellement des surprimes et des taux de majoration et qui déduit éventuellement des taux de réduction technique et des taux de rabais<sup>87</sup> :

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

### **2.2 Les facteurs de la tarification pour l'assurance faculté maritime**

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

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

#### **2.2.1 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

---

<sup>87</sup>Séminaire sur les assurances faculté maritimes, Caisse nationale de mutualité agricole, Direction transport maritime, 30 mai 2012, Alger, P69.

l'indemnisation, dans la mesure où l'assuré apporte la preuve que le préjudice direct subi a atteint ce montant.<sup>88</sup>

La valeur assurable doit correspondre à la valeur réelle de l'objet assuré augmentée, éventuellement, pour les facultés, les frais accessoires et du profit espéré<sup>89</sup>:

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

Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'Assuré pour les expéditions antérieures de même nature.<sup>90</sup>

### **2.2.2 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.

---

<sup>88</sup>PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOIJ, Exporter, pratique du commerce international, 24<sup>e</sup> édition Foucher, 2013, France, P285.

<sup>89</sup> Article N° 105 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relatif aux assurances.

<sup>90</sup> L'article N° 12, conditions générales sur faculté maritime, de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.



**2.2.2.1 Les surprimes**

La surprime est un supplément de prime ou de cotisation à l'assuré, en plus de la cotisation de base, pour diverses raisons, telles que l'aggravation du risque, souscription d'une garantie complémentaire, rachat d'une franchise ou d'une exclusion, fractionnement de la prime<sup>91</sup>.

Il existe plusieurs types de surprimes :

- Surprimes pour vol et disparition : le taux applicable à la garantie « vol et disparition » dépend de la catégorie de marchandises à déterminer selon la nomenclature « vol et disparition » (prévu à l'article N° 3 de l'ordonnance95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Surprime pour le risque de guerre ;
- Les surprimes d'âge du navire et de pavillon : (prévu à l'article N° 33 de l'ordonnance95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Surprime pour transbordement : (prévu à l'article N° 11 de l'ordonnance95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances) ;
- Majoration prolongation de séjour à quai : les marchandises appelées à séjourner à quai après débarquement au-delà du délai contractuel. Peuvent être couvertes moyennant une majoration de la cotisation de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition, par quinzaines commencée ;
- Majoration pour voyage complémentaire : dans les couvertures « magasin à magasin » le terrestre complémentaire ne donne pas droit à une majoration lorsqu'il est circonscrit dans un rayon inférieur ou égal à 50Km. Au-delà de cette limite, la garantie est accordée moyennant une majoration de la cotisation de base augmentée le cas échéant de celle du vol et disparition ;
- Majoration pour chargement en pontée ;

**2.2.4 Réduction technique et rabais**

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

---

<sup>91</sup> ANDEL.J, CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000, P354.

**2.2.4.1 Transport en conteneurs**

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

**2.2.4.2 Surveillance du déchargement**

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

**2.2.4.3 Séjour en magasin**

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

**Conclusion**

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

Ce contrat se matérialise par un document qui constitue la preuve d'assurance, il ressort de l'importance de ce contrat que certains éléments doivent être pris en considération, ce qui fait la naissance des différentes polices d'assurance.

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

La gestion du sinistre et l'indemnisation sont deux éléments implorants dans le jargon assuranciel c'est pour cela que le chapitre suivant et le dernier traitera ce point de façon approfondie.

## *Chapitre 4*

Traitement d'un cas pratique sur l'assurance  
faculté maritime au niveau CRMA- ONAB

## **Introduction**

Ce dernier chapitre est destiné à l'étude d'un cas pratique qui a pour objet d'enrichir et de renforcer nos investigations théorique, et afin d'accomplir ce travail, nous avons mené une recherche au sein de la caisse régionale de la mutualité agricole de Bejaia. Ainsi, durant la période de notre stage, nous avons pu collecter des informations nécessaires qui ont fait l'objet d'un traitement, dans l'intention de présenter un cas relatif à notre thème.

Le partage de ce chapitre s'est fait à base de deux sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil et la seconde concernera une étude d'un cas pratique actuel sur l'assurance maritime d'une marchandise au niveau de (ONAB- CRMA).

### **Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil**

Avant d'entamer notre cas, sur une assurance faculté maritime au niveau de la compagnie d'assurance la CRMA, il est nécessaire de procéder d'abord à la présentation de la caisse nationale de mutualité agricole, et après, on va présenter la caisse régionale de Bejaia.

La mutualité agricole est une institution qui porte sur les associations professionnelles à caractère non commercial et à but non lucratif. La mutualité agricole organisée en caisse nationale et caisses régionales,

La mutualité agricole, leader incontestée pour la couverture en assurance agricole, confrontée aujourd'hui aux transformations que connaît son environnement, à la suite de l'ouverture du marché des assurances à la concurrence, s'est attelée à répondre aux nouveaux besoins exprimés par ses sociétaires et aux exigences du nouveau paysage économique.

La Caisse Nationale de Mutualité Agricole offre ses services, à travers son réseau, constitué de caisses Régionales de Mutualité Agricole, et de bureaux locaux, à une clientèle composée de la population agricole et rurale et des investisseurs dans le secteur agricole, dans les domaines des assurances des biens.

#### **1. Présentation de la caisse nationale de mutualité agricole**

##### **1.1 Historique de la CNMA**

L'historique de la mutualité agricole remonte à plus d'un siècle. Les premières caisses ont été créées dès 1907. L'installation de la caisse centrale de réassurance des mutuelles agricoles au niveau de la Maison de l'agriculture (ex Boulevard Baudin et actuel siège du

ministère de l'agriculture et du Développement rural) a eu lieu le 02 février 1932. La création des caisses mutuelles d'assurances sociales agricoles chargées de gérer les assurances sociales agricoles en date de 1949. Instituée par l'ordonnance 64-72 du 03 décembre 1972, la CNMA œuvre, aujourd'hui, prioritairement pour la promotion et le développement du secteur de l'agriculture et du développement rural. Cette ordonnance a confié à la CNMA la gestion des assurances économiques agricoles et des assurances sociales agricoles. En 1995, l'activité de la sécurité sociale, agricole a été transférée au régime général de la sécurité sociale. Le décret 95-97 du 01 avril 1995 a élargi le champ d'activité de la Mutualité agricole aux opérations de banque et a élargi son domaine d'intervention aux secteurs des forêts, de la pêche, de l'aquaculture, de l'agroalimentaire et des activités connexes<sup>92</sup>.

## **1.2 Organisation de la CNMA**

Sur le plan structurel, les Directions Générales de la CNMA sont :

- Direction des Assurances Animales.
- Direction des Assurances Végétales.
- Direction des Assurances Automobiles.
- Direction des Assurances Transport Maritime.
- Direction des Assurances Incendie, Accidents et Risques Divers (I.A.R.D).
- Direction de la Réassurance et Actuariat.

La Mutualité agricole est constituée par un réseau de 66 caisses régionales en 2015, et 356 bureaux locaux et d'une caisse nationale, la CNMA.

Les caisses de mutualité agricole sont des sociétés civiles de personnes, à but non lucratif et à caractère mutualiste.

Elles sont créées par un acte authentique devant notaire par des personnes physiques ou morales qui apportent des parts sociales leur assurant un statut de sociétaires.

Les parts sociales forment le capital de la caisse, les sociétaires élisent un conseil d'administration avec à sa tête un président. La Caisse nationale (CNMA) a pour sociétaires les CRMA.

Les présidents des caisses régionales, qui composent l'assemblée générale, élisent le conseil d'administration de la CNMA composé de neuf (9) membres sept (7) sont élus parmi

---

<sup>92</sup> [www.cnma.dz](http://www.cnma.dz). Consulté le 27 avril 2016 à 23h.

la composante de l'assemblée générale, dont le mandat est fixé à cinq ans et deux sont désignés.

Le Directeur Général de la CNMA est désigné par décret présidentiel sur proposition du ministre de l'agriculture et du développement rural après avis du conseil d'administration. De ce fait, il est également Directeur Général des CRMA dont il nomme les directeurs.

La CNMA réassure les CRMA et garantit leurs engagements. La CNMA, institution financière mutualiste, est la partenaire privilégiée des pouvoirs publics dans la mise en œuvre des plans de développement de l'agriculture.

Elle domicilie et gère une partie des fonds de l'État pour le soutien et le développement du secteur de l'agriculture. Assureur, elle accompagne ses sociétaires et ses assurés. Elle protège les biens et les personnes contre les aléas climatiques. Elle joue un rôle social et économique prépondérant dans le monde agricole et rural.

### **1.3 Activités de CNMA**

En dépit de la libéralisation et de l'ouverture du marché des assurances, instituées suite à la promulgation de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, la CNMA demeure, malgré la concurrence, le leader incontesté des risques agricoles. Toutefois, la CNMA n'entend pas se contenter de cet acquis. Elle agit de façon permanente en vue de consolider sa place et conquérir de nouvelles parts du marché. Pour ce faire, outre la signature de plusieurs conventions d'assurance avec les principaux acteurs du monde agricole et rural, la CNMA œuvre de façon constante pour adopter les produits déjà commercialisés aux besoins de la clientèle. Mais si le segment des assurances agricoles demeure prioritaire dans le cadre de sa politique de développement, il n'en reste pas moins que la CNMA propose toute une gamme de produits couvrant d'autres secteurs d'activité

### **1.4 Avantage de CNMA**

La CNMA offre à ses sociétaires et clients une gamme de produits d'assurance qui lui sont propres tant sur le plan technique que financier. Une couverture maximale du patrimoine des assurés grâce à l'importance de son réseau.

## **2. Présentation de la caisse de Bejaia**

La caisse régionale est une entité sous forme d'une société civile de personnes à caractère mutuel du droit privé. Les personnes adhérentes à la caisse régionale souscrivent des parts sociales au capital et deviennent des sociétaires de plein droit. La caisse facilite et garantit toutes les opérations financières de ses sociétaires quand elles sont directement ou indirectement liées à leurs activités professionnelles. La CRMA de Bejaia a été créée en 1982, avant cette date elle était rattachée à la CCRMA de Sétif en qualité de bureau local<sup>93</sup>.

### **2.1 Les différents Bureaux locaux**

La CRMA de Bejaia compte actuellement en 2016 un réseau de onze bureaux locaux<sup>94</sup> :

- Au niveau du chef-lieu de la wilaya : le Siège de la CRMA sis à Rue de la liberté « Lotissement Matasse » Béjaia.
- Bureau local d'Amizour : Ex ONAPSA Amizour ouvert à la création de la caisse.
- Bureau local d'Akbou : HLM 100 logts OPGI Akbou ouvert à la création de la caisse.
- Bureau local Rue du vieillard situé à l'ancienne ville 02 rue du vieillard qui avait servi de siège de la CRMA durant plusieurs années.
- Bureau local de Kherrata : ouvert en 2005 sis à la cité 39 logements Bt : C, Tababourth Kherrata.
- de Tazmalt : ouvert en 2007 sis à : Route Nationale n° 26 Tazmalt.
- Bureau local Seddouk : ouvert le 30/06/2007 sis à la Lotissement n° 04 Seddouk.
- Bureau itinérant et prospection : siège de la caisse ouvert le 01/03/2008.
- Bureau local de Souk El Tenine : ouvert le 02/08/2008 sis à Souk El Tenine Centre.
- Bureau local d'El kseur : ouvert 01/07/2008 sis à la Rue Nadji Abdelkader n° 02 El Kseur.
- Bureau local de Sidi Aich : ouvert le 18/10/2009 sis à l'Avenue de 1<sup>er</sup> Novembre Sidi Aich.
- Bureau local d'Adekar : ouvert le 14/07/2014 sis à la Route National n° 12 Adekar.
- Bureau local de Timezrit : ouvert le 15/04/2013 sis à en Village AkabiouTimezrit.

---

<sup>93</sup> [www.crma.dz](http://www.crma.dz), consulté le 29 avril 2016 à 9h.

<sup>94</sup> Document interne de la CRMA de 2016.

## **2.2 Structure portefeuille de la CRMA de Bejaia**

A travers ce point nous allons détailler ou bien expliqué l'évolution de chiffre d'affaire par branche de façon générale et de façon particulière la barnache transport maritime ou sein de la compagnie d'assurance la CRMA.

### **2.2.1 Évolution du chiffre d'affaire par branches**

Le tableau ci-après résume l'évolution de chiffre d'affaire de toutes les branches d'assurance au sein de la compagnie d'assurance CRMA de 2006 à 2015.

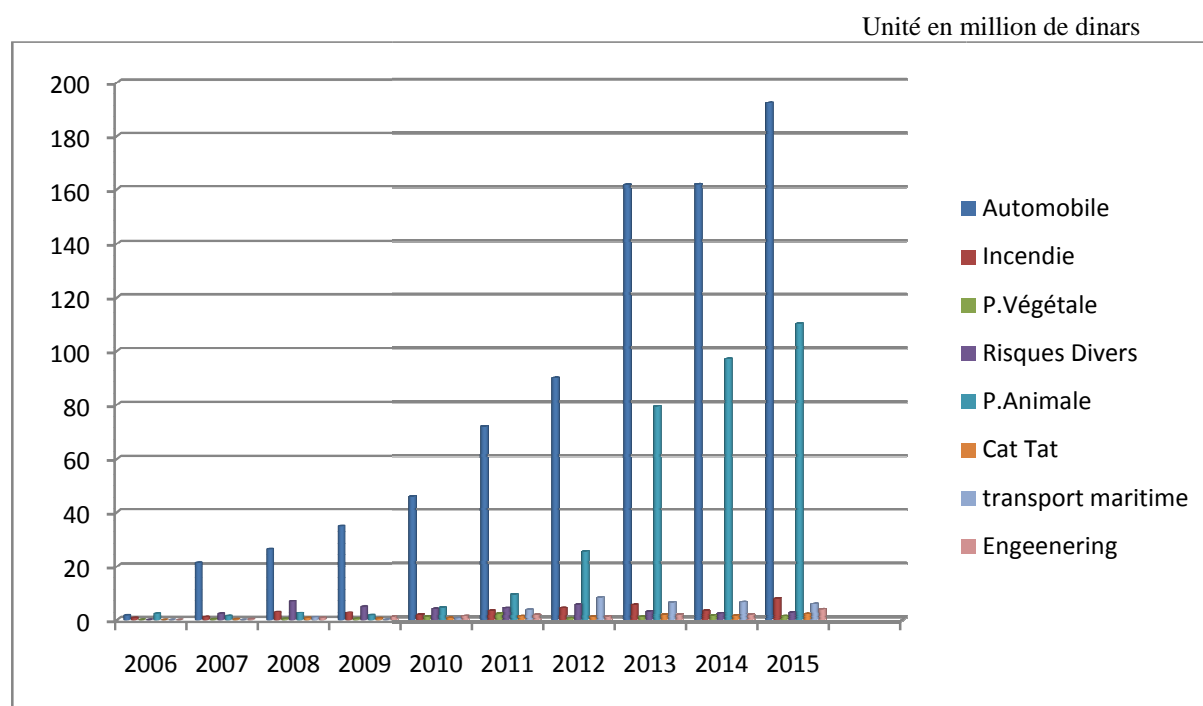
**Tableau n° 03: évolution du chiffre d'affaire des différentes branches d'assurance de 2006 jusqu'à 2015.**

<b>Branches</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Automobile</b>	1,66	21,40	26,40	35,00	45,80	71,85	89,90	116,76	161,96	192,18
<b>Incendie</b>	0,73	1,11	3,10	2,85	1,75	3,26	4,26	5,48	3,32	7,70
<b>P. Végétale</b>	0,05	0,23	0,44	0,46	1,08	2,18	0,52	0,97	1,52	1,26
<b>Risques Divers</b>	0,02	2,29	6,75	4,93	3,95	4,23	5,54	3,05	2,28	2,60
<b>P. Animale</b>	2,29	1,47	2,68	1,77	4,41	9,34	25,32	79,31	96,95	110,02
<b>Cat Nat</b>	-	0,25	0,76	0,59	0,61	1,25	1,02	1,77	1,49	2,01
<b>Transport maritime</b>	-	-	1,02	0,05	0,52	3,64	8,14	6,37	6,50	5,83
<b>Engineering</b>	-	0,27	0,79	1,11	1,28	1,71	1,15	1,80	1,87	3,82

Source : Document fourni pas la caisse régionale de la mutualité agricole (CRMA) de Bejaia, 2016.



**Figure N° 01 :** Évolution du CA pour toutes les branches confondues par la CRMA de 2006 à 2015



**Source :** Etabli par nos soins en utilisant les données du tableau précédent

L'histogramme illustre le tableau précédent afin de mieux constater l'évolution du chiffre d'affaire par branche durant une décennie.

A partir des données du tableau et du graphe, on remarque, en premier lieu, la branche automobile qui connaît une augmentation depuis 2006. Son chiffre d'affaire est passé de 1,66 millions de dinars en 2006 à 192,18 millions de dinars en 2015. Ceci peut s'expliquer par l'accroissement fulgurant du parc automobile durant cette période sur le territoire national et le caractère obligatoire pour contracter une police d'assurance pour tous les véhicules roulant sur les voies publiques.

En deuxième lieu vient la branche animale qui a connu une évolution vertigineuse à partir de 2011, pour le CA enregistré entre 2007 et 2009 on constate qu'il y a une légère augmentation liée aux différents dispositifs ANSEJ – ANGEM – CNAC.

En ce qui concerne la branche transport maritime, elle a enregistré une part et une évolution timide la comparant aux deux premières branches cela s'explique notamment par

**Chapitre 4 : Traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau  
CRMA- ONAB**

une absence de communication de cette compagnie d'assurance vis-à-vis des services que celle-ci propose, vue que la plupart des agents économiques de la wilaya de Bejaia sont persuadés que cette compagnie d'assurance est spécialisée dans le domaine agricole ceci est dû particulièrement à son nom assez révélateur (la caisse de mutualité agricole), donc cela explique la faible contribution de l'assurance de transport maritime dans le chiffre d'affaire de la caisse de mutualité agricole de Bejaia.

**2.2.2 Le chiffre d'affaire généré par la branche maritime de 2008 à 2015**

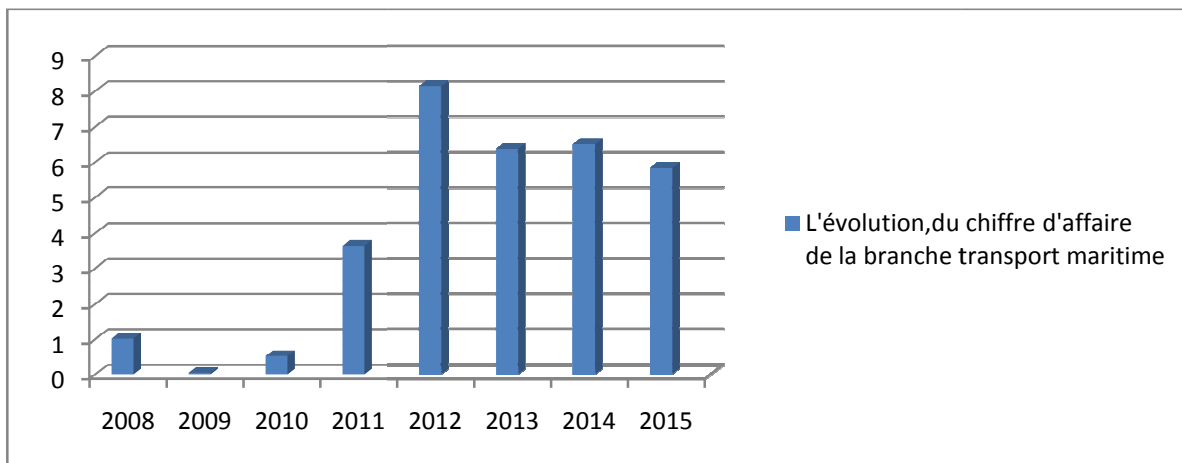
Le tableau ci-après résume l'évolution de chiffre d'affaire de la branche d'assurance maritime au sein de la compagnie d'assurance CRMA de 2008 jusqu'à 2015.

**Tableau N° 04 :** L'évolution du chiffre d'affaire de la branche maritime

Année	chiffre d'affaire de branches maritime en DA
2008	10 200 000 ,00
2009	500 000 ,00
2010	5 200 000,00
2011	36 400 000,00
2012	81 400 000,00
2013	63 700 000,00
2014	65 000 000,00
2015	58 300 000,00

Source : Document fourni par la caisse régionale de la mutualité agricole (CRMA) de Bejaia, 2016.

**Figure N° 02 :** Évolution de chiffre d'affaire de la branche maritime



Source : Etabli par nos soins en utilisant les données du tableau précédent

**Chapitre 4 : Traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau  
CRMA- ONAB**

---

L'histogramme illustre le tableau précédent afin de mieux constater l'évolution du chiffre d'affaire par branche durant une décennie et à partir de ces données, on remarque que l'évolution du chiffre d'affaire de la caisse a passé par trois étapes :

En 1<sup>er</sup> lieu, une faible valeur du chiffre d'affaire de l'année 2008 à 2010 ceci peut s'expliquer par la mauvaise gestion de CRMA, ces rentes par rapport au règlement des préjudices.

En 2<sup>ème</sup> lieu, une forte croissance en termes de chiffre d'affaire de l'année 2011, ceci peut s'expliquer par la bonne gestion et l'assistance de l'agent la CRMA à toutes les opérations de déchargement.

En 3<sup>ème</sup> lieu, la valeur du chiffre d'affaire de l'année 2012 à 2015, marque une faible régression mais sa valeur reste importante dans cette période, ceci peut s'expliquer malgré la bonne négociation de la CRMA avec le transporteur, et de la sensibilisé de l'assuré (importateur) de prendre les mesures nécessaires pour déprécier les valeurs de préjudices.

**Section 2 : Étude d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau de  
(ONAB- CRMA)**

L'entreprise Publique Economique ONAB Trade est une filiale du groupe industriel ONAB, elle est créée le 01 janvier 2007, son siège social (direction général) se situe à ALGER et son statut est une société par action qui est gérée par un conseil d'administration et un président directeur général et elle est composée de quatre (4) unités portuaires (BEJAIA, ALGER, ORAN ET SKIKDA).

La société ONAB-Trade, est en situation d'une importation du MAIS en vrac par le groupe (ONAB TRADE SPA), d'une quantité de 22 000 MT (métrique tonne), qui a été introduite le 01/02/2016.

L'importateur ONAB doit prendre toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et/ou les pertes et pour cela il souscrit un contrat d'assurance avec la compagnie d'assurance CRMA.

Pour ce cas, nous avons pris ce dossier de client assuré « ONAB », et nous essayerons d'expliquer toute la procédure de la souscription jusqu'à la gestion de son sinistre.

## **1. La production d'assurance d'un importateur « ONAB » au niveau de la CRMA**

Cette démarche consiste pour la CRMA à la sensibilisation de l'assuré ONAB sur l'importance de la prévention des risques. La vérification du respect des procédures à suivre en cas de sinistre et l'instruction du dossier sinistre.

### **1.1 La sensibilisation de l'assuré sur l'importance de la prévention des risques**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré ONAB sache que la prévention ne doit pas intervenir seulement en cas de sinistre, bien que ce dernier permette aux assureurs, assurés et aux autres intervenants, de réfléchir sur les causes et les moyens de les supprimer ou du moins de les atténuer.

La prévention doit également se situer avant l'expédition par une réflexion sur la protection de la marchandise elle-même, son conditionnement, son emballage, les diverses entreprises à qui elles vont être confiées durant l'expédition... etc.

### **1.2 La vérification des procédures à suivre par l'assuré en cas de sinistre**

Pour que le gestionnaire de la CRMA puisse vérifier si les procédures à suivre par l'assuré ONAB en cas de sinistre ont été respectées, il doit nécessairement assister au déchargement ou au chargement de la marchandise. Il doit donc tenir compte de la date probable d'arrivée du navire concerné et, à priori il doit être informé par le producteur de la caisse de toute expédition souscrite à leur niveau. Il doit aussi veiller à ce que l'assuré ONAB ou le réceptionnaire ou son représentant apporte les soins raisonnables à tous ce qui est relatif aux marchandises.

De même, le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que l'assuré prenne toutes les mesures nécessaires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et/ou les pertes (la couverture des camions avec des bâches, le ramassage des pertes sur les quais, la surveillance des camions lors de leur passage sur les ponts bascule, mettre la marchandise à l'abri pour éviter les intempéries, placer la marchandise dans un endroit clos et la surveiller pour éviter le vol).

#### **1.2.1 Formulation des réserves**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller aussi à ce que son assuré ONAB soit vigilant sur la formulation des réserves. Il doit veiller à ce que l'assuré soit précis et désigne par exemple tel colis manquant. Si les réserves n'ont pas été indiquées, ou si elles ne sont pas

claires, il appartiendra au réclamant d'apporter la preuve que les dommages se sont produits pendant le transport. Une mention telle que « sous réserve de déballage » n'a aucune valeur juridique et équivaut à l'absence pure et simple de réserves. Comme il doit veiller à ce que son assuré soit informé du moment de l'accomplissement des réserves :

- Pour les dommages apparents : au moment de la livraison ;
- Pour les dommages non apparents : au plus tard dans les trois (03) jours qui suivent la livraison.

Dans le cas où l'assuré ONAB fait surveiller le déchargement de sa marchandise par un expert qu'il désigne, afin d'amener les manutentionnaires à plus de prudence et de permettre l'identification des responsables des sinistres éventuels et préserver les recours, et en cas d'absence de sinistre, l'assuré ONAB a le droit à une ristourne équivalente aux frais et honoraires de l'expert dus pour cette opération, mais sans dépasser 5 % de la cotisation de base.

### **1.2.2 Constatation des dommages**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré ONAB établisse un PV de constatations préliminaires. Ce PV est établi entre l'assuré ou le réceptionnaire, capitaine du navire, acconier et l'expert désigné par l'assuré suivant la liste annexé par la CRMA.

Comme il doit veiller à ce que son assuré, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requiert l'intervention de l'expert.

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller sur la mission de l'expert. Cette mission consiste à déterminer la réalité, la nature, l'importance et la cause du sinistre et préciser la valeur des marchandises à l'état sain. De même, le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que l'expert désigné convoque toutes les parties concernées par le transport, afin que l'expertise soit contradictoire, c'est-à-dire opposable à tous. Les frais d'expertise ne sont jamais imputés sur le montant de l'indemnité et ils doivent figurer séparément du montant des dommages.

### **1.2.4 La saisie conservatoire**

La saisie conservatoire sert généralement à garantir une créance. Elle permet à l'assuré ONAB et/ou à la CRMA dûment subrogé de se protéger contre l'insolvabilité du transporteur lorsque la responsabilité de celui-ci est engagée dans la survenance du sinistre.

En effet, à chaque fois que des avaries et/ou pertes sont constatées, il est nécessaire d'exiger du transporteur ou de l'armateur une garantie. Cette saisie peut être effectuée par la CRMA soit quand elle est mandatée par son assuré ONAB, soit quand elle est subrogée dans les droits et recours de son assuré ONAB après paiement de l'indemnité. Cette saisie doit être validée dans les quinze (15) jours.

Il est à noter dans ce cas, une lettre de garantie peut être proposée par le représentant du club. Elle ne doit pas être acceptée automatiquement surtout quand le montant du sinistre est important.

### **1.2.5 La prescription**

La prescription est un délai duquel un droit non exercé est perdu (prescription extinctive). Toute action contre le transporteur à raison de pertes ou préjudices subis aux marchandises transportées en vertu d'un connaissement est prescrite par un (01) an.

Le gestionnaire de la CRMA ne doit jamais laisser passer cette prescription. Dans le cas où la CRMA n'est pas subrogée, elle peut toujours entamer une action en justice, et ce, juste pour interrompre la prescription.

Le report amiable n'est valable que si le transporteur a donné expressément par écrit son accord pour un délai qui doit être clairement précisé. La prescription est arrêtée pour la seule durée accordée par le transporteur. (Le délai de prescription court à partir du jour où la marchandise a été livrée).

### **1.3 L'instruction du dossier sinistre**

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller à ce que son assuré ONAB présente sa réclamation aussi rapidement que possible pour que la CRMA puisse exercer son recours.

L'instruction du dossier sinistre consiste à :

- Apprécier la recevabilité du sinistre selon les dispositions de la police. Dans l'affirmative, la CRMA prendra sa décision de principe de prise en charge ;
- Évaluer le montant des dommages ;
- Faire une proposition de règlement à l'assuré ONAB.

Le gestionnaire de la CRMA doit veiller obligatoirement sur la constitution du dossier sinistre. Ce dernier doit contenir les pièces suivantes :

- Avis d'Aliment de l'expédition sinistrée

- La déclaration de sinistre : le gestionnaire doit vérifier qu'elle a été présentée pendant le délai légal qui est de 07 jours ;
- Connaissance ;
- Facture commerciale (originale) des biens assurés ; (Copies en annexe N°2)
- Liste de colisage ;
- Copie de la Lettre de Réserves transmise dans les délais impartis au transporteur et/ou autres tiers dûment datés et signés par ces derniers ;
- Rapport d'expertise dressé par l'expert maritime agréé ;
- Note d'honoraires de l'expert maritime agréé ;

Le gestionnaire de la CRMA a toujours la possibilité de demander des pièces complémentaires qu'il jugerait nécessaires à l'étude du sinistre déclaré. (Toutes les pièces du dossier de réclamation doivent parvenir à la CRMA dans le délai de prescription).

Enfin, le gestionnaire de la CRMA peut se substituer à l'assuré ONAB pour prendre les mesures qu'impose la situation notamment provoquée, ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés. Aussi, il peut procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir lui-même à la réexpédition des objets assurés à leur destination. Outre ces mesures qui pèsent sur le gestionnaire de la CRMA, la prévention reste le meilleur moyen d'éviter et/ou d'atténuer les conséquences d'un risque.

## **2. La tarification d'un contrat établi entre CRMA et ONAB**

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

- La nature de la marchandise : MAIS en vrac ;
- Le trajet maritime : de port NIKOLAEV (UKRAINE) à port de BEJAIA ;
- Police d'assurance : police d'abonnement ;
- Le mode d'assurance : tous risques ;
- Le nom du navire ; OURANIA ;
- Âge du navire : 18 ans ;
- La quantité de la marchandise : 22 000.00 MT ;

**Chapitre 4 : Traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau  
CRMA- ONAB**

---

- Valeur assurée : 417 888 108.00 Dinar ;
- Prolongation de séjour à quai : néant.
- Les rabais : néant.

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

Détermination du taux de base : à la CRMA le taux (tout risque) = 0,22 %  
Détermination des surprimes : surprime d'âge du navire = 0,05 %  
Taux global appliqué au contrat est égal = 0,27 %

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

- La cotisation totale de l'ONAB =  $(417\,888\,108.00 * 0.27\%) + 500.00 \rightarrow$   
1128 797.89 Da

La cotisation nette = cotisation total + TVA (17 % de cotisation total) + droit des timbre

- La cotisation nette de ONAB =  $1\,128\,797.89 + 191\,895.64\text{ DA} + 40.00 \rightarrow$   
1 320 733.53 DA

Donc le gestionnaire de la CRMA a déterminé la valeur de la tarification pour La quantité de 22 000.00 MT, est égale à 1 320 733.53 DA

**Sois : un million trois cents vingt mille sept cent trente-trois dinars et cinquante-trois centimes (1 320 733.53 Da), cotisation due et payable par l'ONAB-TRAD à l'ordre de CRMA.**



### **3. Étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (ONAB – CRMA) sur le MAIS en vrac**

L'assuré ONAB est tenu de faire une déclaration de sinistre à l'assureur CRMA immédiatement après avoir constaté le sinistre, à partir de ça la CRMA engage un expert maritime qui permettra de justifier la réalité, la nature, la cause et l'importance des dommages.

#### **3.1 Les informations générales**

Ce sont des informations sur le navire, sur le voyage, sur la faculté transportée et des reconnaissances à bord de cette expédition :

##### **3.1.1 Sur le navire**

Le navire " OURANIA" est un navire transportant des cargaisons diverses, enregistré au port de PANAMA. Navire transporteur de vrac sec, construit en 1998 et constitué de cinq cales situées à l'avant de la passerelle, sous laquelle est réservé l'espace des machines et tout les aménagements, munies de panneaux avec fermeture du type Mac Gregor et de 4 grues. Sa longueur hors tout est de 175.0 M, sa largeur est de 26,0 M et son tirant d'eau d'été est de 9,2 M.

##### **3.1.2 Sur le voyage**

Le navire a chargé sa cargaison au port de NIKOLAEV (UKRAINE) du 1er au 02/02/2016, cette cargaison est composée de 22 000.00 MT de « MAIS EN VRAC » destinée à ONAB TRADE SPA Bejaia. Il a appareillé de NIKOLAEV en date du 02/02/2016 à destination de Bejaia. Le navire est arrivé à Bejaia le 11/02/2016 à 15 H 30 LT. Il a accosté à quai le 17/02/2016 à 11H30. Il révèle la quantité de L'ENACT conjointement établie avec l'expert de MSA le draft survey initial le 17/02/2016 à 11H30. Il révèle la quantité de maïs à bord y compris la constante comme suit : 2216.097 MT.

Les opérations de déchargement ont commencé le 17/02/2016 à 12H30 LT et se sont terminés le 21/02/2016 à 14H40LT.

Il est à noter que le draft survey établi au port de chargement montre un manquant au départ de -10.929 MT.

### **3.1.3 Sur La cargaison transportée**

Une cargaison unique composée de 22 000.00 MT de « MAIS EN VRAC » est destinée à ONAB TRADE SPA Bejaia (manifeste cargo en annexe & connaissance en annexe).

Selon le plan de chargement, la cargaison est répartie dans les cales du navire, comme suite :

- cale 1:1550.000 TM
- cale 2 : 6088.000 TM
- cale 3 : 6100.000 TM
- cale 4:6100. 000 TM
- cale 5 : 2162.000 TM
- total : 22 000.000 TM

### **3.1.4 Reconnaissance à bord**

Le 17/02/2016 à 12H00 LT juste après l'accostage du navire et le draft initial, en compagnie du second capitaine, s'est effectué une inspection durant laquelle ils ont relevé ce qui suit :

- les panneaux de cale du type Mac Gregor ne présentent aucune anomalie et d'apparence de bonne étanchéité
- les cales et les accès sont bien fermés. la cargaison apparait en bonne condition, aucune trace de mouille ou de contamination.

## **3.2 Le rapport d'expertise de CRMA**

L'expert devra prendre contact avec le bord pour examen documentaire de la cargaison, assister à l'ouverture des panneaux de cale, inspecter avant le début des opérations de débarquement et contrôler régulièrement les cales et la cargaison. Il devra aussi vérifier les conditions d'arrimage, de protection de la marchandise et de sa ventilation pendant le voyage considéré, examiner les conditions et dispositions prises par le manutentionnaire pour le stockage.

Cependant, l'expert a pour mission de contrôler le déchargement du navire jusqu'en fin de prise en charge par les réceptionnaires. Durant cette étape il doit tenir régulièrement ses

mandants informés par l'état journalier de ses constatations adressées aux CRMA, avant la fin du déchargement, un pré rapport leur permettant de prendre toutes les mesures conservatoires.

### **3.2.1 Suivi du déchargement**

L'expert maritime de CRMA poursuit sa mission par une visite biquotidienne au navire, ce qui a permis à l'expert de constater que les opérations de déchargement se sont déroulées dans de bonnes conditions, les écoulements de produits étant récupérés.

Le Maïs en vrac est collecté à l'aide de « GRABS » accroché à deux grues mobiles. Le produit est ensuite déversé dans un « Hopper » qui permet le chargement de camion. Les déversements sont collectés au moyen d'un « shuler » et rechargés dans les camions.

### **3.2.2 Déroulement des opérations de déchargement**

Le déchargement de la cargaison s'est effectué au moyen d'une suceuse ainsi que d'une grue de terre et une grue de bord. Le produit est extrait des cales du navire, puis déversé via trémie placée à quai, directement dans les camions du réceptionnaire.

Le pesage de la cargaison est enregistré au niveau du pont-basculé N° 22, situé dans l'enceinte portuaire de Bejaia. Les camions sont pesés à vide puis en charge pour déterminer la quantité débarquée.

Le 21/02/2016 à 14H40, les opérations de déchargement ayant pris fin, le bulletin de pesée final révèle les figures suivantes :

- Le tonnage à bord selon B/L : 22 000.000 MT
- Le tonnage débarqué selon pesée : 21 864.500 MT
- Soit un manquant de : -135,500 MT

### **3.2.3 Draft survey final**

En date de 21/02/2016, le déchargement ayant pris fin à 14H40 LT, l'expert de l'enact a établi vers 1H20 le « draft final » ce qui lui a permis de déterminer la quantité débarquée comme suit :

Quantité déterminée reconnue selon Draft survey final est de 22 002.399 MT.

Soit un excédent par rapport aux quantités B/L de + 2.399 MT. (Copies en annexe N°3)

### **3.3 Déclaration du sinistre**

A la fin du déchargement du navire M/V OURANIA, il a été constaté un manquant de 135.500 TM (Tonnes Métrique) de Maïs en vrac. De ce fait, l'expert de CRMA a été sur les lieux en confirmant le manquant par une lettre de protestation.

Aux fins justificatives utiles, nous avons les documents fournis :

- Copie connaissance ;( Copies en annexe N°4)
- Copie d'avis d'aliment N° 01/2016 du 04/02/2016 ; (Copies en annexe N°5)
- Manifeste de la cargaison ;( Copies en annexe N°6)
- Plan d'arrimage de la marchandise ; (copies en annexe N°7)
- Rapport final du déchargement ; (copies en annexe N°8)
- Procès-verbaux de constat ; (Copies en annexe N°9)
- Lettre de réserve émise par le réceptionnaire ;

### **3.4 Évaluation de préjudice**

On a les données suivantes :

- Prix unitaire : 178.00 USD selon la facture.
- Prix unitaire par rapport au taux de change 105.8100 DA
- La valeur de manquant en dollars :  $135,500 \text{ MT} \times 178.00 \text{ USD} = 24\,119.00 \text{ Dollar}$
- La valeur de manquant en dinars :  $24\,119.00 \text{ Dollar} \times 105.8100 = 2\,552\,031.39 \text{ Dinars}$

Le montant du préjudice sera donc représenté par la valeur de remplacement de 135.500 MT de MAÏS de même référence équivalent à la somme de : deux millions cinq cent cinquante-deux mille trente et un Dinars et 39 cts.

Donc, à partir de rapport d'expertise effectué par l'expert maritime de CRMA, on constate que :

- La Quantité reconnue selon Draft survey, est de : 22 002.399 MT
- La quantité portée sur B/L est de : 22 000.000 MT
- La différence constatée entre la quantité déterminée par « Draft survey » et la quantité sur B/L Est de (+2.399 MT).
- La quantité débarquée selon pesée : 21 864.500 MT

- Soit un manquant de - 135.500 MT

Dans les ports nationaux, seule la pesée est reconnue comme moyen de mesure du vrac sec. Il y a donc lieu de considérer un manquant de - 135.500 MT.

Le montant du préjudice est évalué à 2 552 031.39 DZD. Une lettre de réserve & un procès-verbal de constat ont été émis par ONAB TRADE pour un manquant de - 135.500 MT (copies en annexe)

Selon le rapport d'expertise établi le 23/02/2016, il a été constaté et reconnu à la fin du déchargement un manquant de 135.500 TM (Tonnes Métrique) de Maïs en vrac, ce dernier est dû à une mauvaise appréciation par le commandant du navire (représentant de l'armateur) des quantités reçues (manquant) à bord, et d'autre part, de la dispersion du produit pendant le déchargement.

#### **4. La procédure de règlement entre les parties (P&I club-CRMA et CRMA-ONAB)**

La détermination du montant de l'indemnité doit en principe correspondre au dommage subi, évalué par l'expertise.

Dans notre cas, le manquant est dû par la faute de l'armateur, donc il doit rembourser à l'assuré. Et Comme l'ONAB est assuré au niveau de la compagnie d'assurance CRMA, l'armateur doit rembourser à la CRMA.

Et pour cela le gestionnaire de la CRMA attend de l'assuré ONAB ou de son représentant qu'il prenne toutes les dispositions nécessaires pour conserver les droits de recours contre le transporteur (l'armateur) et pour leur permettre le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires, c'est-à-dire, il n'est pas demandé à l'assuré de suivre ces recours, son seul rôle est de formuler des réserves aux tiers responsables et d'établir un PV de constat contradictoire de façon que le gestionnaire de la CRMA puisse effectuer, le moment venu, les poursuites.

##### **4.1 Les responsabilités de l'armateur**

Le transporteur (l'armateur) est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge de port NIKOLAEV-UKRAINE jusqu'à leur livraison au destinataire port de Bejaia. Son obligation est tenue avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, armer,

équiper et approvisionner le navire convenablement, approprier et mettre en bon état toutes les parties du navire où des marchandises.

L'armateur est déchargé de la responsabilité si les pertes ou dommages subis par les marchandises proviennent des cas suivants :

- D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;
- Des périls, dangers ou accidents de la mer ;
- De la force majeure ;
- Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;
- D'un acte ou d'une tentative de sauvetage des vies ou des biens en mer ;
- Des faits constituant un événement non imputable à l'armateur.
- De toute autre cause n'étant pas due à une faute de l'armateur ou de ses préposés, lorsque l'armateur aura fait la preuve que ni sa faute personnelle ni la faute de ses préposés n'ont contribué à la perte ou dommage.

#### **4.2 La procédure de recours par P & I Club**

La procédure de recours se fait au cas par cas, qui stipule que l'armateur est tenu responsable de la marchandise depuis sa prise en charge au port de déchargement.

Là il y a lieu de distinguer entre la procédure amiable et la procédure judiciaire. Il arrive que l'armateur soit responsable d'un manquant très important, à ce moment-là l'assureur de la marchandise menace ce dernier d'une saisie conservatoire du navire.

Afin d'éviter la saisie, l'armateur, par le biais de son assureur c'est-à-dire P & I club (protection and indemnité club) qui ont des représentants en Algérie, mettent en place une lettre de garantie ou une caution bancaire. Dans le texte de cette caution, il sera stipulé que le montant de cette caution sera mise en jeu soit à l'issue d'une négociation à l'amiable entre les deux parties (l'assuré, par le biais de son assureur, et l'armateur, par le biais de son P & I club) ou bien d'une décision de justice définitive qui condamne le transporteur.

##### **4.2.1 Le rôle des P & I Club**

Les P & I Clubs sont des associations d'armateurs qui s'assurent mutuellement contre les risques de responsabilité qu'ils encourent vis-à-vis des tiers lors de l'exploitation de leurs

navires et contre quelques responsabilités contractuelles découlant de la gestion et de l'exploitation des navires.

Il faut savoir que les P & I Clubs offrent une large gamme de services caractérisée par l'émission de lettres de garantie Clubs à laquelle s'ajoute celle de conseil et d'assistance, de prévention des risques et d'expertises grâce à un important réseau de correspondants.

Le P & I Clubs se présente comme une mutuelle d'assurance où l'assuré est en même temps l'assureur, et les membres de ce Club contractent des couvertures sous certaines conditions.

La couverture est offerte non seulement en cas de pertes, dommages ou manquant à la cargaison mais aussi pour d'autres responsabilités qui peuvent inclure des pertes financières ou des dommages à un tiers.

#### **4.2.2 La démarche de remboursement par PI & Club pour CRMA**

Au moment de la déclaration de manquant, le gestionnaire de la CRMA tente dans un premier temps de transmettre une réclamation au représentant du club de l'armateur. Cette réclamation comprend certaines pièces justificatives : connaissance, lettre de réserve, rapport d'expertise et acte de subrogation, dans le but d'avoir la lettre de garantie.

Une fois que le dossier de réclamation soit transmis, et la lettre de garantie reçue, le départ de navire est autorisé, le représentant du club tente de faire des propositions de règlement à la CRMA qui a organisé une commission pour apprécier la teneur de cette offre. La CRMA n'est pas satisfaite de la première offre de (50 %), donc elle demande à chaque coup une amélioration de ce dernier jusqu'à ce que le représentant du club propose une offre satisfaisante de (75 %), dans ce cas, le gestionnaire de la CRMA ordonne au représentant du club de procéder au virement du montant proposé sur le compte de la CRMA. Donc tout est réglé par une procédure à amiable

La procédure amiable qui ne peut pas s'étaler indéfiniment dans le temps, car en matière de transport maritime, le droit d'exercer le recours par le biais de la justice expire dans un délai d'une année à compter de la date du sinistre. Dépassé ce délai, il perd le droit de recours.

Dans, notre cas, du remboursement du P & I club a été effectué par la négociation à l'amiable selon le pourcentage de (75 % de la valeur du manquant) .

**Chapitre 4 : Traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau  
CRMA- ONAB**

Par ailleurs, dans d'autre cas, lorsque la procédure à l'amiable n'a pas pu avoir lieu, il faut entamer la procédure judiciaire (il faut respecter les délais, une année maximum) au niveau du tribunal, section maritime et pour la date de l'audience programmée sera après trois mois (pour notification de l'armateur par voie d'huissier de justice) une fois que la décision de justice proclamée, dès lors la compagnie d'assurance entamera la saisie conservatoire du navire dès son entrée sur les eaux territoriales, et la procédure de saisie doit être adressée par le président du tribunal.

### 4.3 L'indemnisation de sinistre pour L'ONAB

Après 43 jours, le 08/05/2016, la CRMA rembourse à ONAB le manquant de la marchandise perdue qui se présente comme suit :

1 USD  $\Rightarrow$  106,713 Da. La CRMA applique le cours de jour d'achat (avis d'aliment).

La valeur d'indemnité = la valeur de préjudice - la franchise

La valeur de préjudice = la quantité de préjudice en (Tonnes Métrique) \* le prix unitaire en dollars \* le taux de change

- la valeur de préjudice =  $135,500 * 178 * 106,713 = 2\,573\,810,85$

La franchise = 05 % de la valeur de préjudice

- La franchise =  $0,05 * 2\,573\,810,85 \rightarrow 128\,690,54$  Da
- la valeur d'indemnité =  $2\,573\,810,85$  Da -  $128\,690,54$  Da  $\rightarrow 2\,445\,120,31$  Da

**Soit : DEUX MILLONS QUATRE CENTS QUARANTE Cinq Mille Cent vingt Dinars et Trente et Un Centimes (2 445 120,31 Da), indemnité dus et payable par CRMA à l'ordre de ONAB-TRADE.**



**5. Etude de l'évolution des montants de cotisations et d'indemnisations entre (CRMA-ONAB) et les remboursements effectués entre (P&I club-CRMA) sur une période de 2010-2015.**

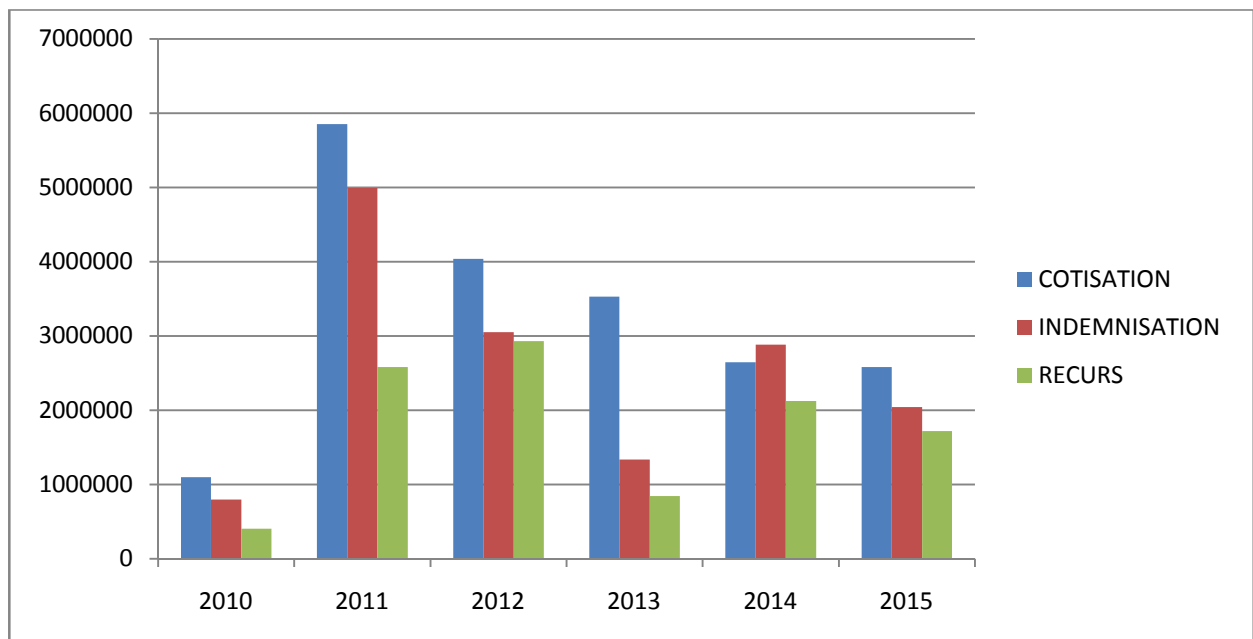
A travers ce point nous allons comparer les montants de ces cotisations payées par l'ONAB à l'ordre de la CRMA, les montants de règlement des 'indemnisations par la CRMA pour L'ONAB ainsi que les montants des remboursements des P & I club pour la CRMA, cette étude présentée dans le tableau suivant :

**Tableau N° 5 : Cotisations et Règlement ONAB ainsi que le remboursement de P & I club de 2010 à 2015**

Année/Branche	Cotisations	Indemnisations	Remboursements
<b>2010</b>	1 099 228,83 DA	798 716,45 DA	403 340,85 DA
<b>2011</b>	5 852 263,98 DA	4 996 916,59 DA	25 833 113,22 DA
<b>2012</b>	4 037 116,91 DA	3 053 022,44 DA	2 932 152,23 DA
<b>2013</b>	3 532 227,76 DA	1 335 916,70 DA	842 927,19 DA
<b>2014</b>	2 645 035,56 DA	2 885 569,56 DA	2 125 470,73 DA
<b>2015</b>	2 580 234,52 DA	2 044 820,50 DA	1 721 954,11 DA

La source : Document fourni par la caisse régionale de mutualité agricole (CRMA) de Bejaia.

**Figure N° 03 : Cotisations et Règlement ONAB ainsi que le remboursement de P & I club de 2010 à 2015**



La source : Etabli par nos soins en utilisant les données du tableau précédent.

**Chapitre 4 : Traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau  
CRMA- ONAB**

---

A partir des données du tableau et du l'histogramme , nous remarquons en 2010 que le taux de cotisation et l'indemnisation ainsi que le recours établi par P & I club est partiellement faible par rapport aux autres années ce la peut s'expliquer par la faible nombre d'expédition, l'année 2011, qui marque une évolution en terme de ce dernier, cela peut s'expliquer notamment d'une part, par le nombre d'expédition exercée par l'importateur ONAB et les quantités importées, et d'une autre, part ,cela peut s'expliquer par la nature des biens importés, qui se caractérisent par un risque de survenance particulièrement élevé.

En 2014, on assiste à un cas peu fréquent là où les indemnisations dépassent celles des cotisations cela est dû à une hausse de sinistre pendant cette année, c'est-à-dire que la cotisation ne peut pas faire face à tous les pertes et les dommages subis, néanmoins cela ne met pas la compagnie d'assurance en situation déficitaire vue que les recours de la P & I club couvre une partie de ces pertes.

Par ailleurs on remarque que le taux des recours et assez significative, ce lui ci est due à la charge de l'assurance de l'armateur ce qu'est explique que l'armateur est en partie responsable des sinistres occasionnés pendant la traversé.

## **Conclusion**

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

Lors de notre stage pratique au niveau de la compagnie d'assurance la CRMA de Bejaia, nous avons pu acquérir des connaissances assez longue sur l'activité d'assurance faculté maritime, sur laquelle nous nous somme penché dans notre étude et précisément le règlement d'un sinistre, que nous avons illustré par un cas réel qui est la constatation d'un manquant sur la marchandise transporté (MAIS en vrac), la démarche de remboursement de P & I club pour CRMA on premier lieu, et on deuxième lieu la démarche d'indemnisation de CRMA pour l'assuré ONAB.

L'objectif principal de cette compagnie d'assurance est de prendre en charge ces responsabilités et d'être toujours solvable. Compte-tenu d'une clientèle plus au moins faible dans le commerce extérieur, la CRMA doit innover et initier une nouvelle approche organisationnelle basée sur ses potentiels humains et professionnels aux normes de gestion moderne.

# *Conclusion générale*

Le transport maritime apparaît donc comme un transport qui reflète la complexité de différentes opérations entrantes dans le transport de marchandises par voie maritime, ce qui a amené les acteurs de la filière à prendre des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série de conventions à l'échelle internationale régissant le code maritime pour unifier une réglementation à l'échelle mondiale dans le but de faciliter les échanges commerciaux entre pays.

Entre autres, pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport maritime qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance transport maritime apparaît donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport maritime.

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

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

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

Pour apporter des réponses à notre recherche, on a entamé un stage au sein d'une compagnie d'assurance, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude d'un cas réel de sinistre, et par conséquent son indemnisation par la compagnie d'assurance, celui-ci peut se résumer de cette façon : premièrement l'assuré est tenu de déclarer le sinistre par suite, la compagnie d'assurance engage un expert maritime

pour dégager les modalités du sinistre et pour identifier les causes et les responsables de celui-ci.

Dans notre cas, la nature du sinistre est liée à un manquant dans la quantité à savoir le poids. Vu que la marchandise transportée (Maïs) le responsable étant l'armateur, de ce fait, le processus d'indemnisation est lancé, et qui se résume comme suit : la compagnie d'assurance, selon le contrat qu'elle a signé avec son client, a donné lieu à une indemnisation en faveur de 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 CRMA.

- 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 a des anomalies liées à l'opération de la pesée
- Pour ce qui est de la CRMA, 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*

## **Ouvrages**

- AGNES.P, l'essentiel du droit des assurances, Gualino lextenso éditions, France, 2012.
- ANDEL.J, CHARRE-SERVEAU.M, Lexique des termes d'assurance, édition L'arque, France, 2000.
- BAUWENS.V, WALHIN.J, La titrisation du risque d'assurance, larcier éditions, Bruxelles, 2008.
- CLOUD.D, Les assurances de personne, Collection droit des assurances, 2ème édition, Paris.
- COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, les grands principes de l'assurance, L'arque édition de la assurance, 10 édition, Paris, 2011.
- COUILBAULT.F, ELIASHBERG.C, LATRASSE.M, Les grands principes de l'assurance, 5<sup>ème</sup> édition, L'argus de l'assurance, Paris.
- DONALD.DAILLY.M, Logistique et transport international de marchandises, L'Harmattan, 1re édition, Paris, 2013.
- FREMONT.A, Intégration, non-intégration des transports maritimes, des activités portuaires et logistiques, CENTRE CONJOINT DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS, édition OCDE/FIT, France, 2009.
- GHISLAINE.L, HUBER.M, Commerce international, Gestion des opérations import-export, édition dunod, Paris, 2008.
- Guide des assurances en Algérie 2015.
- HENRIET.D, ROCHET.J, Microéconomie de l'assurance, Economica, Paris, janvier 1991.
- KOSSIA.A, FRANCAIS.T, Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime, édition LIT VERLAG, France, 2003.
- LAMBERT FAIVRE.Y, Droit des assurances, édition : Précis Dalloz, Paris, 1986.
- LANDEL.J, Lexique des termes d'assurance, édition : Précis Dalloz, 1986.
- LOTH.D, L'essentiel des techniques du commerce international, édition Publibook, France, 2009.
- MARCQ.J.P, Risque et assurance transports et logistique, L'argus de l'assurance, 2ème édition, France, 2011.
- NICOLAS.P.Y, le transitaire et le commissionnaire de transport, DFM, édition 1978, France.
- PAREAU.J, DUPHIL.F, BARELIER.A, DUBOIJ, Exporter, pratique du commerce international, 24<sup>e</sup> édition Foucher, France, 2013.



- VENTURELLI.N et MIANI.P, Transport Logistique, édition Le Génie des Glaciers, France, 2010.
- YEATMAN.J, Manuel international de l'assurance, édition Economica, France, 1998..

### **Mémoire et séminaire**

- Séminaire sur les assurances faculté maritime, Caisse nationale de mutualité agricole, Direction transport maritime, 30 mai 2012, Alger

### **Textes juridiques**

- La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance et protocole de signature (“Règles de La haye”).
- l'ordonnance n°95-07 janvier 1995 relative aux assurances
- L'ordonnance n95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N°06.04 du 20 février 2006.
- Code des assurances, institut français d'information juridique, droit.org, Edition : 30-08-2015.
- Code de commerce.
- Code maritime algérien.

### **Revus et autres**

- Centre de formation en commerce international CFCI, le commerce international,
- Cours de BTS assurance, les bases de l'assurance.
- Document interne de la CRMA
- Ecole nationale de la marine marchande de Saint Malo, commerce maritime et contentieux, France, 2003
- Fiche rédigée par PCI, TM&l, CETE de l'ouest, focus sur le transport maritime, France, juillet 2012
- Guide des assurances en Algérie 2015
- Guide Transport de marchandises 2014, caractéristique des offres et capacité des modes, mise à jour a été réalisée par Bruno MEIGNIEN
- M.DADDI HAMMOU, Analyse du comportement du consommateur dans le marché algérien des assurances, ENSSEA (EX INPS), Ingénieur d'Etat en statistique appliquée.

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

**Sites d'internet**

- [Http://www.lantenne.com/Les-Incoterms-2010\\_a16781.html](http://www.lantenne.com/Les-Incoterms-2010_a16781.html),
- [www.logtrans- services.fr](http://www.logtrans-services.fr).
- [www.lexinter.net](http://www.lexinter.net)
- [www.la financepourtous.com](http://www.lafinancepourtous.com), Le site Pédagogique sur l'argent et la finance
- [www.Devveloppement-durable. Gouv.fr / les- autoroutes- de- la-mer-une.html](http://www.Devveloppement-durable.Gouv.fr/les-autoroutes-de-la-mer-une.html)
- [www.logistique.consiel.org](http://www.logistique.consiel.org)
- [www.universalis. Fr](http://www.universalis.Fr)
- [www.cnma.dz](http://www.cnma.dz).
- [www.crma.dz](http://www.crma.dz).
- [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr): fédération française des sociétés d'assurance.

# *Lexique maritime*

« A »

**Abordage** : Collision de deux navires entre eux.

**Accostage** : manœuvre d'approche finale du navire à l'ouvrage conçu pour permettre le stationnement des navires leur amarrage et la manutention.

**Acconier** : entrepreneur de manutention.

**Affréteur** : personne qui loue un navire ou qui exploite un navire de location, selon les termes du contrat de location ou charte-partie d'affrètement

**Agent maritime ou consignataire de navire** : représente l'exploitant de navire (armateur ou affréteur à temps) dans un port d'escale il recrute le fret, délivre la marchandise, assiste le capitaine il est rémunéré par des commissions sur fret et des honoraires de consignataire

**Amarrage** : immobilisation d'un navire au moyen d'aussières à un quai ou une bouée.

**Armateur (shipowner)** : personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

**Arrimage (stowage)** : Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire.

**Avaries** : Dommages causés à un bien tels que les marchandises transportées, le navire, les installations portuaires etc.

« C »

**Cabotage** : se dit du navire sur des zones définies, en principe limité à un pays, le cabotage se distingue ainsi de la navigation au long cours et de navigation au bornage.

**Cale** : Espace sur un navire conçu et aménagé pour recevoir les marchandises transportées, entre la quille et le pont, et séparées par des cloisons transversales et/ou longitudinales.

**Capitaine** : Juridiquement c'est le commandant du navire. Dans le langage courant, c'est le second capitaine du navire, plus spécialement responsable au port des opérations de chargement et déchargement.

**Cargaison** : Mot désignant l'ensemble du chargement du navire

**Chargeur** : personne qui expédie de la marchandise sur un navire.

**Collision** : Choc d'un navire avec un quai ou un ouvrage portuaire

**Connaissance (bille of lading)** : titre représentant la propriété de la marchandise confiée par le chargeur à un armateur. Le connaissance est établi par l'armateur et il permet au destinataire de réclamer la marchandise auprès de l'armateur.

**Conteneur :** Engin de transport conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30, 40, pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m<sup>3</sup>.

« **I** »

**Incoterms :** règle internationale facultative pour l'interprétation des termes des contrats de vente à l'étranger.

« **F** »

**Facultés :** Désigne, pour les assureurs, la marchandise en opposition au corps qui est le navire.

**Franchise :** En anglais, " free time ", temps accordé aux clients pour prendre livraison des marchandises sans payer de frais de stationnement ou de surestaries de conteneur. Les franchises sont spécifiées dans les tarifs à l'import .il y a aussi des franchises à l'export quand le client ne charge pas ses conteneurs ou marchandise sur le premier navire en partance.

**Fret (Freight) :** ce terme désigne le prix de transport de marchandise.

« **J** »

**Jauge :** c'est le volume des espaces à l'intérieur ou, plus exactement, des espaces colos du navire. Elle est exprimée en tonneaux de jauge, unité de volume correspondant à 2,830 m<sup>3</sup>. Elle permet de se rendre compte des dimensions du navire.

« **M** »

**Manifeste :** document récapitulatif de tous les connaissements émis. Il comporte le nombre, le numéro, la marque, l'emballage et la nature de chaque marchandise et dans certains cas les détails au fret.

**Marchandises périssables :** il a une date de limitation de validité.

**Manifeste cargo :** mentionne le nombre et la nature de la marchandise avec du propriétaire.

**Multimodal :** désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport pour transporter une marchandise d'un point à un autre point. Le cabotage maritime peut ainsi faire partie d'un transport multimodal.

« **N** »

**Navire :** Nom générique pour les constructions flottantes de grande dimension, ayant un appareil propulsif. En droit l'appellation de " Navire " est réservée aux bâtiments qui

naviguent sur mer. Le navire est doté d'un statut spécial, comme une personne physique, il a un nom, un domicile et une nationalité. Un navire est dit armé, lorsqu'il est prêt à naviguer.

« **P** »

**Palette** : Support de chargement en bois conçu pour faciliter le stockage des marchandises et leur manutention. Les marchandises sont ainsi manipulées au chariot élévateur à fourche, accélérant les opérations de manutention. En transport ferroviaire et routier, les dimensions des palettes sont standardisées.

**Panneau** : Élément rigide et étanche placé horizontalement sur les ouvertures de cale (écoutille) d'un navire de charge. Les panneaux sont généralement actionnés par des dispositifs mécaniques ou hydrauliques. Aujourd'hui, sur les navires-porte-conteneurs, les panneaux peuvent être amovibles et manutentionnés par les portiques à conteneur ou les grues

**Pavillon** : Terme employé pour désigner l'insigne de la nationalité d'un navire. Les navires sont immatriculés sous pavillon français ou sous pavillon étranger. Ce sont les règlements du pays qui fixent les règles d'armement.

**Primordiales** : information primaire nécessaire pour introduire à quelle chose opposable

**P & I CLUB**: Abbréviation de PROTECTING AND INDEMNITY CLUB. Mutuelles d'Assurances issues de regroupement d'armateurs, pour se protéger des risques les plus courants non couverts par les polices d'assurances. DELMAS a comme P & I Clubs, le West of England, le UK Club, et le TT Club.

« **R** »

**Rade** : plan d'eau ayant un accès à la mer et pouvant servir de mouillage.

**Réserves** : constatation de manquant et d'avaries à la prise en charge de marchandises, en vue de déterminer ultérieurement les responsabilités.

**Remorquage** : société fournissant au navire des remorqueurs pour lui permettre d'assurer des manœuvres dans les accès au port.

« **S** »

**Shipping** : relation avec les organismes portuaires et le bord pour la programmation des ETA/ETS, et pour le suivi des opérations de chargement/déchargement.

**Shipchandler** : approvisionner de navire.

« **T** »

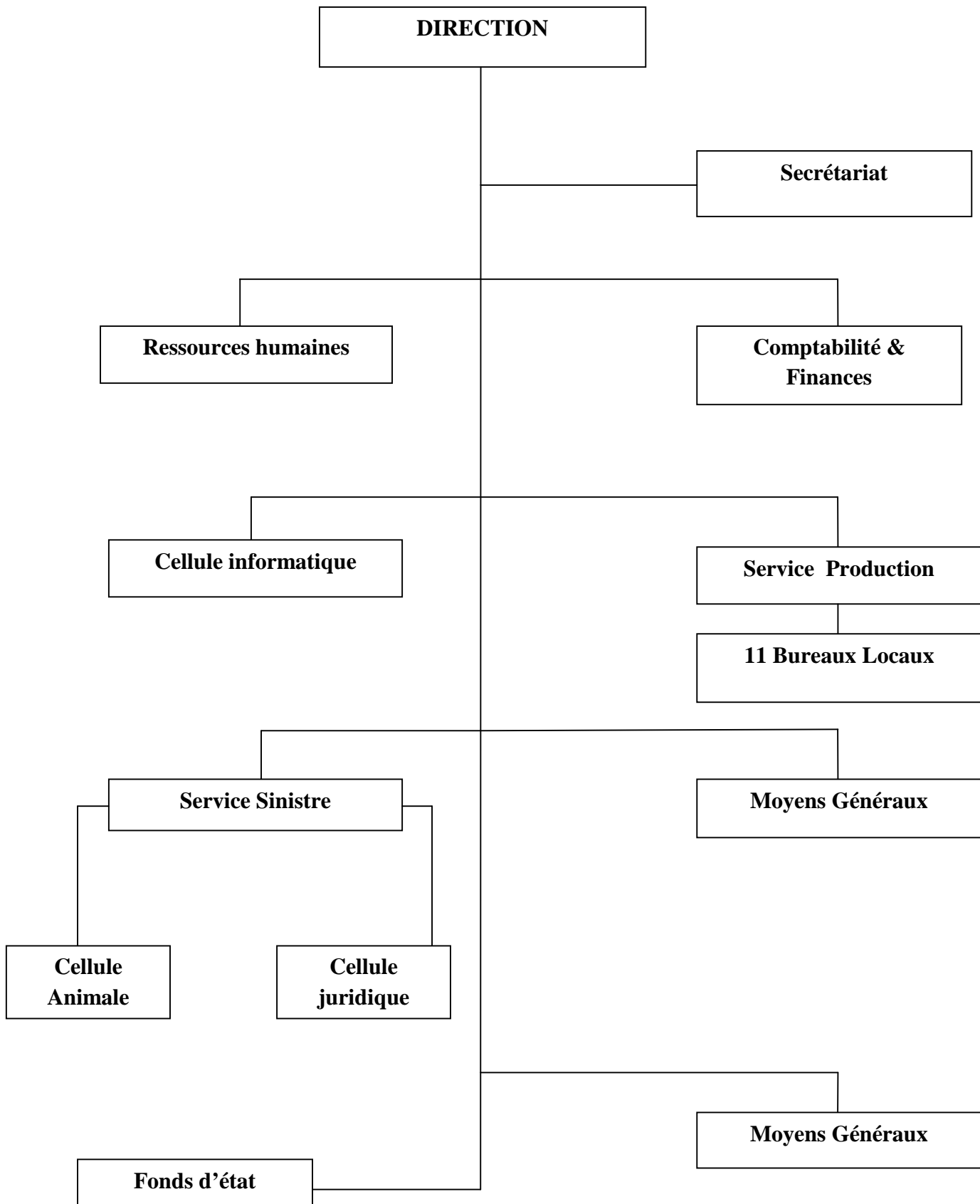
**Transitaire** : le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport.

**Le transbordement** : chargement d'une marchandise, d'un moyen de transport à un autre moyen de transport sans mise à terre.

# Annexes



**Annexe N°01: Organigramme de CRMA**





## MARITIME SURVEY AGENCY

**FACTURE COMMERCIALE**  
N° 17067



Fournisseur : AL GHURAIR RESOURCES L.L.C.  
66 ROUTE AL GHUBAIA, BATIMENT  
NATIONAL FLOUR MILL, P.O BOX 5326  
DUBAI EMIRATES ARABES UNIS

**DOIT: EPE ONAB TRADE SPA**  
4 CHEMINS DE KOUBA GUE DE  
CONSTANTINE ALGER AGERIE

CONTRAT NR 06/M/2015 DU 21/12/2015  
LETTRE DE CREDIT N° 16 5000030 DU 06/01/2016  
B/L N° 1 DU 02 FEVRIER 2016 VESSEL – M/V OURANIA

Quantité	Désignation	Montant
22.000,000 TONNES	MAIS EN VRAC D'ORIGINE UKRAINE CONTRAT DE VENTE : CFR UN BON PORT ALGERIEN	
	NOUS CERTIFIANT QUE LA MARCHANDISE LIVREE EST DE TOUS POINTS DE VUE CONFORME A LA FACTURE PROFORMA DU 21/12/2015 ET AU CONTRAT NR 06/M/2015 DU 21/12/2015.	
	ASSURANCE COUVERTE PAR L'ORDONNATEUR	
	PRIX: USD LA TONNE METRIQUE CFR UN BON PORT ALGERIEN	
	VALEUR FOB USD 162.50 X 22.000,000 MT	3,575,000.00
	VALEUR FRET USD 15.50 X 22.000,000 MT	341,000.00
	VALEUR COUT ET FRET USD 178.00 X 22.000,000 TONNES	3,916,000.00
	TOTALE :	3,916,000.00

ARRETEE LA PRESENTE FACTURE COMERCIALE A LA SOMME DE : TROIS MILLIONS  
NEUF CENT SEIZE MILLE SEULEMENT

Fait à Dubaï le 02 Fevrier 2016



Al Ghurair Resources L.L.C.  
P.O. Box 5326  
Dubai UAE  
T: +971 4 2559633  
F: +971 4 2559632  
www.alghurair.com

المغرب للموارد  
ص.ب. 5326  
دبي ا.ع.م  
الهاتف: +971 4 2559633  
الفاكس: +971 4 2559632  
www.alghurair.com



**MARITIME SURVEY AGENCY**

**Capt. Ahmed Medjtouh  
HULL & CARGO SURVEYS**

SIDI AHMED HAI OULTACHE LOT 3N° 73, 06000 - BEJAIA  
Mob: 0662 16 26 40 ..... Email: [bejaia@nefrous-pandi.com](mailto:bejaia@nefrous-pandi.com) ..... Fax: 034 21 93 19



**FINAL DRAFT SURVEY**

Vessel : M/V. OURANIA ..... Completed cargo discharge 21/02/2016 AT 14h

DRAFT			
PORT	FORE (m)	AFT (m)	MID (m)
STARBOARD	4.11	6.35	5.47
MEAN	4.11	6.35	5.34
CORRECTION		0.32	0.40
CORRECTED MEAN	4.11	6.35	5.34
MEAN OF MEANS CORRECTED	4.139	6.369	5.405

CORRECTIONS			
TRIM	1.83	m	T.P.C
L.B.P	1.61	m	M.T.C.1
L.C.F	2.05	m	M.T.C.2
1st TRIM CORRECTION	-2.16	mt	2nd TRIM CORRECTION
			13.852

DEDUCTIBLES		FINAL DISPLACEMENT	
BALLAST	10750.270 mt	Displacement at M.M.C	15619.500
FRESH WATER	103 mt	TRIM CORRECTION	-106.412
BUNKERS F.O	11136 mt	Displ. corr. for trim	15423.178
D.O	2910 mt	DENSITY	11.11
L.O	30 mt	Displ. corr. for density	15273.728
OTHERS		NET DISPLACEMENT	12251.695
TOTAL	11115.03		

SEA CONDITIONS \_\_\_\_\_ DRAFT MARKS CONDITIONS \_\_\_\_\_

INITIAL DISPLACEMENT	FINAL DISPLACEMENT	CARGO DISCHARGE
24978.017	12251.695	22026.395

According to the above calculation using the vessel's calibration scales and declared constant by the chief officer,

Weight of cargo on board is: 22026.395 Mt

The present draft survey report has been issued on 21/02/2016

Remarks: \_\_\_\_\_

CHIEF OFFICER      RECEIVER'S SURVEYOR      CHARTERER'S SURVEYOR      OWNER'S P & I SURVEYOR



M. NEFROUS PANDI  
10-15bis D'Algerie St. Constantine  
(Branch Office)  
100 Avenue M. El Ghazal, 06000 Bejaia  
0662 16 26 40  
034 21 93 19



MARITIME SURVEY AGENCY

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

Page 2  
R/L 1

**Shipper**  
"STATE FOOD AND GRAIN CORPORATION OF  
UKRAINE" PUBLIC JOINT STOCK COMPANY  
1, SAKSAHANSKOHO STR., KYIV, 01033,  
UKRAINE

**BILL OF LADING**  
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES



**Consignee**  
A L'ORDRE DE LA BADR

ORIGINAL

**Notify address**  
EPE ONAG TRADE SPA,  
4 CHEMINS DE KOUBA GUE DE  
CONSTANTINE ALGER ALGERIE

**Vessel** MV "OURANIA" **Port of loading** NIKOLAEV PORT, UKRAINE

**Port of discharge**  
UN BON PORT ALGERIEN

Shipper's description of goods	Gross weight	Net weight
MAIS EN VRAC D'ORIGINE UKRAINE / UKRAINE ORIGIN MAIZE IN BULK		22,000.000 MT

CLEAN ON BOARD 02 FEBRUARY 2016  
MASTER OF MV "OURANIA"  
CAPT. BILOUSOV DENYS

FREIGHT PREPAID  
LC NO 16 5000630  
NIF 000716097377968

(of which NIL on deck at Shippers risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

FREIGHT PREPAID as per Charter Party dated 22.01.2016  Received on account of freight:  Time used for loading _____ days _____ hours		SHIPPED 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 PREPAID Number of original B/L three		Place and date of issue NIKOLAEV PORT, UKRAINE 02.02.2016 Signature MASTER OF MV "OURANIA" CAPT. BILOUSOV DENYS	



*Denys Bilosov*





MARITIME SURVEY AGENCY

Shipper <b>"STATE FOOD AND GRAIN CORPORATION OF UKRAINE"</b> PUBLIC JOINT STOCK COMPANY 1, SAKSAHANSKOHO STR., KYIV, 01033, UKRAINE		Reference No K525
Consignee A L'ORDRE DE LA BADR		CARGO MANIFEST BILL OF LADING №1
Notify address EPE ONAD TRADE SPA, 4 CHEMINS DE KOUBA GUE DE CONSTANTINE ALGER ALGERIE		
Shipowner M.V. "OURANIA"		
Vessel M.V. "OURANIA"		
Port of discharge UN BON PORT ALGERIEN		
Port of loading NIKOLAEV PORT, UKRAINE		Number of Orig Bs/L № 1 3 (THREE)
Mark and numbers 024	Kind of package and description of goods MAIS EN VRAC D'ORIGINE UKRAINE / UKRAINE ORIGIN MAIZE IN BULK	Weight 22,000.000 MT
CLEAN ON BOARD 02 FEBRUARY 2016 MASTER OF MV "OURANIA" CAPT. BILOUSOV DENYS		
FREIGHT PREPAID LC NO.16 5000030 NIF: 000716097377968		
FREIGHT PREPAID MASTER OF MV "OURANIA" CAPT. BILOUSOV DENYS		
NIKOLAEV PORT, UKRAINE 02 FEBRUARY 2016		



MARITIME SURVEY AGENCY

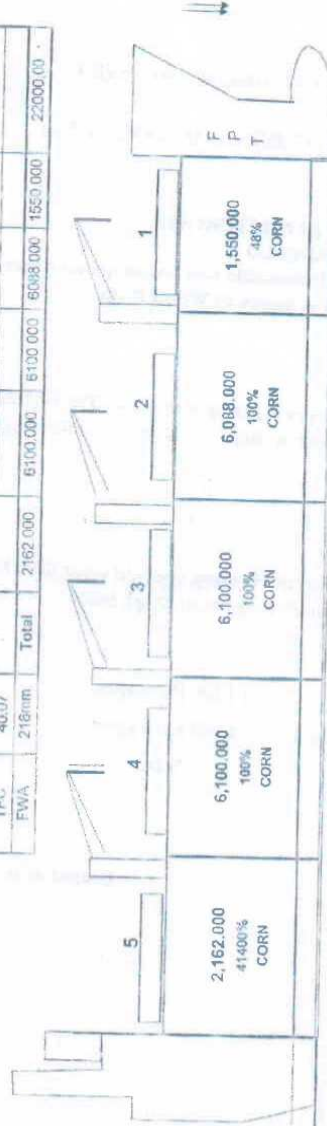
UNLOADING STOWAGE PLAN

M/V OURANIA-PANAMA

VOY: 0116 CARGO: CORN IN BULK SF= 480  
22.000 MT

Port Load: NIKOLAEV/UKRAINE  
Date : 02.02.2016  
Disch Port: BEJAIA  
Date : 11.02.2016

	Hold 1	Hold 2	Hold 3	Hold 4	Hold 5	Total
Summer Displ					33.833	
Summer Draft					9.67	
L.O.A					169.300	
BEAM					27.00	
TPC					40.07	
FWA					276mm	
	1550.000	6098.000	6100.000	6100.000	2162.000	22000.00



Remarks :

ARRIVAL DRAFT 1.025 AFT 8.6 MID 8.45 FWD 8.25

Prepared by

PYSKO MYKOLA  
CHIEF OFFICER





MARITIME SURVEY AGENCY



MARITIME SURVEY AGENCY

Agrément UAR 002/2013

FINAL REPORT OF CARGO DISCHARGE

Vessel : M/V OURANIA  
 Cargo : CORN IN BULK  
 Receivers : EPE O.N.A.B TRADE SPA  
 All fast : 17/02/2016 AT 08:50 H.L.T  
 Discharging started on : 17/02/2016 AT 12:30 H.L.T  
 Discharging completed on : 21/02/2016 AT 14:40 H.L.T

We undersigned, **Marine Survey Agency** as requested by **CRMA BEJAIA**, **CARGO RECEIVER INSURER** we duly monitored the whole cargo discharge and the following quantities have been recorded:

Free translation:

Nous soussignés, **Marine Survey Agency**, agissant pour le compte de **CRMA BEJAIA**, Assureur du Réceptionnaire de la cargaison, certifions avoir constaté et reconnu à la fin du déchargement ce qui suit:

Total discharged (total déchargé) : 21 864.500 MT  
 Quantity as per B/L. (quantité selon B/L) : 22 000.000 MT  
 Shortage (manquant) : - 135.500 MT

Remark:

"Cargo weighted by Port Weigh Bridge after passing ships scale. Master was not invited to witness this weighing. Master / Owners are not responsible for any shortage - loss - delay - result from such weighing to which vessel's officers - crew - did not participate."

Underwriter Surveyor  
 MSA  
 Port Operations  
 - 06 -




Only for Receipt  
 Ship's master





## MARITIME SURVEY AGENCY

	<b>Formulaire</b>	FOR_AGR 1_4
	<b>PROCES VERBAL DE CONSTAT</b>	Version : 00
	<b>N° 08/AGR/DCP/URB/16</b>	Page : 1/1
	<b>DU 21/02/2016</b>	



NAVIRE	: OURANIA DU 11/02/2016.
PARTIE DE	: 22 000,000 TONNES METRIQUES.
PRODUIT	: MAIS EN VRAC.
ACHETEUR	: EPE ONAB TRADE SPA - BEJAIA.
VENDEUR	: AL GHURAIR RESOURCES L.L.S - DUBAI - E.A.U.
PROVENANCE	: NIKOLAEV - UKRAINE.
DEBARQUE A	: PORT DE BEJAIA, POSTES 16 et 11.
DATE D'INTERVENTION	: DU 17 au 21/02 /2016.

**CONSTATATIONS :**

A la fin des opérations de déchargement, nous avons déterminé, ce qui suit :

- 21 864, 500 M/T de maïs en vrac, débarquées et réceptionnées, en bon état, selon pesage pont bascule.

- 135,500 M/T de maïs en vrac, dénombrées manquantes, au débarquement final.

===== 00000 =====

L'EXPERT ENACT SPA

 ENACT UR Bejaia  
 Chef Service Contrôle Produits  
 DAHMANI Abdelkader



LE RECEPIONNAIRE

  
 N. Belkacem

LE CAPITAINE

ONLY FOR RECEIPT

  
 Signature of Captain

\*Cargo weighted by Port Weigh bridge after passing ships rails. Master was not invited to witness this weighing. Master / Owners are not responsible for any shortage that may result from such weighing to which vessel's officers have not participated.\*

# *Tables de matières*

<b>Remerciement</b> .....	<b>I</b>
<b>Dédicace</b> .....	<b>II</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>III</b>
<b>Liste des figures et les tableaux</b> .....	<b>IV</b>
<b>Introduction générale</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre1 : Généralités sur les marchandises transportées par voie maritimes</b> .....	<b>4</b>
<b>Section 1 : Généralité le transport maritime</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Les principaux intervenants de transport maritime</b> .....	<b>4</b>
1.1 L'armateur .....	<b>5</b>
1.2 Les transitaires ou commissionnaire .....	<b>5</b>
1.3 L'agent maritime (consignataire) .....	<b>6</b>
1.3.1 Le consignataire de navire ou de la coque .....	<b>6</b>
1.3.2 Le consignataire de la cargaison .....	<b>6</b>
1.4. Le courtier maritime (conducteur en douane) .....	<b>7</b>
<b>2. Les différentes conventions internationales</b> .....	<b>7</b>
2.1 La convention de Bruxelles du 1924 .....	<b>8</b>
2.1.1 Le principe de responsabilité .....	<b>8</b>
2.1.2 Les cas d'exonération de responsabilités .....	<b>8</b>
2.2 La convention de Bruxelles du 1968 .....	<b>8</b>
2.3 Les règles Hambourg.....	<b>9</b>
2.3.1 Le champ d'application .....	<b>9</b>
2.3.2 Le fondement de la responsabilité .....	<b>9</b>
2.4 Les règles de Rotterdam .....	<b>10</b>
<b>3. Les incoterms</b> .....	<b>10</b>
3.1 Évolution et définition des incoterms .....	<b>10</b>
3.2 Le transfert de risques .....	<b>11</b>
3.2.1 Les incoterms maritimes .....	<b>11</b>

3.2.2 Les incoterms pour tous modes de transport .....	12
<b>Section 2 : Typologies de marchandises transportées par voie maritime et facteurs influençant leur cout d'assurance .....</b>	<b>14</b>
<b>1. Typologie des marchandises et document utilisés leurs de transportation maritime</b> .....	<b>14</b>
1.1 Typologie des marchandises transportées par voie maritime.....	14
1.1.1 Les vrac.....	14
1.1.2 Les marchandises diverses .....	15
1.2 La documentation nécessaire pour la transportation maritime de marchandise.....	15
1.2.1 La lettre de transport maritime (L.T.M) .....	16
1.2.2 Le connaissement "Bill of Lading" (B/L) .....	16
1.2.3 La facture commerciale .....	17
1.2.4 La liste de colisage.....	17
1.2.5 Le certificat d'origine .....	17
1.2.6 Le certificat d'assurance .....	17
<b>2 .Les facteurs influençant le cout de l'assurance de la marchandise .....</b>	<b>17</b>
2.1 La nature de la marchandise .....	17
2.2 Le mode de transport .....	17
2.3 L'itinéraire assuré .....	18
2.4 La nature des garanties couvertes .....	18
2.5 La nature de l'emballage, le marquage et l'étiquetage de la marchandise.....	18
<b>Conclusion.....</b>	<b>19</b>
<b>Chapitre 02 : Généralités sur les assurances .....</b>	<b>20</b>
<b>Section 1 : Étude générale sur l'assurance.....</b>	<b>20</b>
<b>1. Historique de l'assurance .....</b>	<b>20</b>
1.1 L'apparition de l'assurance maritime.....	21
1.2 L'apparition de l'assurance terrestre .....	21

1.2.1 L'apparition de l'assurance contre incendie .....	21
1.2.2 L'apparition de l'assurance sur la vie .....	22
1.2.3 L'assurance de la responsabilité civile .....	22
<b>2. Définition de l'assurance .....</b>	<b>23</b>
<b>3. Les éléments d'une opération d'assurance .....</b>	<b>24</b>
3.1 Le risque .....	24
3.2 La prime ou cotisation .....	24
3.3 La prestation de l'assureur.....	25
3.4 La compensation au sein de la mutualité .....	25
<b>4. Les différents acteurs d'une opération d'assurance .....</b>	<b>25</b>
4.1 L'assuré .....	25
4.2 L'assureur.....	26
4.3 Le Souscripteur.....	26
4.4 Le bénéficiaire .....	26
4.5 Un tiers .....	26
<b>5. Mécanismes de l'assurance.....</b>	<b>26</b>
5.1 L'homogénéité des risques .....	26
5.2 La dispersion des risques.....	27
5.3 La division des risques .....	27
5.4 Les techniques de division des risques.....	27
<b>6. Le rôle de l'assurance sur le plan économique et social .....</b>	<b>28</b>
6.1 Le rôle économique .....	28
6.2 Le rôle social .....	29
<b>Section 2 : Aperçu sur l'assurance maritime.....</b>	<b>29</b>
<b>1. Historique de l'assurance maritime.....</b>	<b>29</b>
<b>2. Définition de l'assurance maritime.....</b>	<b>31</b>
<b>3. Les types d'assurance maritime.....</b>	<b>31</b>

3.1 L'assurance corps maritime .....	31
3.2 L'assurance facultés maritime .....	32
<b>4. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime .....</b>	<b>33</b>
4.1 Les Compagnies d'assurance .....	33
4.2 Les agents maritimes d'assurance .....	33
4.3 Le courtier d'assurance.....	34
4.4 L'expert maritime .....	34
<b>Conclusion.....</b>	<b>35</b>
<b>Chapitre 3 : Le contrat d'assurance faculté maritime et son fonctionnement .....</b>	<b>36</b>
<b>Section 1 : La production d'un contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>36</b>
<b>1. Définition de contrat d'assurance facultés maritimes .....</b>	<b>36</b>
<b>2. Physionomie de contrat d'assurance faculté maritime .....</b>	<b>37</b>
2.1 Les conditions générales.....	37
2.2 Les conditions particulières .....	37
2.3 Les Clauses additionnelles et Conventions Spéciales .....	37
<b>3. Chronologie des opérations de souscription d'un contrat d'assurance facultés maritimes .....</b>	<b>38</b>
3.1 Importations.....	38
3.2 Exportations.....	39
<b>4. Les différentes polices de l'assurance faculté .....</b>	<b>39</b>
4.1 Police « abonnement ou flottant » .....	40
4.2 Police « d'assurance au voyage » .....	40
4.3 Police « à alimenter » .....	41
<b>5. Spécificités de l'assurance transport maritime (nature des risques garantis) .....</b>	<b>41</b>
5.1 Les avaries particulières .....	42
5.2 Les avaries communes.....	42
<b>6. Les principaux modes d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>43</b>
6.1 Les garanties franc d'avarie particulière, sauf (garantie « FAP SAUF ») .....	43
6.2 La garantie « TOUS RISQUE » .....	43
6.3 Dispositions communes aux deux modes d'assurance.....	44

<b>7. Les risques exclus dans tous les cas de garantie d'assurance.....</b>	<b>44</b>
7.1 Exclusion absolues .....	44
7.2 Exclusions relatives .....	45
<b>Section 2 : Obligations, droits des parties et tarification du contrat d'assurance faculté</b>	<b>46</b>
<b>1. Les obligations et les droits des parties de contrat faculté maritime.....</b>	<b>46</b>
1.1 Les obligations et les droits de l'assuré.....	46
1.1.1 Les mesures conservatoires et préventives à prendre par l'assuré .....	47
1.1.2 Les mesures conservatoires et préventives que l'assuré doit respecter ...	47
1.1.2.1 Mesures à prendre avant sinistre .....	48
1.1.2.2 Mesures à prendre en cas de sinistre.....	49
1.2 Les obligations et droits de l'assureur .....	50
1.2.1 Le paiement de l'indemnité .....	50
1.2.2 Concours de l'assureur .....	50
<b>2. Les tarifications du contrat d'assurance faculté maritime.....</b>	<b>51</b>
2.1 Procédé de tarification.....	51
2.2 Les facteurs de la tarification pour l'assurance faculté maritime .....	51
2.2.1 La valeur assurée .....	51
2.2.2 La fixation de la prime.....	52
2.2.3 Les surprimes.....	53
2.2.4. Réduction technique et rabais.....	53
2.2.4.1 Transport en conteneurs.....	54
2.2.4.2 Surveillance du déchargement .....	54
2.2.5 Séjour en magasin.....	54
<b>Conclusion.....</b>	<b>54</b>

<b>Chapitre 4 : traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté maritime au niveau (CRMA-ONAB) .....</b>	<b>55</b>
<b>Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil .....</b>	<b>55</b>
<b>1. Présentation de caisse nationale de mutualité agricole.....</b>	<b>55</b>
1.1 Historique de la CNMA.....	55
1.2 Organisation de la CNMA.....	56
1.3 Activités de CNMA .....	57
1.4 Avantage de CNMA .....	57
<b>2. Présentation de la caisse de Bejaia.....</b>	<b>57</b>
2.1 Les différents Bureaux locaux.....	58
2.2 Structure portefeuille de la CRMA de Bejaia.....	58
2.2.1 Évolution du chiffre d'affaire par branches.....	59
2.2.2 Le chiffre d'affaire généré par la branche maritime de 2008 à 2015.....	61
<b>Section 2 : Étude d'un cas pratique sur les assurances maritimes de la marchandise au niveau de (ONAB- CRMA) .....</b>	<b>62</b>
<b>1 .La production d'assurance d'un importateur « ONAB » ou niveau de la CRMA .....</b>	<b>63</b>
1.1 La sensibilisation de l'assuré sur l'importance de la prévention des risques .....	63
1.2 La vérification des procédures à suivre par l'assuré en cas de sinistre .....	63
1.2.1 Formulation des réserves .....	63
1.2.2 Constatation des dommages .....	64
1.2.3 La saisie conservatoire.....	64
1.2.4 La prescription .....	64
1.3 L'instruction du dossier sinistre .....	65
<b>2. La tarification d'un contrat établi entre CRMA et ONAB .....</b>	<b>65</b>
<b>3. Étude d'un cas sinistre de marchandise au niveau (ONAB – CRMA) sur le MAIS en vrac .....</b>	<b>67</b>
3.1 Les informations générales.....	67
3.1.1 Sur le navire.....	68
3.1.2 Sur le voyage .....	68



3.1.3 Sur la cargaison transportée.....	68
3.1.4 Reconnaissance à bord.....	68
3.2 Le rapport d'expertise de CRMA .....	69
3.2.1 Suivi du déchargement .....	69
3.2.2 Déroulement des opérations de déchargement .....	69
3.2.3 Draft final.....	70
3.3 Déclaration du sinistre .....	70
3.4 Évaluation de préjudice .....	70
<b>4. La procédure de règlement entre les parties (P&amp;I club-CRMA et CRMA-ONAB) ..</b>	<b>71</b>
4.1 Les responsabilités de l'armateur.....	72
4.2 La procédure de recours par PI & Club.....	73
4.2.1 Le rôle des P & I Club .....	73
4.2.2 La démarche remboursement par PI & Club pour CRMA.....	73
4.3 L'indemnisation de sinistre pour L'ONAB .....	74
<b>5. Étude comparative des montants de cotisation et indemnisation (CRMA-ONAB) ainsi que le remboursement (P&amp;I club-CRMA) sur une période de 2010-2015.....</b>	<b>75</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>78</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>79</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Lexique</b>	
<b>Annexes</b>	
<b>Table des matières</b>	

## Résumé

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

## Abstract

The shipping insurance transport in Algeria has appeared as an important element which encourage the exchanges of goods between differentes contries and espieccally lands capes rigions where we can find the shipping zones. Bejaia is one of the most major economical pole where the two oprations 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 CRMA enterprise is one of this later which contributed daily in the development of that activity towards the services which are poposed.

## ملخص:

تأمين النقل البحري في الجزائر هو بمثابة تشجيع على ازدهار تبادل السلع والبضائع بين مختلف البلدان ويساعد على تنمية المناطق الساحلية التي تحتوي على الموانئ.

وتعتبر بجاية قطب اقتصادي أين تجتمع فيها مختلف عمليات التصدير والاستيراد وتتمتع بجميع العوامل المساعدة على النقل البحري.

ولشركات التأمين مكانة في موضوع النقل البحري، ويعتبر الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي من بين هذه الشركات التي تساهم بصفة دائمة على تطوير هذا المجال وذلك عبر مختلف الخدمات التي تعرفها.