

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
وزارة النقل
Ministère des Transports



ÉCOLE SUPÉRIEURE
DE COMMERCE

Mémoire de fin d'études

*en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisé en
« Assurances transports »*

THEME :

**L'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur
la compagnie d'assurance**

Cas : SAA Assurances agence SIDI BEL ABBES

VERSION FINALE

Réalisé par :

Mr MERABET Mohammed el Amine
Mme MORSLI Zahra

Encadreur :

Monsieur : Moussa OUDAI

Membre de jury :

Président : Mr. BOUSAFI Kamel

Examineur : Mr. SIDI SAÏD

Encadreur : Mr. Moussa OUDAI

Année universitaire : 2021/2022

Remerciement

*Tout d'abord, nous remercions notre dieu, de nous avoir appris ce que nous ignorons, de nous avoir donné la force pour l'accomplissement de ce mémoire. Nous tenons à remercier notre encadreur Dr **MOUSSA OUDAI** pour son orientation et ses conseils tout au long de ce travail. Nos remerciements s'adressent aussi aux membres du jury qui nous font l'honneur en acceptant d'évaluer et faire soutenir notre travail.*

*Nous tenons aussi à exprimer toute notre reconnaissance aux enseignants intervenants du centre de formation **GEMAFORM** et toutes les personnes qui par leurs paroles, leurs écrits, leurs conseils et leurs critiques ont guidé nos réflexions , ainsi qu'à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail , ils trouvent ici l'expression de nos plus profonds remerciements.*

*Enfin, nous remercions notre compagnie d'assurance la **SAA** de nous avoir fait confiance et de nous avoir donné l'opportunité de participer à cette formation.*

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes parents qui m'ont aidé à devenir ce que je suis

aujourd'hui,

A mon cher frère YUCEF qui m'a toujours soutenu,

A toute ma grande famille MERABET ,

A toute l'équipe de la SAA Assurance,

A toute l'équipe de GEMAFORM,

A toute l'équipe de l'Ecole Supérieure de Commerce,

A tous mes amis, mon binôme madame MORSLI Zahra

A tous ceux qui me connaissent.

M.MERABET mohammed el amine

Dédicaces

Je dédie ce travail à mes parents, mon père allah yarahmo et à ma maman pour son sacrifice , son amour , son éducation et son soutien .

A mon cher mari qui m'a toujours soutenu

A mes chers enfants Yanis ET Mehdi,

A ma chère belle maman,

A mon cher frère et ma chère sœur,

A mon beau-frère, belle-sœur et mes neveux

A toute ma famille,

A toute l'équipe de la SAA assurance,

A toute l'équipe de GEMAFORM,

A toute l'équipe de l'Ecole Supérieure de Commerce,

A tous mes amis, mon binôme Mr MERABET Mohammed Elamine

A tous ceux qui me connaissent.

Mme.MORSLI zahra

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	I
LISTE DES ABREVIATIONS.....	II
LISTE DES FIGURES.....	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RÉSUMÉ.....	V
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CADRE CONCEPTUEL DU TRANSPORT MARITIME.....	4
SECTION 01: HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES.....	5
SECTION 02: LES INTERVENANTS DU TRANSPORT MARITIMES DES MARCHANDISES ET LES TYPES DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES.....	25
CHAPITRE II : ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	36
SECTION 01: GENERALITES SUR LES ASSURANCES.....	36
SECTION 02: ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	50
CHAPITRE III : CAS PRATIQUE AU SEIN DE LA SAA.....	70
SECTION 1 : PRÉSENTATION DE LA SAA.....	70
SECTION 2 : PROCESSUS D'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	83
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	105
BIBLIOGRAPHIE.....	108
ANNEXES.....	109
TABLE DES MATIÈRES.....	143

LISTE DES ABREVIATIONS

BL : Bill of Lading

CAAR : Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

CAAT : Compagnie Algérienne d'Assurance Transport

CASH : Compagnie d'assurance des hydrocarbures

CIAR : Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CNMA : Caisse Nationale de Mutualité Agricole

CAGEX : Compagnie Algérienne D'assurance Et De Garantie Des Exportateurs

CCR: Compagnie Centrale de Réassurance

CFR: Cost and Freight

CIF: Cost Insurance and Freight

CIP: Carriage and Insurance Paid to named place

CJ : Commission juridique

CMA : Code maritime algérien

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement

CPT: Carriage Paid to named place

DAP: Delivered At Place

DAT: Delivered At Terminal

DDP: Delivered, Duty Paid

DPU: Delivered At Place Unloaded

EVP : Equivalent Vingt Pieds

EXW : Ex Works

FAP SAUF : Franc d'avarie particulière sauf

FAS: Free Alongside Ship

LISTE DES ABREVIATIONS

FCA: Free carrier

FMI : Fond Monétaire International

FOB : Free On Board

IARDT : Incendie, Accident et Risque Divers, Transport

INCOTERMS : International Commercial Terms

ISO : Organisation internationale de normalisation

IPA : Inter Partner Assistance

GAM : Générale Assurance Méditerranéenne

GIG DZ : Gulf Insurance Group

GN : Gaz naturel liquéfié

LTA : Lettre de transport aérien

ONU : Organisation des Nations unies

PIB : Produit Intérieur Brut

P&I Club: Protection and Indemnity Club

RC : Responsabilité Civile

SAA : Société Nationale d'Assurance

SGCI : Société de Garantie du Crédit Immobilier

SAE : Société algérienne d'expertise

SNTM-CNAN : La société nationale de transport maritime-La Compagnie Nationale de Navigation

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les éléments d'une opération d'assurance	46
Figure 2 : Classification des assurances.....	47
Figure 3 : Réseau commercial de la compagnie SAA 2020.....	73
Figure 4 : Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance 2020.....	74
Figure 5 : Part de la compagnie SAA par branche 2020.....	76
Figure 6 : l'organisation de la direction générale de la SAA.....	78
Figure 7 : l'organisation de la direction régionale de la SAA.....	79
Figure 8 : l'organisation d'une agence de la SAA.....	81
Figure 9 : La production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA 2406 SBA période COVID 19 dans les trois périodes.....	103

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : INCOTERMS 2020 Versus 2010.....	23
Tableau 2 : Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance.....	75
Tableau 3 : Part de la compagnie SAA par branche.....	75
Tableau 4 : Souscription du contrat d'assurance police d'abonnement.....	88
Tableau 5 : Souscription d'un avis d'aliment.....	91
Tableau 6 : La production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA 2406 SBA période avant COVID 19 exercice 2019.....	102
Tableau 7 : La production des contrats d'assurance faculté maritime agence SAA 2406 SBA période COVID 19 exercice 2020.....	102
Tableau 8 : la production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA 2406 SBA période COVID 19 exercice 2021.....	102

L'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance

Cas : SAA

RÉSUMÉ

Ce travail de recherche vise à montrer l'impact de l'activité du transport maritime des marchandises sur la compagnie d'assurance, plus précisément la SAA.

Le transport maritime joue un rôle très important dans l'économie nationale et dans la mondialisation des entreprises. En dépit de cela, il est important de savoir qu'il est confronté à de nombreux risques qui peuvent affecter le navire ou les marchandises en cours de transport.

A ce titre, il est primordial d'avoir une protection efficace pour se prévenir de toutes sortes de risques, par une souscription d'assurance maritime, plus le transport maritime est actif plus l'assurance du transport maritime évolue.

MOTS CLÉS : Transport maritime, Marchandises, Assurance.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

INTRODUCTION GENERALE

Le commerce international a connu l'existence Depuis des siècles, il se définit comme l'échange de produits et de services entre les nations. Ce type de commerce a connu une nouvelle expansion en raison de la mondialisation économique.

L'évolution économique et l'augmentation des échanges commerciaux a nécessité une mise en place d'un service de logistique fiable qui est le transport maritime dont ce dernier offre des avantages en matière de coût, de sûreté, moins polluant, et la diversité des marchandises transportées, peu importe leurs dimensions, contrairement à d'autres moyens de transport tels que le transport aérien et terrestre.

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans le commerce International, il s'agit même de la pierre angulaire du volet stratégique du réseau économique et du commerce international

Selon la **CNUCED** le transport maritime Environ **80%** du commerce mondial en volume et plus de **70 %** en valeur sont transportés par mer et transités par les ports.

La navigation maritime fait face à de nombreux risques, des abordages maritimes, naufrages, incendie, la piraterie maritime, le risque géopolitique comme les zones de guerres et aussi les accidents d'origine -naturelle, ces derniers conduisent à un risque élevé de pertes et de dommages aux navires et à la cargaison.

Le transport maritime est soumis à des réglementations internationales strictes et, à ce titre, les entreprises qui se livrent à cette activité sont tenues de disposer d'une couverture d'assurance afin de se protéger et de protéger leurs clients.

L'assurance maritime couvre divers types de risques qui surviennent lorsque les bateaux sont en mer. Elle peut couvrir une variété de risques, y compris les dommages aux bateaux et à leurs cargaisons.

Les compagnies d'assurances ont mis en place des polices d'assurances avec des garanties adéquates à chaque risque qui peut survenir.

En Algérie la voie maritime est utilisée pour la majorité des échanges commerciaux ,ce qui signifie que le transport maritime est le moyen le plus utilisé ,et qui dit transport maritime dit assurance maritime .

En Algérie le marché assurantiel a évolué d'où il a connu l'apparition de nombreuses compagnies d'assurances publiques et privées, la **SAA** est l'une de ces compagnies d'assurances qui participent à l'évolution du secteur économique à travers les services qu'elles offrent.

Objectifs recherchés

Ce travail de recherche vise à montrer l'impact de l'activité du transport maritime des marchandises sur la compagnie d'assurance, plus précisément la SAA.

Problématique

La problématique principale de notre travail est la suivante :

En quoi consiste l'impact de l'activité du transport maritime des marchandises sur la compagnie d'assurance ?

De cette problématique découlent des questions secondaires suivantes :

- Qu'est-ce que le transport maritime ?
- Qu'est-ce qu'une assurance maritime ?
- Quel est l'impact de l'activité du transport maritime au sein d'une compagnie d'assurance ?

Hypothèses

Pour répondre à ces questions, notamment la principale, nous avons centré deux hypothèses qui peuvent aérer et développer les axes d'investigation de cette étude :

- **Hypothèse 01** : L'activité du transport maritime des marchandises exerce un impact significatif sur la compagnie d'assurance SAA ;
- **Hypothèse 02** : La crise sanitaire a impacté négativement l'activité du transport maritime des marchandises et en conséquence l'activité de la SAA.

Plan de recherche

Pour réaliser cette recherche, nous avons structuré notre travail autour de trois chapitres.

- Le premier chapitre s'étalera sur le cadre conceptuel du transport maritime, il est réparti en deux sections, la première touche l'historique et évolution du transport maritimes des marchandises, la seconde section concerne les intervenants du transport maritime des marchandises et les types des marchandises transportées.
- Le second chapitre sera également consacré à l'analyse des assurances maritimes, nous avons traité dans la première section, généralités sur les assurances et dans la deuxième section une présentation de l'assurance transport maritime.
- Enfin le troisième chapitre tente de concrétiser l'aspect théorique de notre recherche et qui porte sur l'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance au sein de la SAA, dans la première section dans lequel on traite la présentation de la compagnie SAA et dans une seconde section, une étude pratique au sien de l'agence SAA 2406 SIDI BEL ABBES afin de mieux comprendre le processus d'assurance transport maritime.

CHAPITRE I

Cadre conceptuel du transport maritime

CHAPITRE I : CADRE CONCEPTUEL DU TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime désigne un mode de transport se résumant au déplacement de marchandises **(ou de personnes)** par la voie maritime. Dans certains cas, le transport maritime peut englober les activités de pré et post-acheminement des marchandises.¹

Depuis des siècles, l'homme utilise les voies d'eau pour transporter des marchandises et des personnes. Le transport maritime ne doit son évolution qu'au développement du commerce international et aux échanges de marchandises toujours plus nombreux entre les pays. L'échange international de marchandises est une partie importante du commerce mondial et le transport maritime est l'un des moyens les plus efficaces pour le rendre possible.

Le commerce international maritime est l'utilisation des navires pour transporter des marchandises entre les pays pour le commerce international. Les navires sont chargés avec des marchandises qui peuvent être des matières premières, des produits manufacturés et des produits finis pour lesquels il existe une demande dans le monde entier. Le transport maritime offre des avantages économiques en termes de coûts et de temps, et permet d'atteindre des marchés qui ne seraient autrement pas accessibles.

Les organisations et les conventions internationales spécifiques au transport maritime ont également eu naissance et qui ont pour but la poursuite de cette évolution et la mise en œuvre des règles et des lois applicables dans tous les pays.

Dans ce premier chapitre, nous allons évoquer dans une première section, généralité sur le transport maritime des marchandises et le commerce international, ainsi que les organismes et conventions internationales du transport maritime ; et dans une deuxième section, on va mettre les définitions des intervenants du transport maritimes ; ainsi que les différents les types des marchandises.

¹ <https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-maritime/> consulté le 14/10/2022 à 19h00

SECTION 01: HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES

1. Définition du commerce international

L'expression « **commerce international** » désigne l'ensemble des flux de marchandises (**biens**) entre des pays différents. Au sens large, on y inclut également les flux de services marchands. Ces opérations trouvent leur origine dans l'antiquité, mais l'essor de l'échange moderne s'est accentué vers la fin de la seconde guerre mondiale.

1.1. généralité sur le transport maritime

Le transport maritime est un moyen de transport qui utilise des navires pour transporter des passagers et des marchandises sur les océans et les eaux intérieures. C'est l'un des moyens de transport les plus anciens et les plus utilisés du monde, car il offre une variété de services et de caractéristiques uniques, notamment une capacité de charge énorme, une bonne sécurité et des coûts de transport relativement bas. C'est également l'un des moyens de transport les plus sûrs et les plus fiables, ce qui en fait le choix idéal pour les entreprises et les particuliers souhaitant transporter des marchandises à travers le monde.

1.1.1. L'histoire du transport maritime

La « **révolution des transports maritimes** » peut être définie comme étant la mutation brutale des modes de transport par mer qui s'est opérée à partir du milieu du **XXe** siècle et qui a affecté tous les domaines liés à la navigation : révolution technologique, révolution financière, révolution commerciale, mais également la révolution géographique. Cette époque a vu également la refonte totale des itinéraires de trafic et un remodelage des ports. Il ne s'agit donc pas d'un progrès continu des procédés de transport de marchandises ou de passagers par mer tels qu'ont pu les connaître les siècles précédents, mais bien d'une remise en cause totale des modalités de transport²

² Louchet André, la révolution des transports maritimes : rôle de l'histoire ou révolution technique, université de Paris, 2009, disponible sur http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/louchet/article.html, (consulté le : 02/10/2022)

1.1.2. Evolution du transport maritime

Le transport maritime est le moyen de transport le moins coûteux et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux. Dans cette section, nous présenterons les différentes étapes qui marquent l'évolution de transport maritime, leurs caractéristiques ainsi que leur organisation.

1.1.2.1. L'émergence progressive de la vapeur Au plan international

Les conditions du transport maritime se modifient de façon substantielle du fait de l'apparition d'importantes innovations (**au milieu du XIXe siècle**). Dans la construction navale, le fer (**puis l'acier**) se substitue progressivement au bois permettant d'accroître les capacités des navires. La machine à vapeur produit un travail mécanique en utilisant la vapeur d'eau chauffée qui est envoyée sous pression à l'extrémité d'un cylindre où elle pousse un piston. Ce dernier entraîne alors un mécanisme type volant. La machine à vapeur permet donc de réduire les coûts et les temps de trajet sont réduits³.

1.1.2.2. La création des canaux L'invention des canaux développés de 1880 à 1914 permet de gagner un temps considérable

Les canaux sont des voies navigables construites par l'homme pour servir de raccourci aux navires, parmi ces canaux le canal de Panama ouvert en **1914** est le plus connu, celui-ci est conçu par Lesseps. Situé en Amérique centrale, il relie l'océan Pacifique à l'océan Atlantique. Ce dernier permettant de gagner un temps considérable, neuf heures contre plusieurs semaines, ce qui explique sa grande utilisation par les cargos. Au vu de la quantité de bateaux empruntant ce canal, ceux-ci sont obligés de réserver leur passage un an avant, prouvant ainsi son succès. Le canal de Panama est devenu l'un des carrefours mondiaux majeurs du transbordement, sa localisation génère un trafic intense et un essor des zones de logistiques qui sont les principales sources de revenus⁴.

³ Bertrand Blancheton(2009), « science économique », Dunod , Paris, p .56.

⁴ Ibid.p.54.

1.1.2.3. La naissance des portes conteneurs

La société américaine Mac Lean, basée à Honolulu, inauguré, en **1956**, d'après une expérience réussie de l'Armée américaine, un nouveau système de transport de marchandises le transport en «**containers**», c'est-à-dire le transport des marchandises ni en vrac, ni sous forme emballée selon la nature et la taille de l'objet (**céréales en sacs, liquides en barils, machines en caisses de tailles variables etc.**), mais pré-conditionnées dans des «**containers**» ou «**conteneurs**», sortes de «**cadres**» métalliques, fermés, de taille standard.

Cette disposition deviendra très rapidement une norme internationale, le conteneur standard étant un **EVP «Equivalent Vingt Pieds»**. Ces conteneurs, d'abord embarqués sur des cargos classiques modifiés, obligeront rapidement l'armement maritime à concevoir des navires spécialement affectés à cette tâche, les «**porte-conteneurs**» qui embarquèrent en infrastructure, puis en superstructure des séries de conteneurs empilés en «**slots**»⁵.

1.1.2.4. La flotte maritime internationale

Les projections relatives à la croissance du **PIB** et du commerce de marchandises annoncent une reprise potentielle mais fragile du commerce maritime. En février **2014**, le niveau de confiance exprimé par les interviewés se situait à **6,5** sur une échelle de **1 à 10**, contre **6,1** en novembre **2013**. C'est le niveau le plus élevé depuis que l'enquête a été lancée en mai **2008**.

Selon les prévisions, le volume du trafic maritime mondial devrait s'accroître de **4,2 %** en **2014**, sous l'effet dynamisant de la forte expansion des échanges des cinq principaux vracs secs, en particulier du minerai de fer et du charbon, ainsi que de la reprise du trafic conteneurisé et des expéditions de **GNL**. L'urbanisation continue de la Chine et les prix internationaux compétitifs du minerai de fer expliquent cette prévision de croissance des échanges des principaux vracs secs. Ceci étant dit, certains observateurs ont également fait remarquer que la période de forte expansion des échanges de produits de base entre **2003** et **2008** est révolue et ne reviendra pas de si tôt (**The Maritime Executive, 2014**)⁶.

1.1.2.5. Le rôle du transport maritime des marchandises dans le commerce international

Au cours des dernières décennies, le transport maritime a connu une très forte expansion due à l'augmentation des échanges commerciaux et à l'essor de la mondialisation.

⁵ Art André Louchet (2009), OP-CITÉ, P.2.

⁶ CNUCED, (2014), étude sur le transport maritime, p22.

Souvent surnommé "**l'âme du commerce mondial**", il demeure le mode de transport international dominant pour les marchandises et constitue l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement mondiales. Il représente plus de **80%** du commerce mondial en volume.

2. Définition du transport maritime des marchandises

Le transport maritime consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime, même si, occasionnellement le transporteur maritime peut prendre en charge le pré acheminement ou post-acheminement. Ce mode de transport couvre l'essentiel des matières premières (**pétrole et produits pétroliers, charbon, phosphates, etc.**). À côté de ce transport en vrac, il couvre également le transport de produits préalablement conditionnés se présentant sous forme de cartons, caisses, palettes, ce que l'on a coutume d'appeler de la marchandise divers.

Aussi le transport maritime est l'opération de déplacement des marchandises entre un pays exportateur vers un autre pays importateur, avec la traversions les eaux (**mer, océan, fleuve**), ces opérations trouvent leurs origines dans l'antiquité, mais l'essor de l'organe moderne apparaît vers la fin de la seconde guerre mondiale du fait de l'accroissement de la population donc la consommation et le développement des moyens de transport.

Aujourd'hui le processus de la mondialisation qu'induit une organisation spécifique des transports notamment de transport maritime qui assure **90% 24** de commerce mondial, selon les Statistiques de la **CNUCED (organisation de l'ONU) 80%** des marchandises transitent par voie maritime⁷.

2.1.Le contrat de transport en général

Le contrat de transport est un contrat commercial. Il est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport. Le contrat de transport de marchandise mentionne généralement ce qui est transporté (**catégorie des marchandises, poids, volumes**), les lieux de chargements et de déchargements, le nom du transporteur et celui du commissionnaire de transport, des mentions concernant la dangerosité, les Sommes à encaisser, des instructions particulières de livraison, les incoterms⁸, etc.

- Il est matérialisé par un document dénommé différemment selon le mode de transport⁹.

⁷ <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html> Consulté le(09/10/2022 à 17h30

⁸ Jean. PINEAU, « Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis, Université de Virginie,1986.

⁹ M.KESSAI et T.KHIMA, Les incidents de la livraison des marchandises par voie maritime Cas d'incidents

- En transport routier de marchandises, le document se nomme légalement lettre de voiture (**anciennement ou usuellement récépissé de livraison, bon de livraison...**) ;
- En transport aérien de marchandises, le document se nomme lettre de transport aérien (**L.T.A.**) ;
- En transport maritime de marchandises, le document se nomme connaissement maritime (**bill of lading**) .

2.1.1. Le contrat de transport maritime

C'est un contrat établi par un régime juridique uniforme de règle de "Hambourg" par lequel il indique les responsabilités d'un chargeur qui s'engage à payer un prix de transport à un transporteur lequel s'engage à son tour d'acheminer la marchandise en question vers une destination convenue.

- Le chargeur soit l'importateur ou l'exportateur ou l'auxiliaire ;
- Le transporteur est l'armateur c'est le propriétaire ou l'affréteur de navire ;

« Contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre ; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.¹⁰»

2.1.1.1. Les obligations des parties

a) Obligation de chargeur :

- Déclarer la marchandise à transporter (**sa nature, poids, volume, marque...**) ;
- Fournir un emballage adéquat (**si il y'a un défaut d'emballage si non l'armateur déclare un refus**) ;
- Présenter la marchandise au lieu d'embarquement à temps ;

b) Obligation d'armature :

- Charger/ décharger la marchandise avec soin ;
- Acheminer la marchandise vers la destination convenue dans le délai ;
- Émettre le document de transport à partir des données fournies par le chargeur ;

constatés au sein de la SARL transit Boudebza, mémoire de fin d'étude, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, 2013, page 08.

¹⁰ Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (règles de Hambourg), page 02.

- Notifier l'arrivée de navire ou réceptionnaire de la marchandise (**à l'arrivée de navire le réceptionnaire être présent au port de déchargement**)¹¹ ;

2.2. Connaissance maritime

Par contrat de transport maritime, le transporteur s'engage à déplacer une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix spécifié. Il est :

- A titre onéreux (**il y a un prix à payer**)
- Consensuel (**deux parties : le chargeur et le transporteur**)

Synallagmatique (**obligations de parts et d'autres**)

L'élément qui matérialise le contrat de transport est le connaissement délivré en quatre exemplaires :

- Un exemplaire destiné au commandant en chef du navire
- Un exemplaire destiné à l'agent consignataire
- Un exemplaire destiné au Shipper
- Un exemplaire destiné au réceptionnaire

2.2.1. Les différents types de connaissement

Ils sont :

- Le connaissement à ordre : l'échange se fait par donation (**remise**)
- Le connaissement nominatif : l'échange se fait souvent par endossement
- Le connaissement « **Reçu pour embarquement** » (**Received for shipment**)
- Le connaissement dit « **Embarqué** » (**Présence effective à bord du navire**)

2.2.2. Les informations contenues dans le connaissement sont

- Le nom du SHIPPER;
- Le nom du consignataire;
- La NOTIFY PARTY;
- Le nom du navire;
- Le numéro du voyage;
- Le port de chargement / déchargement / transbordement;

¹¹ Cours, transport et logistique international Master 2 université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, le 11/02/2020.

2.2.2.1. Le contrat d'affrètement

Il existe trois types d'affrètements : l'affrètement coque nue, l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps :

2.2.2.2. L'affrètement coque nue

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps défini sans armement ni équipage ou avec un équipage incomplet. L'affréteur à la gestion nautique et commerciale du navire.

2.2.2.3. L'affrètement au voyage

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé pour un voyage. Le fréteur conserve la gestion nautique et commerciale du navire.

2.2.2.4. L'affrètement à temps

Le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire pour un temps **(plusieurs mois, voire plusieurs années)**. Le fréteur conserve la gestion nautique du navire et l'affréteur assure la gestion commerciale¹².

2.3. Les documents de transport maritime

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

2.3.1. La lettre de transport maritime

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

¹² www.logistiqueconseil.org/article/transport-maritime/contratmaritime.html Consulté le 10/10/2022 à 19h30.

immédiatement prendre toutes les dispositions nécessaires pour en effectuer le dédouanement et la réception¹³.

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

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

Le connaissement est donc une pièce maîtresse dans la procédure 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 la couverture 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.¹⁴

2.3.3. La facture commerciale

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

2.3.4. Liste de colisage

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

¹³ Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2ème éd, paris, 2005, P.1997.

¹⁴ Article N°749 modifiant du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

2.3.5. Le certificat d'origine

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

2.3.6. Le contrat d'assurance

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

3. Les conventions liées au transport maritime des marchandises

Les règles du transport maritime sont des règles internationales, elles n'obéissent pas à des dispositions d'un seul pays, elles sont à la fois locales et internationales.

«En Algérie, le transport maritime est régi par l'ordonnance n°76/80 du 23 octobre 1976 portant code maritime Algérien, modifiée et complétée par la loi 98/05 du 25/06/1998 ainsi que de nombreuses conventions internationales conclues entre Etats»¹⁵.

De nombreuses conventions ont été élaborées dans des domaines variés et chaque convention fixe un cadre juridique propre à un mode de transport. Parmi, ces conventions les plus importantes dans le transport maritime on peut citer les conventions suivantes :

3.1. La convention de Bruxelles du 25 août 1924

Appelée aussi «**règle la Haye**» et entrée en vigueur le **2 juin 1931**. Elle régit le contrat de transport maritime sous connaissement et traite notamment les thèmes suivants¹⁶ :

3.1.1. Responsabilités et obligations

Le transporteur qui présente le propriétaire du navire a une lourde responsabilité. Il est responsable sur les marchandises dès qu'il les reçoit jusqu' au moment où ces dernières seront livrées au destinataire final.

Il doit mettre le navire en état de navigabilité (**armé, équipé, et approvisionné**) aussi qu'il est chargé d'assurer le bon déroulement des tâches relatives à la marchandise (**le chargement, la manutention, l'arrimage au transport et le déchargement**).

¹⁵ Code maritime Algérien.

¹⁶ Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporter à l'international, Ed Foucher, 4ème éd, France, 2009, p.138.

3.1.2.L'exonération

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

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

Appelée «**règle Visby**», c'est un protocole modificatif de la convention internationale de **1924** signée par **22** Etats, ce protocole modifie quelques articles et ajoutez d'autres points, il est entré en vigueur **23 juin 1977**¹⁷.

3.2.1.Responsabilité

Le protocole a instauré un système de doubles limitations par colis ou par unité et par kilogramme de poids brut de marchandises équivalents à **666 DTS**¹⁸ ou **2 DTS** par kilogramme. C'est ce que l'on appelle la déclaration d'intérêt à la livraison.

3.2.2.L'exonération et champs d'application

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

3.2.3.Champs d'application

Pour que la convention s'applique. Il faut que le transport se fasse entre ports relevant de deux états différents. Cette formule indique que la convention amendée ne peut régir que des trajets internationaux.

Cette condition est nécessaire mais pas suffisante, il faut en outre que soit :

- Le connaissement ait été émis dans un état signataire (**contractant**) ;
- Le connaissement contient une clause Paramount¹⁹ ;
- Le transport ait eu lieu au départ d'un port d'un état (**contractant**) ;
- Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée ;

¹⁷ Denis CHEVALIER et François DUPHIL, transporté à l'international, Op.cit. P.146

¹⁸ Droit de Tirage Spécial : unité de compte du Fond Monétaire International (FMI).

¹⁹ Terme utilisé en droit maritime pour désigner la clause par laquelle les parties soumettent les engagements à une norme déterminée, que ce soit pour la convention de Bruxelles, la convention de Bruxelles amendée en 1968 ou pour les règles de Hambourg.

3.3. La convention des nations unies sur le transport des marchandises par mer, (Intitulée les règles de Hambourg)

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

Cette convention fut adoptée le **31 mars 1978**²⁰ à l'initiative présente des pays du tiers monde. sa dénomination exacte est «la convention des Nation Unies sur le transport de marchandises sur mer », mais elle est plus connue sous le nom de «**règles de Hambourg** » de nom de la ville où elle a été signée.

3.3.1. Champs d'application

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

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

3.3.2. Responsabilité et exonération

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

La présomption de responsabilité pesant sur le transporteur s'accompagne d'une présomption de faute ou de négligence, il a une responsabilité pour le retard si la marchandise n'est pas livrée ; soit dans le cas de dépassement du délai convenu ; soit dans un délai «**raisonnablement exigé d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait** ». Au-delà de **60** jours de retard, la marchandise est réputée perdue. Enfin, les limites de la responsabilité sont fixées à **835 DTS**²¹ par colis et **2.5 DTS** par kilogramme brut en cas de perte ou d'avaries.

²⁰ Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, Paris, 1998, p.200.

²¹ Pierre BAUCHET, Op.cit., p.201.

3.4. Les règles de Rotterdam

Signées le **23** septembre **2009**, elles visent le contrat relatif au transport de marchandises entièrement ou particulièrement maritime. Le champ d'application de cette convention est :

- Transport maritime et transport multimodal ayant une phase maritime : multimodal ;
- Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un état contractant ;
- Application à tout type de document de transport, y compris le document électronique de transport ;
- Application aux marchandises en pontée.

4. Les incoterms

Le mot incoterms désigne une abréviation anglo-saxonne de l'expression «**international commercial termes**», signifiant «**termes du commerce international**» et traduite en français par «**conditions internationales de vente** » ou **(C I V)**. Les incoterms résultent d'une codification des modalités d'une transaction commerciale mise en place par la chambre de commerce internationale **(C C I)**.

Chaque modalité est codifiée par trois lettres et est indissociable du lieu de livraison auquel elle s'applique²².

4.1. Historique

Les principales expressions et abréviations employées dans le Commerce International n'étant pas toujours interprétées de la même façon dans tous les pays, la Chambre de Commerce Internationale a cherché à résoudre ce problème. Elle a donc publié en **1936**, une brochure énonçant les règles à suivre pour l'interprétation des principaux termes commerciaux²³.

4.1.1. Définition des incoterms

Les incoterms sont l'abréviation de l'expression anglaise « **International commercial Terme** ». Il s'agit de clauses standardisées, reconnues par tous les acteurs du commerce international, qui

²² Donald DAILLY , Logistique et transport international de marchandises, Ed l'Harmattan, 1ère édition Paris, 2014, P60.

²³ PASCO C, commerce international, 4eme édition dunod, paris, 2002, P74

permettent de répartir clairement les coûts et les risques entre l'acheteur et vendeur lors de la conclusion et de la réalisation d'un contrat de vente à l'international. Ils visent à fournir une série de règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux les plus utilisés en commerce extérieur. Ils définissent avec précision les obligations du vendeur et de l'acheteur dans le cadre d'une vente internationale²⁴.

4.1.1.1. Incoterms multimodaux

- **EX-Works**, à l'usine (**lieu convenu**)
- **FCA**, Franco transporteur lieu de livraison convenu
- **CPT**, Port payé jusqu'au lieu de destination convenu
- **CIP**, port payé, assurance comprise jusqu'au lieu de destination convenu
- **DAP**, rendu au lieu de destination convenu
- **DPU**, Rendu au lieu de destination déchargé
- **DDP**, rendu , droits acquittés au lieu de destination convenu

4.1.1.2. Incoterms maritimes

- **FAS**, franco le long du navire port d'expédition convenu
- **FOB**, franco à bord port d'expédition convenu
- **CFR**, coût et fret port de destination convenu
- **CIF**, coût, assurance et fret port de destination convenu

4.2. Classification des INCOTERMS selon leur famille

Nous pouvons distinguer quatre familles

4.2.1. Famille « E » pour « Ex Works » lieu convenu

Le vendeur met la marchandise à la disposition de l'acheteur dans ses locaux ou dans un autre lieu convenu²⁵.

²⁴ Jean Belotti, op - cité, p.94.

²⁵ à partir du Cours –Transport international des marchandises, P.57 de **M .M.O.AMMOUR** Consultant formateur à L'école GEMAFOR, ALGER, (formation PGS ASSURANCE TRANSPORT PROMO 2021/2022)

4.2.2.Famille « F » pour Free (**franco**)

Le vendeur organise et paie le transport préalable dans le pays d'exportation mais n'assume ni les frais ni les risques du transport principal. Il remet la marchandise à un transporteur désigné par l'acheteur.

4.2.3.Famille « C » pour « **cost** » ou « **carriage** »

Le vendeur paie les frais du transport principal mais n'en assume pas les risques (pertes, dommages et frais supplémentaires dus à des faits postérieurs à l'embarquement ou à l'envoi).

Il y a dissociation entre le transfert des frais et des risques.

4.2.4.Famille des « D » pour « **Delivered** »

Le vendeur assume les frais et les risques jusqu'au lieu de destination convenu.

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

Ex-Works (lieu convenu)

correspond à l'obligation minimum du vendeur qui a dûment livré la marchandise dès lors que celle-ci, emballée, est mise à la disposition de l'acheteur dans ses locaux ou dans un lieu convenu **sans accomplir les formalités douanières export et sans chargement** sur un véhicule quelconque d'enlèvement.

- Il est **approprié pour le commerce national**. Il est l'obligation minimum dans les échanges nationaux.

- Cet **INCOTERM** ne devrait pas être utilisé lorsque l'acheteur n'est pas en mesure d'effectuer ou faire effectuer les formalités douanières d'exportation²⁶.

FCA (locaux du vendeur)

Est approprié pour le commerce international. **FCA « locaux du vendeur »** correspond à l'obligation minimum à l'export (**pays tiers**), car il permet l'accomplissement des formalités douanières export par le vendeur.

²⁶ Corinne PASCO, commerce international, Ed. Dunod, 4^{ème} édition, Paris, 2002, pp.61-62 .

CPT – CIP

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

Le vendeur supporte le coût du transport jusqu'au lieu de destination mais n'est plus responsable des marchandises, qui voyagent aux risques de l'acheteur. En effet, le transfert des risques intervient au moment de la livraison, dès que les marchandises sont remises au transporteur, tandis que le transfert des coûts à l'acheteur a lieu lorsque les marchandises arrivent à destination.

CIP – Carriage and Insurance Paid to (port payé assurance comprise jusqu'à)

Le vendeur supporte les coûts de transport jusqu'au lieu de destination indiqué par l'Incoterm. Règle fréquemment utilisée, notamment pour le transport conteneurisé, le **CIP** permet de maîtriser l'acheminement des marchandises jusqu'à un point donné.

De même que pour le **CPT**, les frais de déchargement au lieu de destination convenu ne sont à la charge du vendeur que si le contrat de transport le prévoit.

En revanche, à la différence du **CPT**, le vendeur a l'obligation de souscrire une assurance couvrant les risques liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination.

4.3. Les Incoterms DAP, DPU et DDP

S'agissant des règles Incoterms **D**, la livraison étant effectuée dans le pays de destination, le transfert des risques intervient dans celui-ci.

En vertu de ces Incoterms dits de « **vente à l'arrivée** », la marchandise voyage aux risques du vendeur qui assume l'ensemble des risques et des coûts liés au transport des marchandises jusqu'au lieu de destination.

4.3.1. DAP – Delivered At Place (rendu au lieu de destination)

Cet Incoterm signifie que les marchandises sont considérées comme livrées lorsqu'elles sont mises à disposition de l'acheteur à destination sur le moyen de transport arrivant, sans être déchargées. En vertu de cette règle, le vendeur prend en charge le transport des marchandises jusqu'au point de livraison convenu, dans le pays de destination.

Ainsi, sauf si le contrat de transport en dispose autrement, c'est à l'acheteur qu'incombent les formalités douanières, le paiement des droits et taxes dus en raison de l'importation et le déchargement des marchandises à destination.

4.3.2.DPU – Delivered at Place Unloaded (rendu au lieu de destination déchargé)

Le DPU remplace le DAT 2010 et devient une nouvelle règle des Incoterms 2020.

Cette règle signifie que les marchandises sont considérées comme livrées, une fois déchargées du moyen de transport et mises à disposition de l'acheteur au lieu de destination convenu (**terminal ou autre**).

Le **DPU** est la seule règle Incoterms qui oblige le vendeur à décharger les marchandises à destination.

4.3.3.DDP – Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)

Règle Incoterm qui confère le niveau maximal d'obligations au vendeur, qui assume tous les risques et frais, y compris de dédouanement, jusqu'au lieu convenu.

Ainsi, en vertu de cet Incoterm, les marchandises sont livrées dédouanées, prêtes à être déchargées au lieu de destination.

Seuls les frais d'assurance et de déchargement à destination sont à la charge de l'acheteur.

4.4.Les Incoterms maritimes

Les 4 Incoterms sont dits « **maritimes** » car ils sont destinés à être utilisés lorsque le vendeur place les marchandises à bord (**ou dans le cas du FAS, à proximité**) d'un navire, dans un port maritime ou fluvial. En pratique, les Incoterms maritimes sont réservés au transport de marchandises en vrac et au transport maritime conventionnel, l'acheminement en conteneurs étant spécifiquement régi par les Incoterms multimodaux²⁷.

²⁷<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf>, P.05 (consulté le 30 octobre à 09h00)

4.4.1. Les Incoterms FAS et FOB

4.4.1.1. FAS – Free Alongside Ship (franco le long du navire)

Les frais (**et risques**) sont transférés à l'acheteur lorsque les marchandises sont placées le long du navire (**par exemple sur un quai**) au port d'expédition désigné.

L'acheteur supporte ainsi tous les coûts relatifs aux marchandises à partir du moment où elles ont été livrées (**chargement, transport maritime et déchargement du navire**).

4.4.1.2. FOB – Free On Board (franco à bord du navire)

Le transfert des frais (**et des risques**) intervient dès que les marchandises sont chargées à bord du navire désigné par l'acheteur, au port d'embarquement convenu.

Ainsi, à la différence du **FAS**, le chargement du navire incombe au vendeur.

4.4.2. Les Incoterms CFR et CIF

4.4.2.1. CFR – Cost and Freight (coût et fret)

Tout comme les règles C multimodales, le transfert de risques et de frais est dissocié. Les risques sont transférés à l'acheteur au port de départ lorsque les marchandises sont livrées à bord du navire, alors que les coûts sont supportés par le vendeur, en vertu du contrat de transport, jusqu'à l'arrivée des marchandises au port de destination convenu, déchargement non compris.

Ainsi, par principe, les coûts de déchargement du navire incombent à l'acheteur, de même que les frais de manutention qui en découlent, excepté lorsque le contrat de transport en dispose autrement.

4.4.2.2. CIF – Cost Insurance and Freight (coût, assurance et fret)

Équivalent du CIP multimodal, le **CIF** maritime s'en distingue par le niveau de couverture d'assurance exigée, plus limitée que la couverture tous risques du **CIP**. Néanmoins, l'assurance doit couvrir au minimum le prix de la marchandise majoré de **10 %**.

4.5. Les principaux changements des Incoterms 2020

4.5.1. Connaissances avec mention de mise à bord (nouvelle option de la règle FCA)

La version **2020** a ajouté une option permettant aux parties de répondre aux exigences des banques dans le cadre d'un crédit documentaire (**ou lettre de crédit**)

Cette nouvelle option permet au vendeur d'obtenir la remise du document de transport attestant du chargement à bord. Il sera désormais possible de convenir avec l'acheteur la remise d'un connaissance maritime (**ou tout autre document de transport**) avec la mention « **on board** » ou « **reçu pour expédition** ».

Cette option a été créée afin de se conformer à la législation de certains exportateurs qui exigent le crédit documentaire et ne reconnaissent que les documents de transport classiques (**CMR, LTA, connaissance maritime**)²⁸.

4.5.2. Différenciation du niveau de couverture d'assurance entre le CIF et le CIP

La version **2010** imposait au vendeur un niveau de couverture minimale identique pour les deux règles. La règle Incoterm **CIP** impose désormais une obligation de couverture « **tous risques** », qui augmente le niveau d'assurance et donc le coût de la prime à la charge du vendeur.

4.5.3. Le DAT 2010 devient le DPU 2020

Il s'agit de l'évolution ayant l'impact le plus significatif en termes d'évaluation en douane.

Dans les règles Incoterms **2010**, la seule différence entre **DAT** et **DAP** résidait dans le fait que pour le **DAT**, le vendeur livrait les marchandises une fois déchargées du moyen de transport se présentant sur le terminal. Tandis que pour le **DAP**, les marchandises étaient considérées comme livrées une fois mises à disposition de l'acheteur sur le moyen de transport sans être déchargées.

Dans la version **2020**, l'**ICC** a décidé de procéder à une double mise à jour des règles DAT et DAP:

²⁸<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf>, P.06 (consulté le 30 octobre à 10h00).

- l'ordre dans lequel apparaissent les deux Incoterms a été inversé : le **DAP**, où la livraison intervient avant le déchargement des marchandises à destination, arrive à présent avant l'ancien **DAT** ;
- l'appellation **DPU (Delivered at Place Unloaded – livré au lieu déchargé)**, remplace la règle **DAT (rendu au terminal)**, dans la mesure où le lieu de destination n'est pas seulement un terminal ;
- l'intégration de dispositions relatives à la sécurité : intrinsèquement liées aux exigences de transport, une rubrique spécifique aux impératifs de sûreté-sécurité a été intégrée dans la version **2020**, ainsi que les coûts inhérents à ces impératifs.

Incoterms	Définition	Version 2020	Version 2010
EXW	EX-Works – départ usine	oui	oui
FCA	Free Carrier – franco transporteur	oui (option de connaissance à bord)	oui
FAS*	Free Alongside Ship – franco le long du navire	oui	oui
FOB*	Free On Board – franco à bord	oui	oui
CFR*	Cost and Freight – coût et fret	oui	oui
CIF*	Cost Insurance and Freight paid to – coût assurance et fret	oui	oui
CPT	Carriage Paid To – port payé jusqu'à	oui	oui
CIP	Carriage and Insurance Paid to – port payé, assurance comprise, jusqu'à	oui (assurance tout risque par défaut)	oui (assurance minimale)
DAP	Delivered At Place – rendu au lieu de destination	oui	oui
DAT	Delivered At Terminal – rendu au terminal	non	oui

DPU	Delivered At Place Unloaded – rendu à l'adresse de déchargement	oui	non
DDP	Delivered Duty Paid – rendu droits acquittés	oui	oui

Tableau 01 : INCOTERMS 2020 Versus 2010 Les modifications principales sont portées en rouge.

Source : à partir du Cours –Module Assurance Transport sur Facultés Maritimes de **M.RAHEM - Kamel /DGATC/SAA ASSURANCE P.08** (formation PGS ASSURANCE TRANSPORT PROMO 2021/2022 ECOLE GEMAFORM ALGER).

4.6. Le rôle des incoterms

Les incoterms jouent un rôle important dans le commerce international :

- Une définition précise du transfert de risque sur la marchandise, du vendeur à l'acheteur ou de l'exportateur à l'importateur.
- Une définition précise du transfert de l'obligation de livraison du vendeur ou de remise à un transporteur désigné.
- Une définition précise de la répartition des frais administratifs et logistiques entre le vendeur et l'acheteur pendant le transport de marchandise.
- Définir la prise en charge de l'emballage, le marquage, les opérations de manutention, de chargement et de déchargement des marchandises ou l'empotage et de dépotage des conteneurs ainsi que les opérations d'inspection.
- Fixation des obligations respectives pour l'accomplissement d'exportation et/ou d'importation, le règlement des droits et taxes.

4.7. Les obligations des incoterms

Les incoterms définissent les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur dans le cadre de contrat de commerce international concernant le chargement, le transport, le type de transport, les assurances et la livraison.

Il s'agit donc ici d'une répartition des frais de transport, première fonction des incoterms. Le deuxième rôle des incoterms est définir le lieu de transfert des risques, c'est-à-dire qui devra supporter le vendeur ou l'acheteur l'avarie en cas de mauvaise exécution du transport et le troisième rôle il concerne la fourniture des documents et l'information.

SECTION 02: LES INTERVENANTS DU TRANSPORT MARITIMES DES MARCHANDISES ET LES TYPES DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

1. Les intervenants dans une expédition maritime

1.1.Définition

Le transport maritime à l'international nécessite l'intervention des intermédiaires qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

1.1.1.Le chargeur

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

1.1.2.Le transporteur

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

Propriétaire : c'est lui auquel appartient juridiquement le navire. Le propriétaire peut être l'armateur ou le transporteur ;

L'armateur : c'est la personne physique ou morale qui arme le navire en lui fournissant le capitaine, l'équipage, le matériel, les vivres et les combustibles ;

Le transporteur : c'est la personne physique ou morale qui exploite le navire et au code maritime algérien il est considéré comme le seul responsable des marchandises transportées²⁹.

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

- La Compagnie Nationale de Navigation (**SNTM-CNAN**) ;
- La Compagnie spécialisée dans le transport maritime des Hydrocarbures et des produits chimiques (**SNTM-HYPROC**) ;
- Entreprise Nationale de Transport Maritime de voyageurs (**ENTMV**).

1.1.3.L'agent consignataire

On distingue deux catégories de cosignataires :

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

²⁹ Article 802 du code maritime algérien. Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

1.1.3.1. Le consignataire du navire

Selon le code maritime algérien (CMA), «Est considéré comme consignataire du navire, toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat de l'armateur ou 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 ³⁰».

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

- Il prend en charge les marchandises sur document sans en prendre livraison ;
- Il commande pour ses clients les travaux de manutention à bord et à terre ;
- Il recrute du fret aux compagnies de navigation ;
- Il contrôle et paie les factures des fournisseurs du navire (**provisions, carburant etc**) ;
- Il établit les comptes d'escale des navires ;
- Il signe les connaissements ainsi que les manifestes ;
- Il encaisse les frets à l'import et à l'export pour le compte de ses clients etc.

1.1.3.2. Le consignataire de la cargaison

Le code maritime algérien «*est considéré comme consignataire de la cargaison toute personne physique ou morale qui, en vertu d'un mandat des ayants droits de la marchandise, s'engage moyennant une rémunération, à prendre livraison de la marchandise au non et pour le compte de ses mandats, de payer le fret pour les marchandises, s'il est dû, répartir les marchandises entre les destinataires*³¹».

1.1.4. Le manutentionnaire

Selon le CMA, «*la manutention portuaire se fait suivant contrat lieu à rémunération.*

*L'entrepreneur de la manutention portuaire est responsable des fautes envers celui qui requiert ses services*³²».

Le manutentionnaire est chargé des opérations :

³⁰ Article 609 du code maritime algérien, P 167, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

³¹ Article 612 du code maritime algérien P.165, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

³² Article 195 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

- D'embarquement ;
- D'arrimage ;
- De désarrimage ;
- De débarquement ;

De mise ou de reprise des marchandises sur terre pleine ou dans les magasins.

1.1.5.L'aconier (mission réalisée par les entreprises portuaires)

Les opérations d'aconage se font en vertu d'un contrat négocié et donnant lieu à rémunération. **«L'aconier est responsable de ses fautes envers celui qui requiert ses services³³».**

Il prend en charge ses opérations :

- De réception ;
- De pointage ;
- Reconnaissance à terre des marchandises embarquées ou débarquées.

1.1.6.Le transitaire

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

- Il conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport ;
- Il le renseigne sur les formalités exigées par les administrateurs du commerce extérieur **(la douane, les banques, les assurances, les consignataires, les autorités portuaires, etc.)**

Il réceptionne les marchandises au port et en cas de manquants ou d'avaries, il préserve les droits de recours de son client contre le transporteur ;

- En qualité de concessionnaires de douane, il assure lui-même les formalités de douane ;

³³ Article 924 du code maritime journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

- En qualité de commissionnaire de transport, il fait parvenir à destination les marchandises dans l'état dans lesquelles elles lui ont été confiées. Il répond non seulement de ses fautes, mais aussi de celles des transporteurs avec lesquels, il traite en son nom propre ;
- Il est également chargé de souscrire des polices d'assurance maritimes sur facultés pour le compte de ses clients dans le cadre de la police d'assurance tiers chargeur.

1.1.7. Les autorités douanières

Les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur. Aucune importation ou exportation ne peut se faire sans autorisation préalable de cette administration qui remplit trois fonctions³⁴.

1.1.8. Le banquier

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

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

1.1.9. L'assureur

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

- A la contribution des objets assurés à l'avarie commune, sauf si celle-ci provient d'un risque exclu par l'assurance ;
- Aux frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver l'objet assuré d'un dommage matériel.

³⁴ Jean-Luc Albert, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.P.45.

2. Le Moyenne du transport maritime des marchandises

2.1.Définition

Les navires transporteurs sont de plus en plus grands. Ils dépassent aujourd'hui **350 m** de long. Chaque conteneur mesure **6,06 m** de long, **2,44 m** de large et **2,60 m** de hauteur. Il peut transporter **18 000 kg** de marchandises. Le prix du transport maritime pour aller au bout du monde à beaucoup diminué : selon une comparaison du **BELEM**³⁵.

2.1.1.Navire : Signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

2.1.1.1.Typologies de navire : Les navires sont de deux type

A/les navires spécialisés

- Les vraquiers pour solides(minéraux, charbon, céréales).
- Les navires citernes (pétrolières, méthanier, pinardier).
- Les navires réfrigérés ou polytherme (destins » au transport des marchandises périssable)

B/les navires non spécialisé

- Les cargos conventionnels (ils sont aptes aux transports de marchandise divers)
- Les navires rouliers (les ensembles routiers pénètrent dans le navire par leurs propres moyens)
- Les porte-conteneurs (les conteneurs sont chargés dans des puits et sur le pont).
- Les navires mixtes (ils associent plusieurs types de solutions : conteneurs /fret conventionnel, conteneurs / fret roulier).

2.1.2.les palettes

Une palette est constituée d'un plateau apte à supporter tout un lot de colis, ainsi rassemblés en une seule unité de chargement, protégée d'une housse, d'un filet ou d'un cerclage.

- Il existe différents types de palette (simple; réversible; à double plancher, à **2,4** ou double multiples entrées pour le passage des fourches d'élévateurs de manutention).
- Elles répondent généralement à des dimensions normalisées.

en métal; en matière plastique; en matériaux composites; elles sont:

- soit fournies gratuitement, donc non récupérées par l'expéditeur.
- soit gérées par un intermédiaire qui en assure la récupération après la livraison

³⁵ BELEM, Le commerce maritime international aujourd'hui ; fiche n°28

2.1.3. Le Conteneur

Caisse de dimension normalisée destinée au stockage, à la manutention et au transport de matières, de lots d'objets, de marchandise.

2.1.4. Dimension

Norme **ISO** concernant les conteneurs maritimes les plus courants.

3. Les types des marchandises transportées

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

3.1. La nature des marchandises transportées

Pour transporter des marchandises, que ce soit au niveau national ou international, plusieurs marchandises de différentes natures peuvent apparaître dans la chaîne du Transport.

Pour cela, il faut d'abord identifier la nature des marchandises à transporter avant l'expédition afin de savoir les mesures de sécurité à apprendre en considération pour assurer l'état normal de marchandise durant le transport et toute sa chaîne de distribution, stockage et d'entreposage.

3.1.1. Les produits périssables

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

3.1.2. Les produits dangereux et fragiles

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

Tout produit qui peuvent causer des dégâts, des dommages qui peuvent nuire à la santé des personnes qui les transporte ou d'autre produit sont classifiés comme dangereux et doivent faire

l'objet d'une déclaration avant toute importation ou exportation, ces types de produits sont soumis à des normes strictes à respecter quant à leur emballage et leur marquage³⁶.

3.2. Typologies des marchandises transportées

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

3.2.1. Typologie des marchandises transportées

- **marchandises** tout ce qui fait l'objet d'un trafic autre que le trafic «passagers», à savoir : fret bagage excédentaires, courrier.
- **Marchandise exceptionnelle** Marchandise «**hors gabarit** » ne pouvant être chargée dans des unités de chargement ordinaires (**ex : conteneur**). Masse indivisible qui se caractérise par des dimensions et une masse qui dépassent ou ne respectent pas les limites réglementaire du code de la route.
- **Marchandise conditionnée** produit fragile et
- valeur qui requièrent un emballage : on parle aussi de marchandises diverses ou générales.
- **Marchandises conventionnelles** ensemble des marchandises transportées à nu ou avec des emballages légers, sans conditionnement particulier autre que des emballages ponctuels. Le conventionnel fait toujours l'objet d'un chargement vertical. Quatre grandes familles de produits constituent la part prépondérante des travaux conventionnels. Il s'agit des produits métallurgiques, des produits alimentaires, des produits forestiers et enfin des produits finis. **Marchandises en vrac, Marchandises** non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables. On distingue du vrac solide (**ex : le blé**) du vrac liquide (**ex : l'essence**) et du vrac gaz (**ex : gaz**).
- **Marchandises générales /diverses** Généralement il s'agit de produits finis ou semi-finis, voitures neuves, pièces détachées, marchandises périssables, etc. habituellement transportés sous emballages, par opposition aux marchandises en vrac.
- **Marchandises pondéreuses** Marchandises de masse volumique élevée et faible valeurs dont le prix de vente est fortement grevé par le coût du transport, exemple les minerais.
- **Marchandises sèches** Marchandises sèches (**céréales, charbon, acier, ...**) par opposition aux marchandises liquides³⁷.

³⁶ Jean BELLOTI, transport international de marchandises, Ed Broché, 5ème édition, France, 2015, p. 34.

³⁷ à partir du site web. <http://www.logistiqueconseil> (consulté le 28 octobre à 18h00).

3.3.Sécurisé des marchandises à transporter

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et des opérations d'emportage et le groupage de la marchandise pour les protéger de la déformation, bris, écrasement, manquant....

3.3.1.L'emballage

C'est la présentation d'un produit pour l'expédier afin faciliter de les transportée, (**le packaging**) d'emballage le produit dans la logistique sont en propriété de l'emballage a pour but de protéger la marchandise pendant son transport lors des opérations de manutention, de stockage et de leur acheminement du producteur au consommateur final et assurer également sa présentation³⁸.

3.3.1.1.Le rôle physique de l'emballage

- Contenant du produit.
- Protection du produit contre les éléments naturels et le vol.
- Protection des hommes.
- Conservation du produit.
- Aide à la distribution.
- Facilitation au transport et de manutention.

3.3.1.2.Type d'emballage

- L'emballage primaire : premier contenant du produit .Exemple: tube de mayonnaise
- L'emballage secondaire : sur emballage (boîte en carton contenant un tube de mayonnaise ou bien un lot regroupant un certain nombre de bouteilles.
- L'emballage tertiaire : boîte d'expédition, de groupage destiné au transporteur à la manutention.

Dans le transport et la logistique il s'intéressera à l'emballage tertiaire

A.Boîte en carton : c'est une boîte sont construites à partir d'une ou plusieurs feuilles de papier ondulé collées à un ou plusieurs feuilles planes de revêtement.

B.Les caisses en bois : caisse fabriquée en planche des bois cloué il protège la marchandise et facilite la manutention et l'arrimage.

³⁸ PATRICK M. NADINE V, transport logistique 8ème édition le génie des glaciers, p 159.

C. Les sacs : ils servent essentiellement au transport du ciment, des farines, des graines. Ils ne doivent être expédiés que sur palettes.

3.3.1.3. l'emballage et les assurances

Dans une assurance est souscrite pour la marchandise, le défaut d'emballage fait perdre à l'expéditeur la garantie de l'assureur, l'emballage et indemnisation des dommages survenus durant le transport. Mauvais emballage à cause d'exonération de transporteur.

3.4. La conteneurisation et son fonctionnement

La conteneurisation des marchandises a joué un rôle important dans le développement des réseaux internationaux de transport intermodal. En effet, avec l'arrivée du conteneur, un important réseau international de transport basé sur l'utilisation d'un format standard de cargaison s'est développé.

3.4.1. Origines et apports de la conteneurisation

Jusqu'au milieu des années **50**, les marchandises sont transportées dans des sacs, entreposés dans les cales des cargos, de gros navires à forte contenance. Mais les sacs préservent mal les denrées pendant le voyage.

Les opérations pour transborder un conteneur du navire sur un camion ne durent que quelques minutes, les ports qui peuvent accueillir ces géants des mers sont équipés de grands bassins et d'énormes grues pour charger et décharger les cargaisons. Ils sont situés sur les grands axes de commerce international³⁹.

Les opérations des terminaux de conteneurs peuvent être divisées en trois grandes catégories

:

- La première catégorie regroupe les opérations liées au chargement et au déchargement des navires et barges. Ces opérations sont réalisées dans la zone d'opérations portuaires.
- La seconde catégorie contient l'ensemble des opérations de stockage et de manutention des conteneurs dans la cour et les opérations sont effectuées dans la zone de stockage du terminal.
- La dernière catégorie d'opérations concerne le transfert des conteneurs vers les modes de transport terrestres.

³⁹ DUBREUIL Julien, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, Montréal, Août 2008 p5

3.4.2.les Avantages de la conteneurisation

Quelques avantages de la conteneurisation peuvent être d'emblée évoqués :

- La conteneurisation a largement participé à l'augmentation du trafic maritime international étant donné qu'elle rend plus facile le transport des marchandises de tous types en permettant ;
- des transports de petite quantité à moindre coût ;
- La standardisation des manutentions qu'a entraînées le conteneur est une des principales raisons du développement du transport intermodal⁴⁰ ;

⁴⁰ DUBREUIL Julien, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, Montréal, Aout 2008 p8

CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE

Le transport maritime est un marché lié au développement du commerce international. Il enregistre une hausse continue de son activité, qui devrait se poursuivre encore plusieurs années surtout dans le marché de la ligne régulière. C'est un secteur qui connaît aussi une concurrence internationale très forte et pour lequel les taux de retour du capital sont très fluctuants. C'est une activité qui ne peut s'évaluer que sur des cycles longs. Ce secteur souffre périodiquement d'une surcapacité importante.

Le transport maritime fait partie intégrante du secteur économique. En effet, le succès de ce mode de transport est aussi lié à l'implication de plusieurs professionnels, il fait appel à des intervenants dont le rôle est important.

En outre, il est utile de rappeler que le transport maritime signifie une prise de risque de se fait il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sortes de risques et cela se fait par une souscription d'assurance maritime.

CHAPITRE II

Assurance transport maritime

CHAPITRE II : ASSURANCE TRANSPORT MARITIME

L'assurance fait aujourd'hui totalement partie de notre cadre de vie quotidien. Souscrire un contrat d'assurance est devenu un acte naturel chez la plupart des personnes désirant se prémunir des pertes financières entraînées par la réalisation casuelle d'un événement entraînant des conséquences fâcheuses (**incendie, vol, accident, maladie, etc.**)⁴¹

Il est universellement admis que l'activité d'assurance joue un rôle incontournable dans la mobilisation de l'épargne qui est la clef de la croissance économique. Elle joue aussi un rôle d'intermédiaire financier. Elle constitue un instrument pour la protection des biens et des personnes.

Ce chapitre présentera les différentes étapes de l'évolution historique de l'assurance ainsi que quelques définitions et notions de base et en particulier l'assurance transport maritime sur faculté. Dans la première section nous allons présenter les généralités des assurances et son rôle dans l'économie et dans la seconde section, nous allons présenter les assurances du transport maritimes sur les facultés avec son rôle économique et social.

SECTION 01: GENERALITES SUR LES ASSURANCES

1. Définitions de l'assurance

L'assurance peut être définie comme une **« opération par laquelle une partie (l'assureur) s'engage à délivrer, dans le cadre réglementaire d'un contrat, une prestation en cas de réalisation d'un risque à une autre partie (l'assuré), moyennant le paiement d'une prime ou cotisation. L'assureur réalise alors la mutualisation des risques en utilisant la loi des grands nombres et les lois de la statistique »**

Aussi l'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat⁴².

⁴¹ <https://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/definition-assurance.html>

⁴² Article 02 de l'ordonnance^o95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

1.1. Historique de l'assurance

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappés par le sort, c'est une forme différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, cependant de revenir sur les étapes de son histoire qui nous permettra de voir son évolution à travers les années.

1.1.1. Le prêt à la « grosse aventure » et la naissance de l'assurance maritime

L'assurance existait comme un « **secours mutuel** » ou « **une recherche de protection** », dès la plus haute antiquité. Des traces des pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en Mésopotamie, où s'effectuait une répartition entre commerçants des coûts engendrés par les vols et pillages des caravanes. D'autres exemples sont également présents en Égypte et dans la Rome antique mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement dans le prêt à la grosse aventure.

1.1.2. L'activité d'assurance maritime légiférée

C'est la fin du moyen âge que l'assurance a vu le jour sous forme de prêt à la grosse aventure dans le domaine du commerce maritime⁴³. Ce dernier constituait de graves risques contre lesquels les commerçants voulaient se protéger. A cet effet, ils s'adressaient à des prêteurs qui leur avançaient des sommes nécessaires à leurs entreprises sous forme de contrat d'emprunt.

1.1.3. Le développement de l'assurance vie

C'est le célèbre incendie de **LONDRES** en **1666** qui détruit **13.000** maisons et **100** Églises, qui sont à l'origine de la création des premières compagnies d'assurances contre l'incendie, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui a fait son apparition. Au fil des ans. Ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés modernes.

1.1.4. L'assurance moderne à partir de XIX^{ème} siècle

L'assurance moderne née avec le développement du calcul actuariel avec : la loi des grands nombres (**pascal 1654**), la première table de mortalité (**Huyghens 1657**), le premier

⁴³ Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed Economica, France, 2005, P. 05.

calcul de rentes viagères (**Will 1660**), et enfin le premier traité d'actuariat par Richard Price au milieu du **XVIII^{ème}** siècle⁴⁴.

2. Le rôle de l'assurance

2.1. Définition

La mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux gens cette sécurité dont ils ressentent le besoin.

Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne comme dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir.

- **D'un point de vue individuel**

L'assurance a une valeur morale indéniable, c'est un acte de prévoyance donnant à son auteur conscience de ses responsabilités, lui permettant d'accroître son indépendance et sa liberté et même d'accomplir parfois un devoir moral envers autrui.

- **D'un point de vue plus général**

L'assurance joue un rôle important dans la vie économique et sociale.

2.1.1. Le Rôle social

C'est un facteur de sécurité car elle garantit la réparation et favorise la création.

2.1.1.1. La fonction réparatrice de l'assurance

L'assurance permet d'indemniser les préjudices résultant de la réalisation des risques. Grâce à elle l'immeuble incendié sera reconstruit, le véhicule endommagé sera réparé...

L'assurance est de plus en plus souvent utilisée par le législateur pour garantir au tiers la réparation du préjudice dont ils sont victimes. C'est là le but essentiel des assurances de responsabilité obligatoire. L'assurance permet une certitude d'indemnisation pour les victimes.

2.1.1.2. Fonction créatrice de l'assurance

En apportant la sécurité aux gens, l'assurance favorise l'éclosion d'un grand nombre d'activités qu'il n'oserait entreprendre sans elle.

⁴⁴ D.Henriet et J-C ROCHET : Microéconomie de l'assurance , Ed Economica, Paris, 1991, page 18.

Nombreuses sont les activités qui ne seraient pas entreprises sans un tel soutien qu'il s'agisse de la pratique de sport dangereux, de métiers dangereux, de l'utilisation de nouveaux modes de transports, de l'exploitation de nouvelles formes d'énergie...

L'assurance est devenue une nécessité pour l'homme d'action et l'homme d'affaires. Elle encourage de ce fait l'innovation, c'est un facteur de progrès social et de développement économique.

2.1.2. Rôle économique d'assurance

L'assurance au plan économique est d'abord un moyen de crédit mais c'est aussi une méthode d'épargne et plus généralement un mode d'investissement.

2.1.2.1. L'assurance : un moyen de crédit

C'est un aspect moderne de l'assurance qui vient aujourd'hui relayer les formes classiques du crédit, d'abord elle permet à l'assuré d'obtenir du crédit en renforçant les garanties qu'il offre à ses créanciers.

2.1.2.2. L'assurance : une méthode d'épargne

L'accumulation des primes des assurés permet la constitution de capitaux importants surtout dans les assurances sur la vie car les prestations d'assureurs s'exécutent sur une échéance lointaine. L'assurance apparaît comme une méthode particulière de formation de l'épargne.

2.1.2.3. L'assurance : mode d'investissement

Les sommes considérables que les compagnies d'assurance prélèvent sous la forme de primes doivent être placées pour la sécurité des assurés et des victimes puisqu'elles garantissent l'exécution des obligations.

De ce fait, les placements de ces sommes sont soumis à des règles très strictes.

Ces règles sont justifiées par l'intérêt que peut présenter à l'économie ces masses de capitaux car elles vont apporter à l'Etat et aux collectivités locales des ressources considérables et vont permettre de couvrir une part importante des emprunts publics.

3. Le contrat d'assurance

3.1. Définition

Le contrat d'assurance est écrit. Il est rédigé en caractères apparents. Il doit contenir obligatoirement, outre les signatures des parties, les mentions ci-après :

- Les noms et domiciles des parties contractantes;
- La chose ou la personne assurée ;
- La nature des risques garantis ; La date de la souscription ;
- La date d'effet et la durée du contrat ;
- Le montant de la garantie ;
- Le montant de la prime ou cotisation d'assurance⁴⁵.

La proposition d'assurance n'engage l'assuré et l'assureur qu'après acceptation. La preuve de l'engagement des parties peut être établie soit par la police, soit par la note de couverture ou tout autre écrit signé de l'assureur.

3.1.1. Le contrat d'assurance et ses caractéristiques juridiques

Un contrat d'assurance est un contrat par lequel une partie « **le souscripteur** » se fait promettre pour son compte ou celui d'un tiers par une autre partie « **l'assureur** » une prestation généralement pécuniaire en cas de réalisation d'un risque, moyennant le paiement d'une prime ou cotisation.

Le contrat est en outre doté de plusieurs caractéristiques juridiques. Il s'agit en effet d'un contrat :

- Consensuel
- Synallagmatique
- Aléatoire
- A titre onéreux
- Successif
- D'adhésion
- Nommé
- De bonne foi⁴⁶.

⁴⁵ Article 07 de l'ordonnance^o95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁴⁶ <https://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/definition-contrat-assurance.html>.

3.2. Les différents acteurs d'une opération d'assurance

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

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

b-L'assureur,« *Personne qui s'engage, par un contrat d'assurance, à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque* »⁴⁷. Généralement c'est la compagnie d'assurance.

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

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

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

3.2.1. Droits et obligations de l'assureur et de l'assuré

L'assureur doit :

1. Répondre des pertes et dommages ;

- Résultant de cas fortuits ;
- Provenant de la faute non intentionnelle de l'assuré ;
- Causés par les personnes dont l'assuré est civilement responsable, en vertu des articles **134** à **136** du code civil, quelles que soient la nature et la gravité de la faute commise ;
- Causés par les choses ou les animaux dont l'assuré est civilement responsable, en vertu des articles **138** à **140** du code civil⁴⁸.

L'indemnité ou la somme fixée au contrat doit être payée dans un délai fixé dans les conditions générales du contrat d'assurance.

Lorsque l'expertise est nécessaire, celle-ci doit être diligentée par l'assureur dans un délai maximum de sept (**7**) jours à compter du jour de la réception de la déclaration de sinistre.

⁴⁷ J.LANDEL, «Lexique Des Termes d'assurance,5ème édition l'argus de l'assurance,2005,P55.

⁴⁸ Article 12 de l'ordonnance°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

L'assureur est tenu de veiller à ce que le rapport d'expertise soit déposé dans les délais fixés au contrat d'assurance⁴⁹.

L'assuré est tenu :

- Lors de la souscription du contrat d'assurance, de déclarer dans le questionnaire toutes les circonstances connues de lui, permettant à l'assureur d'apprécier les risques qu'il prend à sa charge;
- de payer la prime ou cotisation aux périodes convenues.
- lorsque la modification ou l'aggravation du risque assuré est indépendante de sa volonté, d'en faire la déclaration exacte, dans les sept **(7)** jours à compter de la date où il en a eu connaissance, sauf cas fortuit ou de force majeure ; En cas de modification ou d'aggravation du risque assuré par son fait, d'en faire une déclaration préalable à l'assureur. Dans les deux cas, la déclaration doit être faite à l'assureur par lettre recommandée avec accusé de réception.
- 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;
- 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 ; Le délai de déclaration de sinistre indiqué ci-dessus, ne s'applique pas aux assurances contre le vol, la grêle et la mortalité d'animaux. En matière d'assurance vol, le délai de déclaration de sinistre est de trois **(3)** jours ouvrables, sauf cas fortuit ou de force majeure. En matière d'assurance grêle, le délai est de quatre **(4)** jours, à compter de la date de survenance du sinistre, sauf cas fortuit ou de force majeure. En matière d'assurance de mortalité des animaux, le délai maximum est de vingt quatre **(24)** heures, à compter de la survenance du sinistre, sauf cas fortuit ou de force majeure.
- Les dispositions des 2èmes, 3èmes et 5èmes ci-dessus ne sont pas applicables aux assurances sur la vie⁵⁰.

⁴⁹ Article 13 de l'ordonnance⁹⁵⁻⁰⁷ du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁵⁰ Article 15 de l'ordonnance⁹⁵⁻⁰⁷ du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

3.3. Les éléments de l'opération d'assurance

- **Le risque** : événement dommageable contre la survenance duquel on cherche à se prémunir.
- La cotisation versée par l'assuré à l'assureur avant la réalisation éventuelle du risque.
- La prestation de l'assureur qui indemnise l'assuré ou un tiers bénéficiaire en cas de réalisation du risque (**survenance de sinistre**).
- La compensation des risques par l'assurance au sein de la mutualité qu'il gère et dont les statistiques doivent lui permettre d'établir une juste tarification⁵¹.

Il recouvre plusieurs notions :

- **Objet assuré** : bâtiment, navire, aéronef, expédition maritime
- **Utilisé en tarification** : Risque Industriel, Automobile, risque simple,...
- **Événement assuré** : événement dommageable contre l'arrivée duquel on cherche à se prémunir.

3.3.1. Le risque: Les caractères du risque assurable

Tous les événements ne sont pas assurables.

Les événements présentant les caractères suivants peuvent être assurés:

Futur : le risque ne doit pas être déjà réalisé.

Incertain : événement aléatoire : l'incertitude réside dans la survenance

ou la date de survenance (**le risque décès est certain mais sa date de survenance est incertaine**).

L'arrivée de l'événement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré.

Licite: on ne peut assurer une cargaison de drogue transportée illégalement.

« Le risque est un événement futur, incertain, licite, et ne dépendant pas exclusivement de la volonté de l'assuré ; ou un événement certain mais dont la date de survenance est inconnue ».

3.3.2. La prime ou cotisation

c'est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée.

⁵¹ à partir du Cours –Module LE DROIT DU CONTRAT D'ASSURANCE de **M.HAMZA-ARBANE /Chef de division automobile au niveau de la SAA ASSURANCE P22** (formation PGS ASSURANCE TRANSPORT PROMO 2021/2022 ECOLE GELAFORM ALGER).

- Elle est payable au commencement de l'opération d'assurance / année d'assurance
- Elle est appelée Cotisation dans le cas de société mutuelle ou des sociétés à forme mutuelle
- Elle peut être : Prime fixe / variable (**dont lieu à un rappel ou une ristourne suivant les résultats de l'exercice**)
- Elle comprend le coût des sinistres (**prime pure, prime de risque**), les frais d'acquisition, de gestion et d'encaissement de la prime.

3.3.3.L'indemnisation

L'engagement de l'assureur se traduit par le versement des indemnités au souscripteur / Assuré, ou au tiers bénéficiaire.

Le montant de l'indemnité est déterminé en fonction de l'importance des dommages après sinistre (**cas d'incendie ou de vol**), c'est le principe des assurances de dommages.

- **Le principe indemnitaire des assurances de dommages**

La mise en jeu du contrat d'assurance ne peut en aucun cas être une occasion d'enrichissement pour l'assuré ou sa victime dont la réparation doit être strictement proportionnelle au dommage qu'elle a subi.

- **Le principe forfaitaire des assurances de personnes**

Le montant de l'indemnité est déterminé à la souscription du contrat avant la réalisation du risque (**cas des assurances sur la vie, il peut s'agir des capitaux, ou des rentes**), c'est le principe des assurances de personnes.

3.3.4.La compensation

L'assurance est l'organisation de la solidarité entre les assurés contre le même événement. L'assureur effectue une compensation entre les assurés sinistrés et ceux n'ayant pas subi de sinistre.

- Conséquences de la mutualité :
- Une très forte solidarité : les cas d'aggravation, de diminution de risque ou de fraude à l'assurance affectent la mutualité en alourdissant la charge des sinistres et la

cotisation que paie chacun des assurés, ou en la diminuant et par conséquent baissant les tarifs. Les membres de la mutualité doivent être traités avec équité.)⁵².

3.4. La réassurance et la coassurance

3.4.1. La réassurance

Désignée comme étant une technique de transfert vertical du risque la réassurance est défini comme « Une opération de réassurance est un contrat sur lequel un réassureur (**dit cessionnaire**) vis-à-vis d'un assureur professionnel (**dit cédant**) qui répond seul et intégralement vis-à-vis des assurés des risques par lui assumés, prend en charge moyennant rémunération tout ou partie de ces risques, s'engageant à lui rembourser dans des conditions déterminées tout ou partie des sommes dues ou versées aux assurés à titres de sinistres ».

Il existe deux grands types de **réassurance** :

- 1) La **réassurance** facultative : la réassurance est facultative lorsque la négociation se fait risque par risque en laissant une totale liberté de souscription au réassureur ainsi qu'à l'assureur.
- 2) La **réassurance** obligatoire : la réassurance est obligatoire lorsque la négociation porte sur une branche d'assurance, l'assureur s'engageant à céder tous les risques relevant de cette branche et le réassureur s'engageant à les accepter⁵³.

3.4.2. La Coassurance

Historiquement, c'est la première technique utilisée par les assureurs pour partager les risques : un même risque est réparti horizontalement, chaque assureur n'étant engagé que pour la fraction de risque qu'il a acceptée. Le contrat mentionne expressément chaque Quote-part, la gestion du contrat et des sinistres est confiée à une compagnie désignée comme apéritrice.

La Coassurance c'est la division de la garantie d'un gros risque entre plusieurs assureurs, chacun étant garant de la seule part qu'il a acceptée dans la limite du plein de souscription déterminé pour son entreprise.

⁵² à partir du Cours –Module LE DROIT DU CONTRAT D'ASSURANCE de **M.HAMZA-ARBANE /Chef de division automobile au niveau de la SAA ASSURANCE P26** (formation PGS ASSURANCE TRANSPORT PROMO 2021/2022 ECOLE GELAFORM ALGER).

⁵³ www.assurance-et-mutuelle.com/assurance

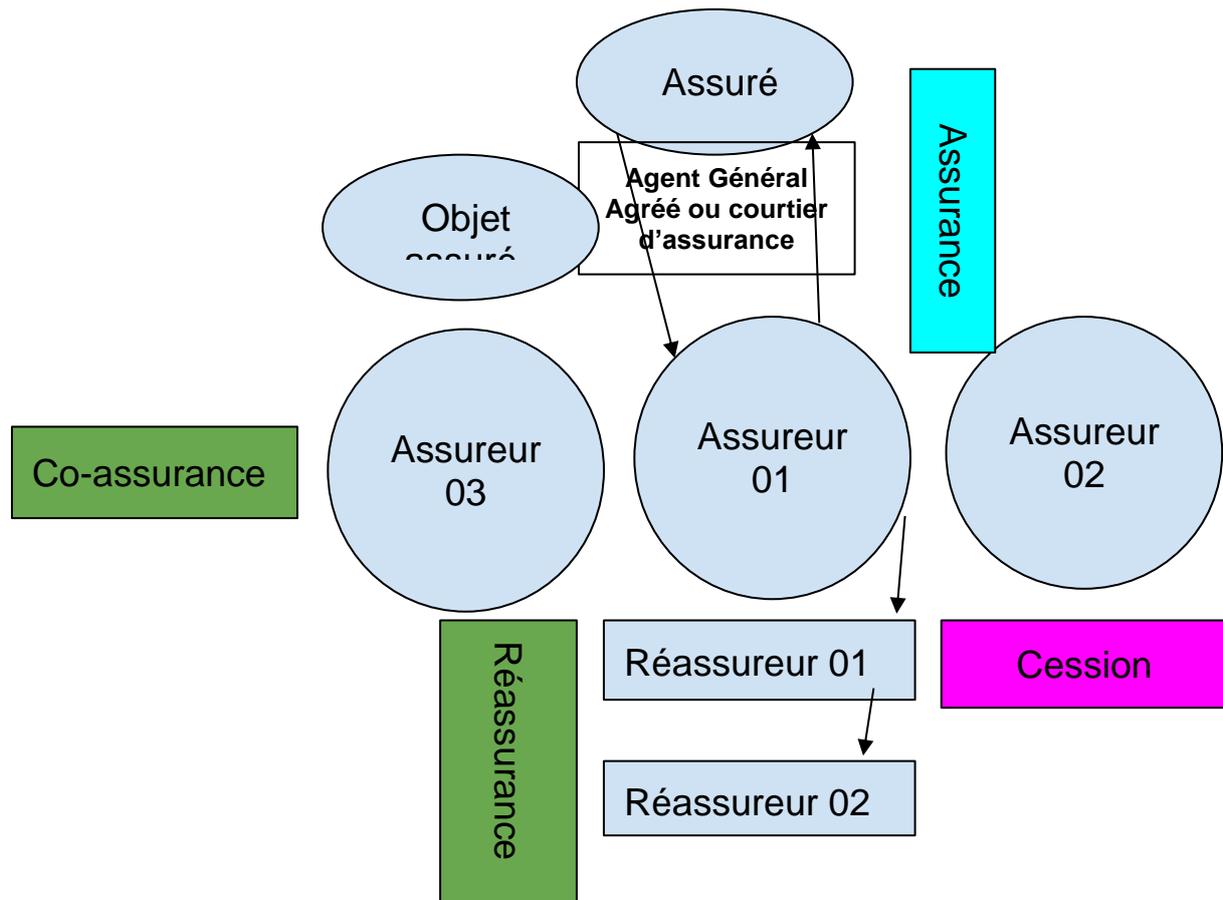


Figure N°01: Les éléments d'une opération d'assurance ;Source : à partir du Cours –Module FONDAMENTAUX DU MÉTIER DE L'ASSURANCE ET ORGANISATION DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES de **M.MOHAMED BENMICIA/ Chef de division Soutien de l'Activité,SAA ASSURANCE P.22** (formation PGS ASSURANCE TRANSPORT PROMO 2021/2022 ECOLE GEMAFORM ALGER).

3.5.Les catégories d'assurance

Plusieurs distinctions usuelles entre les opérations d'assurances existent :

Les assurances gérées en répartition et les assurances gérées en capitalisation ;

- Les assurances de dommages et les assurances de personnes ;
- Les assurances de particuliers et les assurances des entreprises ;
- Les assurances obligatoires et les assurances non obligatoires (facultatives) ;
- Les assurances indispensables, nécessaires, utiles et superflues.

3.5.1.classification des assurance

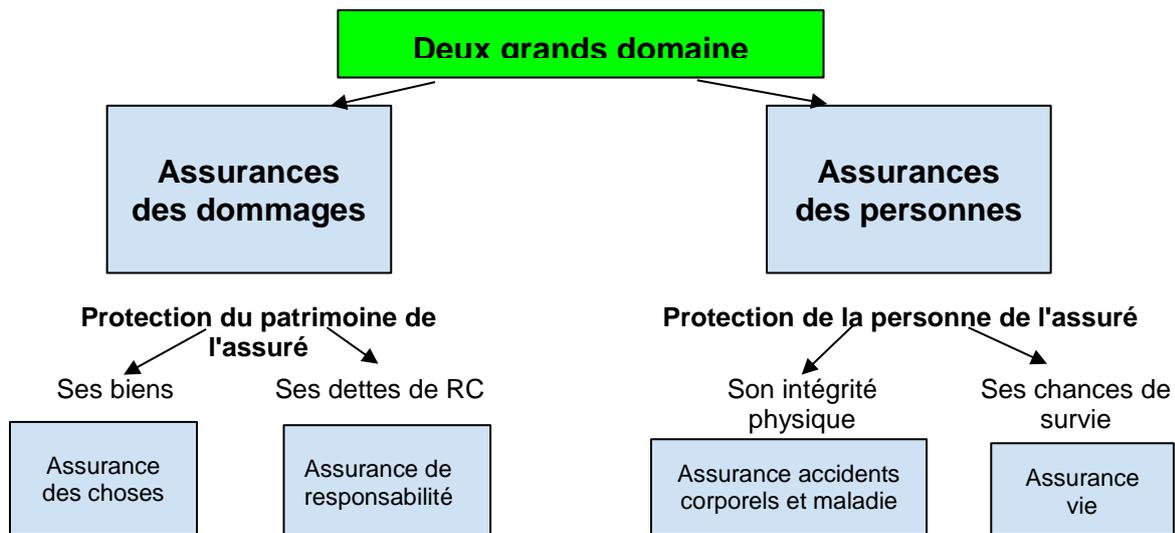


Figure N°02: classification des assurance ; Source :<https://www.institut-nu-merique.or/annexe-n3-classification-des-assurances-52aad2539eed2/amp>; consulté le 25/11/2022 à 17H15

3.5.1.1.Les assurances gérées en répartition

- Assurances gérées selon une technique correspondant à la définition de l'assurance.
- L'assureur ne fait que répartir entre les assurés sinistrés les primes payées par l'ensemble de la mutualité et ce, par année d'assurance.
- Le cas des assurances Automobile, Incendie & Risques Divers.
- Ces assurances sont caractérisées par une fréquence de risque constante.

(cas des assurances Accidents).

3.5.1.2.Les assurances gérées en capitalisation

- Ces opérations d'assurances sont souscrites et se nouent à moyen et long terme.
- Une partie ou toute la prime est capitalisée par l'assureur d'où, une ressemblance avec l'épargne bancaire.
- La fréquence de risque est variable (**en assurances vie, le risque décès croît avec l'âge, alors que le risque de survie décroît avec l'âge**)
- L'assureur provisionne (**met de côté**) tout/partie des primes pour faire face aux engagements futurs (**versement de capitaux ou de rente**).

3.5.1.3. Les assurances de dommages

Elles ont pour but de réparer les conséquences d'un événement dommageable affectant le patrimoine de l'assuré. Elles visent la protection du patrimoine.

Elles se subdivisent en :

- Assurances de choses : garantissent les biens appartenant à l'assuré (**garantie directe du patrimoine**).
- Assurances de responsabilités : garantissent les dommages que l'assuré peut occasionner à des biens appartenant à des tiers (**garantie indirecte du patrimoine puisque l'assuré n'a pas à prélever les sommes nécessaires à la réparation**).
- Elles sont soumises au principe indemnitaire.

3.5.1.4. Les assurances de personnes:

- Elles ont pour objet le versement de prestations forfaitaires en cas d'événements affectant la personne même de l'assuré.
- **Elles se subdivisent en :**

- Les Assurances Individuelles Accidents et Maladie.

- Les Assurances sur la Vie.

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

- Application du principe forfaitaire.

3.5.1.5. Les assurances de particuliers et les assurances des entreprises:

C'est la distinction la plus importante pour les assureurs puisqu'elle implique une organisation des structures techniques en fonction de cette classification.

Certaines sociétés d'assurance se spécialisent dans ces assurances pour les risques de masse :

- Il s'agit de produits couvrant les risques de la vie familiale ou privée de l'assuré
- D'autres assureurs se spécialisent dans les produits sur mesure pour couvrir les besoins propres et variés des entreprises.
- Les risques intermédiaires tels que les professions libérales, associations, collectivités locales, ..., sont en général confiés aux départements des assurances des entreprises.

3.5.1.6. Les assurances obligatoires et les assurances facultatives:

La souscription de certaines assurances est obligatoire telles que l'assurance de la responsabilité civile automobile, la RC chasse, la RC des propriétaires des ouvrages et de salles recevant le public, ...

D'autres assurances sont facultatives, c'est-à-dire que l'assuré est libre de les souscrire ou pas. Il s'agit notamment des assurances de personnes.

La souscription d'une assurance décès peut être rendue obligatoire par une banque ou un organisme octroyant des crédits à des personnes.

3.6. Les Branches d'Assurance

- Les assurances terrestres **(6 catégories)** ;
- Les assurances agricoles **(3 catégories)** ;
- Les assurances transport **(4 catégories)** ;
- Les assurances de personnes **(6 catégories)** ;
- Les assurances crédit et assurances caution **(2 catégories)** ;
- La réassurance **(toute opération d'acceptation)**.⁵⁴ :

⁵⁴ Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée et complétée et ses textes d'application.

SECTION 02: ASSURANCE TRANSPORT MARITIME

1. Concepts et définitions Relatifs à l'assurance maritime

1.1.définition

L'assurance maritime couvre les marchandises transportées et les navires assurés durant tout le trajet maritimes.

« L'assurance maritime est un contrat, la police d'assurance, par lequel un assureur consent à indemniser un assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques et ce, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le paiement d'une prime d'assurance. Le contrat est aléatoire, et ne joue que si le risque se réalise, il est indemnitaire et a pour but unique de compenser un dommage la valeur agréée dont peut être déduite une franchise »⁵⁵.

«Tout transporteur maritime est tenu de s'assurer auprès d'une société d'assurance agréée en Algérie pour sa responsabilité civile à l'égard des personnes et marchandises transportées, ainsi que des tiers. La somme garantie en vue de permettre la réparation des dommages causés aux personnes transportées ne doit pas être inférieure aux limites de la responsabilité du transporteur fixées par la législation en vigueur en la matière»⁵⁶.

1.1.1.Aperçu historique sur l'assurance maritime

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

À partir du **XIII^{ème}** siècle, l'activité d'assurance s'est organisée et des législations sont apparues dans différentes villes. Le développement est moins rapide en France que dans d'autres pays, en raison de blocages, principalement religieux. Il faut donc attendre **1681** et **Colbert** pour que l'activité d'assurance maritime soit légiférée⁵⁷.

⁵⁵ <https://www.ccr.dz/images/pdf/Algereass-1er-Semestre-2020-du-28-7-2020.pdf> P.7

⁵⁶ Article 15 de l'ordonnance^o95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.**P.33**

⁵⁷ <https://www.index-assurance.fr/histoire-assurance>.

2. Les types d'assurance maritime

2.1. Les contrats d'assurance maritime

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

2.1.1. Assurance maritime corps du navire

L'assurance maritime sur corps de navires a pour objet de garantir les dommages et pertes subis par le navire ainsi que le recours des tiers contre le navire assuré et ce, dans la limite de la valeur assurée du navire.

*« Les navires peuvent être assurés pour un seul voyage, plusieurs voyages consécutifs et pour un temps bien déterminé »*⁵⁸.

*« Pour l'assurance à temps déterminé, l'assureur garantit le navire en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche, dans les délais fixés au contrat. Le premier et le dernier jour du délai sont couverts par l'assurance »*⁵⁹.

La souscription d'une assurance corps permet de couvrir :

- Tempête, naufrage, échouement, abordage, jet, feu, explosion, pillage et tous les événements liés aux accidents et fortunes de mer.
- Faute des préposés terrestres de l'assuré
- Vice caché du corps ou des appareils moteurs
- Recours de tiers
- Chargement du navire⁶⁰.

2.1.2. Assurance faculté maritime

⁵⁸ Article 122 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁵⁹ Article 124 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁶⁰ https://pro.saa.dz/fr/offer/31_corp.htm.

L'assurance sur faculté est une assurance qui prend en charge l'ensemble des risques pouvant survenir aux marchandises transportées depuis leur sorties des magasins de l'expéditeur jusqu' à leur entrée dans les magasins de destinataire final : Les avaries, les dommages et les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids et de quantités subies par les marchandises assurées, et causées par les événements naturels ou fortuits (**nauffrage, incendie, abordage, foudre, raz-de-marée, chute de marchandise, etc.**).⁶¹

2.1.2.1. Souscription de la police d'assurance sur facultés

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

a- Renseignement relatif au risque

L'assureur a besoin d'un certain nombre de renseignement pour évaluer le risque et déterminer le taux de la prime *«l'assuré est tenu non, seulement, d'informer son assureur de tous les éléments en sa possession au moment de la souscription, mais encore de déclarer, au plus tard dans dix jours après en avoir eu connaissance de toute aggravation du risque garanti survenue au cours du contrat »*⁶².

L'assuré doit fournir à l'assureur notamment les renseignements suivants :

b- La nature de la marchandise

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

c- Le mode d'emballage

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

d- Le nombre et le poids des colis ou des quantités expédiées

⁶¹ https://pro.saa.dz/fr/offer/22_fac_m.htm.

⁶² Article 108 alinéa 3 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée.

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

e- Le voyage à assurer

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

f- Le navire transporteur

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

- **Le tonnage du navire** : il s'agit de volume, de la taille du navire ; les navires de petite taille sont plus exposés aux tempêtes et moins bien équipés que le navire de grand tonnages ;
- **Le pavillon et l'âge du navire transporteur** : il faut souligner l'importance que joue la qualité du navire dans la sinistralité, notamment dans le cas d'affrètement au voyage. Les assureurs tiennent compte de l'âge et du pavillon du navire pour la détermination de la tarification.

L'affrètement d'un navire âgé constitue un risque aggravé, confirmé par les statistiques mondiales. «on considère qu'un navire âgé de plus de quinze **(15)** ans est usé et fait par conséquent supporter à l'assureur un risque aggravant sur le plan de la survenance des événements majeurs **(incendie à bord du navire, naufrage, échouement)**⁶³.

g- Le paiement de la prime

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

⁶³ Chapitre 01, article 32 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droits de l'acte dans lequel elle est ressortie»⁶⁴.

h- Les taxes, droits et impôts

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

3. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime

3.1. Les intervenants dans une expédition maritime

Le transport maritime à l'international nécessite l'intervention des intermédiaires qui ont comme mission principale d'établir une liaison entre les transporteurs et les chargeurs.

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

3.1.1. Les compagnies d'assurance

Une compagnie d'assurance est une société anonyme détenue par des actionnaires dont l'activité consiste à vendre des produits d'assurance, et régler les indemnités suivant.

Les conditions du contrat. Les clients des compagnies d'assurance sont appelés assurés.

La compagnie d'assurance est une personne morale, son champ d'activité est régi par le code des assurances. Aucune compagnie n'assume seule les risques, de ce fait elle limite leur souscription, divise le risque, et cède à d'autres assureurs une partie de la souscription à savoir : la coassurance et la réassurance **«en effet, les compagnies d'assurances et de réassurances 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»**

3.1.2. Assurance de protection et d'indemnisation les clubs P&I

L'assurance de protection et d'indemnisation, plus communément appelée assurance **P&I**, est une forme d'assurance maritime mutuelle fournie par des rassemblements de

⁶⁴ Chapitre 05, article 13 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

professionnels, appelé **Clubs P&I**. Alors qu'une compagnie d'assurance maritime (en) fournit une couverture « **corps de navire** » pour les armateurs et une couverture « facultés » pour les propriétaires de marchandises, un Club **P&I** est une association d'assurance mutuelle qui fournit des fonds pour la mutualisation des risques, l'information et la représentation de ses membres.

Les membres du **Club P&I** étaient généralement des armateurs, des opérateurs de navires ou des affréteurs, mais plus récemment, les transitaires et les opérateurs d'entrepôts ont pu se joindre à eux. Un **Club P&I** ne rend compte qu'à ses membres.

Il existe un groupe international de Clubs **P&I** basé à Peek House, Londres ces Clubs coopèrent pour fournir des fonds en cas de sinistres énormes en utilisant un système complexe pour déterminer la responsabilité.

Alors que l'assuré paie une prime à un souscripteur pour une couverture qui dure pendant un certain temps (**par exemple, une année ou un voyage**), un membre du Club **P&I** paie plutôt un "**appel**". C'est une somme d'argent qui est mise dans la réserve du Club, c'est une somme d'argent qui est mise dans la réserve du Club, une sorte de (**cagnotte**). Si à la fin de l'année il y a encore des fonds dans la réserve.

La Convention de Bruxelles prévoit des cas limitativement énumérés qui permettent au transporteur maritime de s'exonérer de sa responsabilité en cas de pertes ou dommages causés à la marchandise.

3.1.3. Le courtier d'assurance maritime

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

3.1.4. Les agents maritimes d'assurance

«Ils sont des personnes physiques ou morales qui traitent au nom d'une compagnie et recevant une procuration pour travailler au profit des assureurs. Ce sont des représentants

de la compagnie. Ils sont mandatés par une compagnie d'assurance qui engage sa signature pour que ces agents gèrent les supports des sinistres, leur pouvoir est limité par les initiations prévues dans leurs mandats, ajoutant qu'ils n'ont pas le caractère territorial et en leur qualité de mandataires, ils mettent d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandat et d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée»⁶⁵.

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

3.1.5.L'expert maritime

On entend par expert maritime toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de service dites expertise maritime et ou commissionnaire d'avarie. Il est aussi une personne prestataire de service habilitée à faire.

Est considéré aussi comme commissaire d'avaries l'expert maritime, toute personne prestataire de service habilitée d'une part, à rechercher les causes et constater les dommages, pertes et avaries survenus aux navires ou aux marchandises et d'autre part, à recommander les mesures conservatoires et prévention des dommages. A la demande de l'assuré (**propriétaire de la marchandise**), du transporteur (**armement**), ou de l'assurance, l'expert maritime est habilité à procéder l'inspection suivante⁶⁶:

- Les contrôles ou la supervision quantitative et qualitative de toutes les marchandises en vrac, solides ou liquides, notamment de produits agricoles, pétrolier engrais etc ;
- La recherche des causes de sinistre et établissement de sa matérialité ;

⁶⁵ Article 253 de l'ordonnance N°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

⁶⁶<https://www.memoireonline.com/06/15/9151/Expertise-maritime-dans-la-chaine-de-transport-international.htm>

- La détermination de nature et l'étendue des dommages ;
- L'estimation ou/et évaluation des dommages ;
- L'établissement d'un rapport authentique sur l'ensemble de constatations ;
- De vérification du poids, de mesures, de marquages et de dimension ;
- L'exécution de toute sorte d'expertise et notamment le calcul de draft survey, de bunker survey, la calibration et inspection des livraisons des produits d'hydrocarbure et tous autres cargos ;
- L'étude, l'analyse, le contrôle des normes de conformité ;
- Le constat, l'évaluation des dégâts des cargaisons, des installations, des équipements et l'environnement lors d'un sinistre.

4. La nature des risques garantis par l'assurance maritime et les principaux modes d'assurance

4.1. Les avaries

Traditionnellement, les risques sont classés en deux catégories. Les avaries particulières et les avaries communes. Ce sont là deux expressions spécifiques à l'assurance maritime que nous allons exploiter.

4.1.1. Les avaries particulières

Les avaries particulières sont les dommages ou pertes qui se produisent :

- au cours du transport à proprement parler
- au cours des manutentions
- au cours des séjours à quai

Concrètement, elles se traduisent par la destruction ou la détérioration partielle ou totale, ainsi que la perte des marchandises.

4.1.2. Les avaries frais

A côté des pertes et dommages matériels, les avaries peuvent entraîner des dépenses en vue de préserver la marchandise d'un dommage ou d'en limiter l'étendue ; ces dépenses appelées avaries frais, consistent, par exemple, dans des frais de réexpédition pour remises en état d'une machine avariée lors du transport et les frais de retour.

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

4.1.3. Les avaries communes

En droit maritime l'avarie commune est la situation juridique dans laquelle se trouvent le navire et les chargeurs lorsque, sur l'ordre du capitaine, il a été nécessaire de jeter à la mer des marchandises ou des colis et faire des dépenses extraordinaires pour sauver l'équipage, le bateau et le reste de la cargaison⁶⁷.

L'acte d'avarie commune peut être défini comme étant la dépense ou sacrifice extraordinaire provoqué volontairement et raisonnablement par le capitaine du navire pour le salut commun (**navire et cargaison**) en vue de préserver d'un péril imminent, les propriétés engagées dans l'aventure maritime. De plus, il est nécessaire que les mesures prises aboutissent à un résultat utile.

4.2. Risques couverts par les principaux modes d'assurance

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

4.2.1. La police au voyage

c'est la formule la plus simple qui convient pour les expéditions exceptionnelles. La « police au voyage » est destinée à couvrir des marchandises et un trajet déterminés ; Ainsi, le risque se trouve bien délimité pour le fait que, la marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement soient connus.

4.2.2. La police à alimenter (ou à éteindre)

«La police à alimenter convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux, comportant les expéditions échelonnées sur une période indéterminée» Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une **«police à**

⁶⁷ dictionnaire-juridique.com/definition/avarie-commune.

éteindre» dans laquelle il indique la valeur totale de la marchandise et le nombre d'expéditions prévues.

Chaque expédition ayant un capital propre, viendra en éducation du montant total de la marchandise, initialement fixé, et ce jusqu'à épuisement de ce dernier. Cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments et prend fin à la dernière expédition.

4.2.3. La police d'abonnement (ou flottante)

La police d'abonnement convient particulièrement aux commerçants pratiquant fréquemment les opérations d'imports exports en provenance ou à destination de différents pays. Cette police est établie pour une période convenue, généralement l'année, sans précision de la nature des marchandises, de leur valeur ni de leur provenance ou destination. Toutes les marchandises sont automatiquement couvertes dès le moment où elles sont exposées aux risques, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite dans les 8 jours à dater de la réception des avis nécessaires⁶⁸.

L'assuré a l'obligation de déclarer toutes les expéditions faites pour son compte, cette police fonctionne au moyen d'avis d'aliments

Des avenants de ressortie de primes sont établis périodiquement, généralement, pour chaque mois, selon les convenances des parties .

4.2.4. La police «tiers chargeur»

C'est une police d'abonnement, à l'usage des compagnies de navigation, commissionnaires de transport et transitaires, établie à leur nom et sur laquelle ils peuvent appliquer les marchandises que leur clients leur ont demandé en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

5. La nature de la couverture des risques et le démarche à suivre en cas de survenance de sinistre

5.1. La garantie TOUS RISQUES et FAP SAUF

⁶⁸ Article 30 P « a » des conditions générales de la police

Il existe deux modes principaux d'assurance des marchandises : une assurance tous risques et une assurance Franc D'avaries particulièrement sauf. (**FAP SAUF**).

5.1.1. La garantie «FAP sauf»

C'est une garantie qui couvre l'avarie commune et les avaries particulières subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le **SAUF**. Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes donnent une énumération pouvant causer des dommages.

L'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements. En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes, puis viennent les événements terrestres, la garantie **FAP** sauf s'entendant de magasin au magasin.

5.1.2. La garantie « tous risque»

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relevant pas des risques exceptionnels de guerre, mines émeutes, grèves, cette garantie couvre tous risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres au début et à la fin du parcours.

5.1.2.1. es exclusions absolues

Elles ne sont jamais prises en charge par l'assureur ; conformément à l'article des conditions générales et les articles **102** et **138** de l'ordonnance **95-07** du janvier **1995** relative aux assurances. Dans ce cas, l'assurance est affranchie de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences⁶⁹.

- Les risques qui se rattachent aux évènements qui restent en dehors des risques de navigation, tels que : les amendes, mise sous séquestre, les dommages intérêts, les confiscations, contrebande, etc. ;
- Les risques qui sont liés à la faute intentionnelle de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ;

⁶⁹ Article 102 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

- Les risques commerciaux tels que la différence de cours et le retard de livraison, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jour de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjours ou tout autre frais
- Les freintes de route pour les marchandises qui par leur nature peuvent subir des pertes par exemple, l'évaporation des liquides, exemple : l'alcool, etc. ;
- Les sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

5.1.2.2.Exclusion relatives (rachetables)

Il s'agit des risques exclus, sauf convention contraire, donc rachetable moyennant le paiement d'une surprime⁷⁰.

Ces risques sont les suivants :

- Guerre civile ou étrangère, mines et tous engins de guerre, actes de sabotage et de terrorisme, ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et généralement tous accident et fortune de guerre ;
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques
- Émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- Risque de vol en général et pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elles ne proviennent d'un risque couvert ;
- Violation de blocus ;
- Les dommages causés par les marchandises assurés a d'autre biens ou personnes ;
- 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 couvert par la police ;
- Les billets de banque, coupons, titres, valeur espèce monnayés, métaux précieux, les colis postaux même avec valeur déclarée.

⁷⁰ Article 103 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

5.1.3. Durée de la couverture

Quels que soient les moyens de transport utilisés, l'assuré a intérêt à ce qu'une couverture unique garantisse sa marchandise pendant toute la durée de transport. Cependant, comme généralement les contrats de ventes maritimes sont conclus en **C.I.F.**, ou **F.O.B.**, le transfert des risques à l'acheteur se réalise à la mise à bord des marchandises au port d'embarquement.

Ainsi, de la sortie d'usine jusqu'au port d'embarquement, les risques sont à la charge du vendeur. C'est la raison pour laquelle l'assurance maritime prendra effet à partir du moment de la mise à bord de la marchandise au port d'embarquement et cessera dès son entrée dans les magasins à destination.

5.2. Démarche à suivre en cas de survenance de sinistre

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

5.2.1. Déclaration du sinistre par l'assuré

L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept **(07)** jours, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages⁷¹.

5.2.2. Accomplir certaines mesures de conservatoires

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

- Éviter de longs séjours au port, lieu haut risque **(dommage vol)** ;
- Protéger la marchandise en ;
- Procédant au raccommodage des sacs déchirés ;

⁷¹ Article 108 alinéa 07 de l'ordonnance 95/07 du 25/01/1995 relative aux assurances.

- Mettant la marchandise sous bâche ou dans un magasin au niveau du port pour parer à sa mouillure par l'eau de pluie et/ou pour la mettre à l'abri du vol et autres dommages ... ;
- Faire procéder à la surveillance de déchargement pour les marchandises fragiles ou qui demandent pour leur manipulation, un soin particulier ;

5.2.3. Conserver le recours au profit de l'assureur

L'assuré doit aussi prendre, en temps utile, toutes les mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur et tout autre tiers responsable, et prêter à l'assureur son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires⁷².

En pratique, la conservation du recours se fait par :

5.2.4. Notification des réserves réglementaires aux tiers responsables

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

En effet, il est stipulé *«qu'en cas de pertes ou dommages survenus aux marchandises, le destinataire ou son représentant doivent les notifier par écrit au transporteur ou à son représentant, au port de déchargement, avant ou au moment de livraison des marchandises, faute de quoi, les marchandises sont présumées, jusqu'à preuve du contraire, avoir été reçues par eux telles qu'elles sont décrites au connaissement»*⁷³.

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

⁷² Chapitre 05, article 15, Alenia 04 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

⁷³ Article 790 du code maritime algérien, journal officiel de la république algérienne n°47, loi 98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.

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

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

5.2.5.Établissement d'un procès-verbal de constat contradictoire

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

5.2.6.Constatation des dommages et pertes

L'assuré fait appel à l'un des experts agréés par l'assureur figurant sur la liste annexée au contrat d'assurance. Le délai de constatation des dommages est de trente (**30**) jours lorsque le lieu de destination final est un port, de quinze (**15**) jours lorsque le lieu de destination final est un point de l'intérieur⁷⁴.

«En cas de contestation du rapport d'expertise ainsi établi, les parties au contrat d'assurance ont le droit de demander, dans quinze (15) jours qui suivent l'expertise initiale, une contre-expertise amiable ou judiciaire»⁷⁵.

⁷⁴ Chapitre 06, article 18 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

⁷⁵ Chapitre 06, article 17 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

5.2.7. La saisie conservatoire du navire

La saisie est un moyen qui permet de mettre sous main de justice, un bien appartenant à son débiteur.

- En droit, il existe plusieurs types de saisies ; à savoir les saisies immobilières portant sur les biens immobiliers et baux.
- Les saisies mobilières dites également saisie exécution, portant sur les meubles corporels appartenant au débiteur, en vue de la vente publique .
- Les saisies arrêtées, pratiquées par un créancier (saisissant) sur le débiteur (tiers saisi), de son débiteur (partie saisie).
- Ces trois saisies doivent être pratiquées sur la base d'un titre exécutoire.
- En revanche la saisie conservatoire a pour but de procurer un gage au saisissant qui n'a pas encore acquis de titre exécutoire (jugement, arrêt, ou sentence arbitrale).
- Très répandue dans les milieux d'affaires et notamment en matière maritime, la saisie conservatoire s'avère efficace pour préserver un recours.
- La saisie conservatoire ; cette mesure exceptionnelle, consiste en l'immobilisation du navire jusqu'à dépôt d'une caution suffisante dont la mainlevée ne sera prononcée qu'au moment du règlement définitif du dossier par voie amiable ou judiciaire.
- L'assureur, en plus de la sensibilisation de l'assuré autour de cette mesure, doit l'accompagner en pratique pour son accomplissement de façon à garantir leur intérêt commun qui est la garantie de recouvrer la créance.

Le recours à la saisie conservatoire obéit aux critères suivants :

- Les dommages doivent être importants.
- La responsabilité du transporteur doit être certaine.
- Cette mesure ne s'applique qu'aux navires battant pavillons étrangers et qui ne sont pas de ligne régulière (**Tramping**).

Sur ce plan l'assureur doit jouer le rôle d'accompagnateur de l'assuré durant toute la procédure de saisie jusqu'au dépôt de la caution bancaire par le transporteur⁷⁶.

⁷⁶ Article 152 ET 158 du C.M.A.

Procédure de saisie conservatoire :

a) Au niveau de l'Autorité portuaire du lieu où elle est pratiquée :

- Cette procédure est appelée Rétention Administrative. Elle consiste à prévenir l'Autorité portuaire et à obtenir de celle-ci, l'autorisation de « geler » le départ du navire, car une action va être diligentée immédiatement auprès du président du tribunal.
- L'autorité portuaire acquiescera en confisquant les documents du navire pendant la courte période précédant le départ envisagé du navire..

b) Au niveau du président du tribunal compétent (maritime ou commercial) :

- La partie qui allègue la créance doit présenter une requête au Président du tribunal dans les délais impartis.
- Cette requête doit être motivée et chiffrée afin que le président du Tribunal puisse rendre son ordonnance « à pied de requête » dite également ; Ordonnance sur requête
- L'acte de saisie conservatoire revêt un caractère d'urgence et ne doit pas perdurer au risque d'entraîner un préjudice commercial pour l'armateur saisi.
- La saisine du président du tribunal déclenche donc une véritable procédure dès lors qu'elle a pour objectif de régler un problème d'urgence.
- En outre, le code de procédure autorise sous certaines conditions le recours au président du tribunal concerné pour obtenir un référé dit « heure en heure » c'est-à-dire une mesure d'extrême urgence hors des heures de travail (Week-end et jours fériés).

5.3. Condition du dossier de réclamation

A l'appui de toute réclamation, il appartient à l'assuré de produire⁷⁷ :

- L'original de la police au voyage, ou une copie de la police d'abonnement ;
- L'original de l'avis d'aliment relatif à l'expédition ;
- L'original de la facture commerciale domiciliée ;

⁷⁷ Chapitre 06, article 24 des conditions générales du contrat d'assurance sur faculté maritime.

- L'original du connaissement
- Lettre de réserves adressées au transporteur, et/ou à ses représentants, établie à la fin du déchargement des marchandises en cas de dommages non apparents et dans les trois **(03)** jours qui suivent le déchargement dans le cas de dommages non apparents ;
- Le procès-verbal de constat amiable contradictoire ;
- L'état différentiel émis par l'entreprise portuaire de déchargement, en cas de manquant au déchargement ;
- Le bordereau de réserves émis par l'entreprise portuaire de déchargement ;
- Le bon de sortie établi par l'entreprise portuaire ;
- Le bon d'enlèvement adressé par la douane ;
- L'attestation de non débarquement transmise par le transporteur en cas de colis manquant ;
- Le récépissé de dépôt de plainte **(en cas de vol)** ;
- Le rapport d'expertise
- L'éventuel procès-verbal de destruction de la marchandise en cas de non récupération possible de celle-ci ;
- La lettre de réserves adressée au transporteur routier ou aérien dans le cas d'avarie lors du trajet complémentaire terrestre ou aérien.

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

5.3.1. Le règlement d'indemnité d'assurance

L'assureur est tenu de régler l'indemnité due les trente **(30)** jours qui suivent la formalisation complète du dossier de réclamation et la remise de toutes les pièces justificatives du sinistre, au-delà des délais de règlement, l'assuré est en droit de réclamer, outre l'indemnité due, des dommages et intérêts⁷⁸.

5.3.2. Règlement en avaries

⁷⁸ Article 117 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

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

5.3.3. Le règlement de délaissement

Sauf s'il s'agit de risque non couvert par le contrat, l'assuré a le droit d'opter pour le délaissement des marchandises dans le cas suivant⁷⁹.

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

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

5.3.4. La franchise

C'est une partie de risque qui reste à la charge de l'assuré il s'agit généralement d'une somme exprimée en taux ou en montant des dommages fixé par la police d'assurance « sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent **(5%)** ».

⁷⁹ Article 143 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

CONCLUSION DU DEUXIÈME CHAPITRE

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 auxquels 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 importants dans le jargon assurantiel c'est pour cela que le chapitre suivant et le dernier traiteront ce point de façon approfondie.

CHAPITRE III

Cas pratique

CHAPITRE III : CAS PRATIQUE AU SEIN DE LA SAA

L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. L'assurance maritime est considérée comme une branche majeure de l'économie qui nécessite des fonds importants pour l'indemnisation des assurés.

A cet effet, nous avons effectué un stage pratique au niveau de la société nationale d'assurance SAA leader dans le marché des assurances en Algérie, auprès de l'agence SIDI BEL ABBES code 2406 . Le stage a permis de recueillir et de collecter un ensemble d'informations du transport maritime.

Les informations ainsi recueillies ont servi à l'établissement de notre travail qui consiste à l'étude des cas sur l'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance.

Le présent chapitre se répartit en deux sections, la première est consacrée à la présentation de la compagnie SAA, la deuxième est consacrée à l'étude de transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance au sein de la SAA.

SECTION 1 : PRÉSENTATION DE LA SAA

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

1. Définition de la compagnie SAA

Entreprise Publique Economique, agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance, La Société Nationale d'Assurance **SAA**, est la première société d'assurance et de réassurance en Algérie.

1.1 Historique de la SAA

Le 12 décembre 1963 la société nationale d'Assurance voit le jour en tant que compagnie d'assurance généraliste sous forme de société mixte Algéro-Égyptienne (**61% pour l'Algérie et 39% pour l'Egypte**).

Le premier point de vente ouvre ses portes à Alger-Centre sous l'enseigne "**SAA Assurances**"

1.1.1. La création à la SAA assurances et la création à la gestion du monopole:

En 1966 la SAA est devenue 100% algérienne par ordonnance N° 66-127 à l'occasion de l'institution du monopole de l'Etat sur les opérations d'assurance.

1.1.2. La création de la spécialisation à l'autonomie des entreprises:

Les points marquants cette phase sont :

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

1.1.3. Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995:

Cette période est caractérisée par :

L'application de l'ordonnance 95/07 de janvier 1995, complétée et modifiée par la loi numéro 06/04 conduisant à :

- L'ouverture du marché aux investisseurs nationaux et étrangers ;
- La réintroduction des intermédiaires privés (**agents généraux, courtier bancassurance**) ;

- La mise en place des outils de contrôles du marché et la création de la commission nationale de supervision des Assurances ;
- La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances des dommages.

1.1.4. Siège social et capital de la SAA

Le siège social de la société se situe à **Alger à BAB EZZOUAR , quartier d'affaires**, sous la tutelle du ministère des finances. Son capital social s'élève à **30.000.000.000 DA**⁸⁰.

1.2. Les activités de la compagnie SAA

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

La **SAA** propose des solutions d'assurance adaptées aux spécificités de chaque domaine d'activité: particuliers, professionnels, petites et moyennes et grandes entreprises.

Des couvertures complètes et adaptées pour sécuriser:

- Les patrimoines et les biens en construction ou en exploitation.
- Les conséquences pécuniaires découlant de diverses responsabilités civiles.
- Les biens importés, exportés ou faisant l'objet d'un transport terrestre.
- Les habitations et autres immeubles et locaux commerciaux.
- Les véhicules et engins et tout genre.
- Les investissements et les exploitations agricoles et aquacoles.
- Les ventes à crédit et les conséquences de l'insolvabilité des acheteurs.

⁸⁰ <https://la.saa.dz/fr/about> (consulté le 03/01/2023 à 18h20).

2. Réseau commercial de la Société Nationale d'Assurance (SAA)

2.1. Réseau de la SAA résultat 2022

La compagnie **SAA** est une entreprise publique Economique, agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance,

La Société Nationale d'Assurance **SAA**, est la première société d'assurance et de réassurance en Algérie.

Ce sont plus de **3000** collaborateurs qui perpétuent depuis **1963** des valeurs qui font l'identité de la **SAA**.

Le savoir-faire, la responsabilité, le leadership et le respect des engagements sont incarnés chaque jour par nos actions et par notre réseau, le plus dense du pays avec plus de **520** points de vente et **180** guichets bancassurance, **49** courtiers aussi plus **16** directions régionales, répartis à travers tout le territoire national.

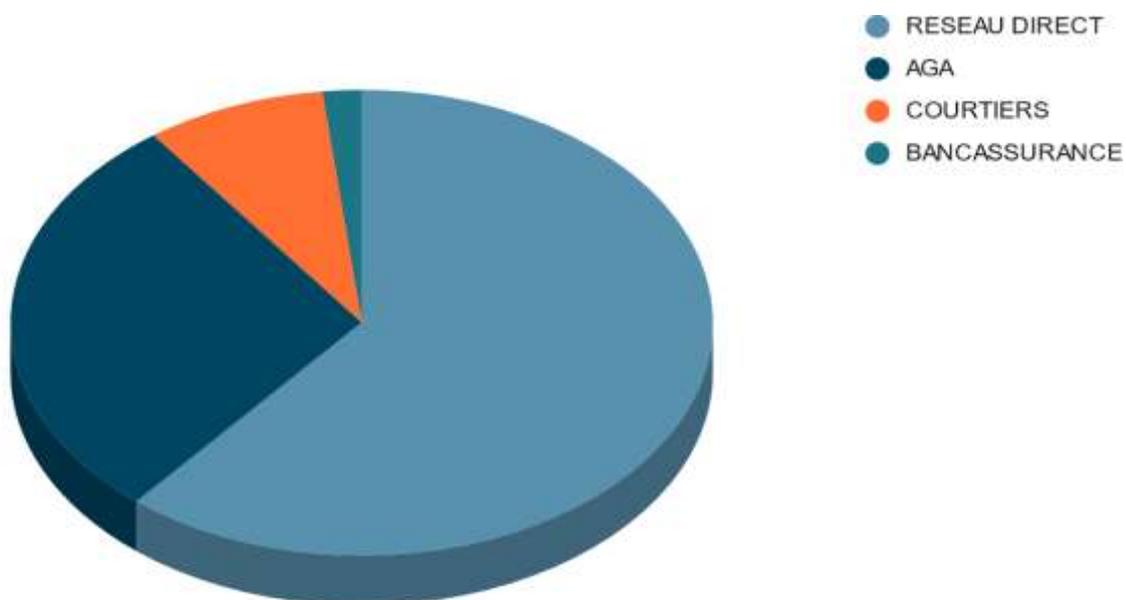


Figure 03 : Réseau commercial de la compagnie SAA 2020

Source: Rapport annuel 2020 de la compagnie p25 (Voir annexe 01)

2.1.1. La stratégie de la SAA

La stratégie de diversification et d'amélioration de l'activité avec les intermédiaires spécialisés, courtiers et banques, a permis de maintenir un niveau de primes appréciables, traduisant la croissance de leurs parts dans le portefeuille d'affaires de l'entreprise.

3. La SAA en chiffres

3.1. Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance

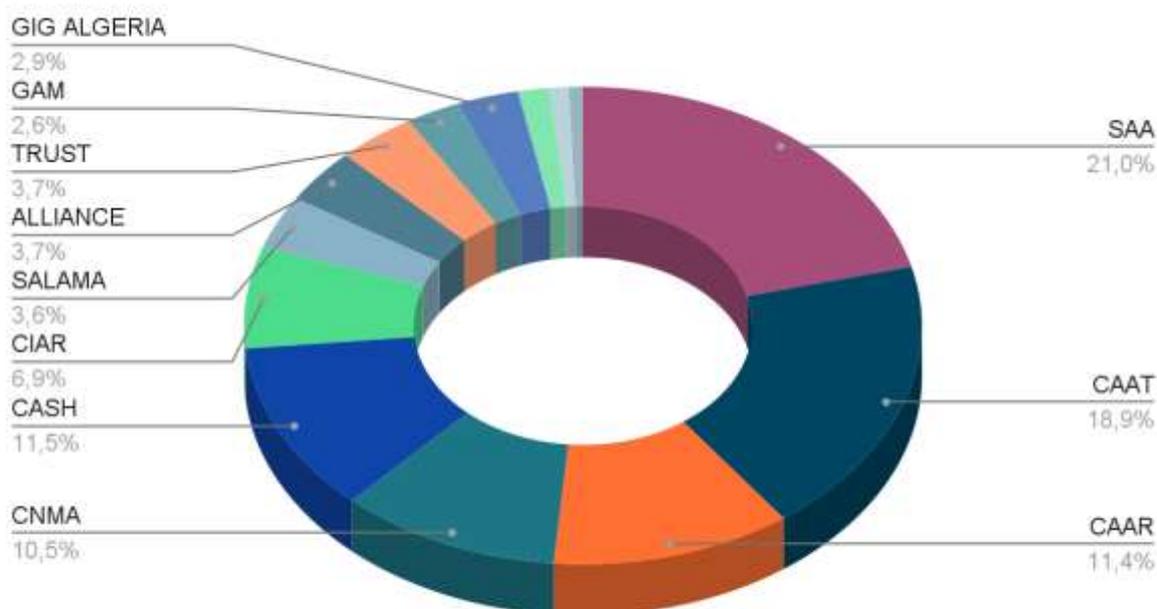


Figure 04 : Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance 2020

Source: Rapport annuel 2020 de la compagnie p 19

3.1.1.Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance

Rang	Compagnie	Chiffre d'affaire Mds DZD	2020	2019	2018
01	SAA	26.70	21.15%	21.99%	21.85%
02	CAAT	23.99	19%	18.28%	19.05%
03	CAAR	14.54	11.51%	11.64%	12.00%
04	CNMA	13.38	10.60%	10.81%	11.07%
05	CASH	13.96	11.06%	9.57%	7.50%
06	CIAR	8.72	6.91%	7.44%	7.91%
07	SALAMA	4.55	3.61%	4.06%	4.07%
08	ALLIANCE	4.73	3.74%	3.93%	3.95%
09	TRUST	4.75	3.77%	3.01%	2.68%
10	GAM	3.29	2.61%	2.87%	3.05%
11	GIG DZ	3.72	2.95%	2.87%	2.96%
12	AXA	1.89	1.50%	1.98%	2.34%
13	SGCI	1.13	0.9%	0.83%	0.81%
14	CAGEX	0.88	0.7%	0.73%	1.56%

Tableau 02 : Part de la compagnie SAA dans le marché d'assurance

Source: Rapport annuel 2020 de la compagnie p 19 (Voir annexe 02)

Branche	2020	2019	2018	Variation
Automobile	66%	69.4%	72.4%	-3.4%
IARDT	29.9%	26.2%	22.6%	+3.4%
Agricole	2.3%	2.6%	2.2%	+2.5%
Transport	1.6%	1.6%	1.8%	-0.01%

Tableau 03 : Part de la compagnie SAA par branche

Source: Rapport annuel 2020 de la compagnie p 23 (Voir annexe 03)

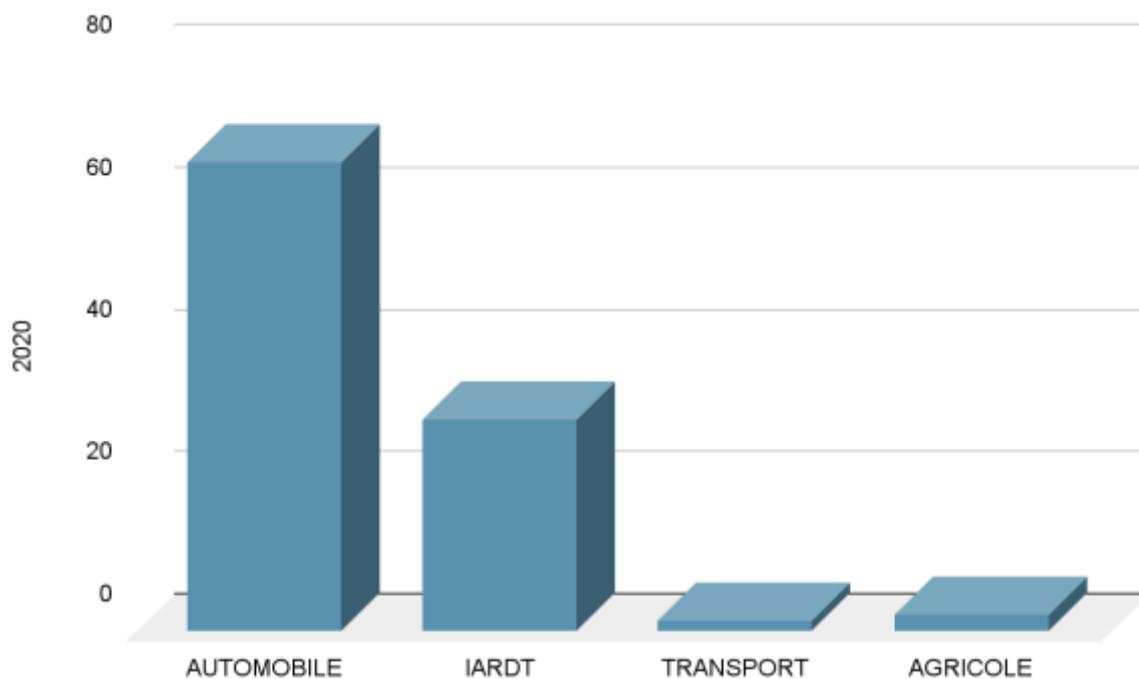


Figure 05 : Part de la compagnie SAA par branche 2020

Source: Rapport annuel 2020 de la compagnie p 22 (Voir annexe 04)

4. Organisation de la compagnie SAA

4.1. Objectif de l'organisation de la SAA

Les valeurs qui sont celles de la **SAA** trouvent leurs racines dans les fondements de la société algérienne forgée à travers son histoire millénaire. Ainsi le respect de la parole donnée et des engagements pris à l'égard des clients et partenaires, constitue le moteur de toute action ou décision quotidienne de nos collaborateurs. La confiance mutuelle constitue la base de nos relations avec l'ensemble de nos partenaires.

De même que la simplicité et la sincérité de notre langage, se traduisent au quotidien dans nos relations avec nos assurés.

4.1.1. Organisation de la direction générale

La direction générale est organisée en “**staff and line**” évolue ou l’on a une double organisation :

l’une “**en line**” ou hiérarchique et l’autre “en staff” ou fonctionnelle. L’organisation “**en line**” est constituée de trois **(03)** pôles importants d’activité :

1. Un pôle technico-commercial, chargé :

- Directement ou indirectement de la réalisation du chiffre d’affaire dans les différents marchés ciblés par la stratégie de développement de l’entreprise ;
- De mettre en œuvre des politiques de souscription et de sélection adéquates conduisant vers la réalisation de résultats techniques positifs ;
- D’élaborer et d’actualiser la politique marketing à travers la connaissance permanente des marchés, le développement de nouveaux produits, etc. ;

2. Un pôle ressources, chargé de la gestion des ressources humaines, matérielles et financières de l’entreprise, en application de la politique de développement retenue par l’entreprise ;

3. Un pôle système d’informations, audit et contrôle général chargé de l’organisation, de la rationalisation et de la modernisation de la gestion au sein de l’entreprise.

Une telle organisation permet au président directeur général de disposer de huit **(09)** cadres dirigeants au niveau central, constitués outre des deux **(02)** adjoints du **PDG**, de six **(07)** chefs de divisions du fait de la décomposition :

- ❖ Du pôle technico-commercial en cinq **(05)** structures : la première chargée des risques d’entreprises, la deuxième des assurances des particuliers, des professionnels et des collectivités, la troisième de l’assurance automobile, la quatrième des assurances de personnes et la cinquième du marketing ;
- ❖ Du pôle, audit, contrôle général et système d’information en une **(01)** structure chargée à la fois de l’informatique et des systèmes d’informations, de l’audit et de la maintenance des procédures ainsi que du contrôle général.
- ❖ Le pôle ressources **(humaines, matérielles et financières)** est placé sous la responsabilité directe du Directeur Général Adjoint Administratif. La même

organisation en staff permet au Directeur Adjoint Technique de superviser l'activité des cinq divisions précitées ainsi que celle des deux directions dont

il est directement responsable :

- Direction réassurance chargée de la politique et de l'activité de réassurance activité transversale importante pour sécuriser les engagements de l'entreprise, en relation avec les quatre (04) Divisions techniques ;
- Direction du contentieux et de la réglementation chargée du suivi de l'évolution de la législation et du contrôle de sa mise en œuvre au sein de l'entreprise, ainsi que généralement du suivi des dossiers contentieux relevant de l'activité générale de l'entreprise (dans le domaine civil, commercial, administratif, social, pénal, immobiliers, fiscal, etc.) et particulièrement du suivi des sinistres lorsqu'ils sont très importants. Elle est aussi compétente pour rédiger et se prononcer sur tout acte administratif ou juridique entre l'entreprise et tous tiers (fournisseur ou autre).

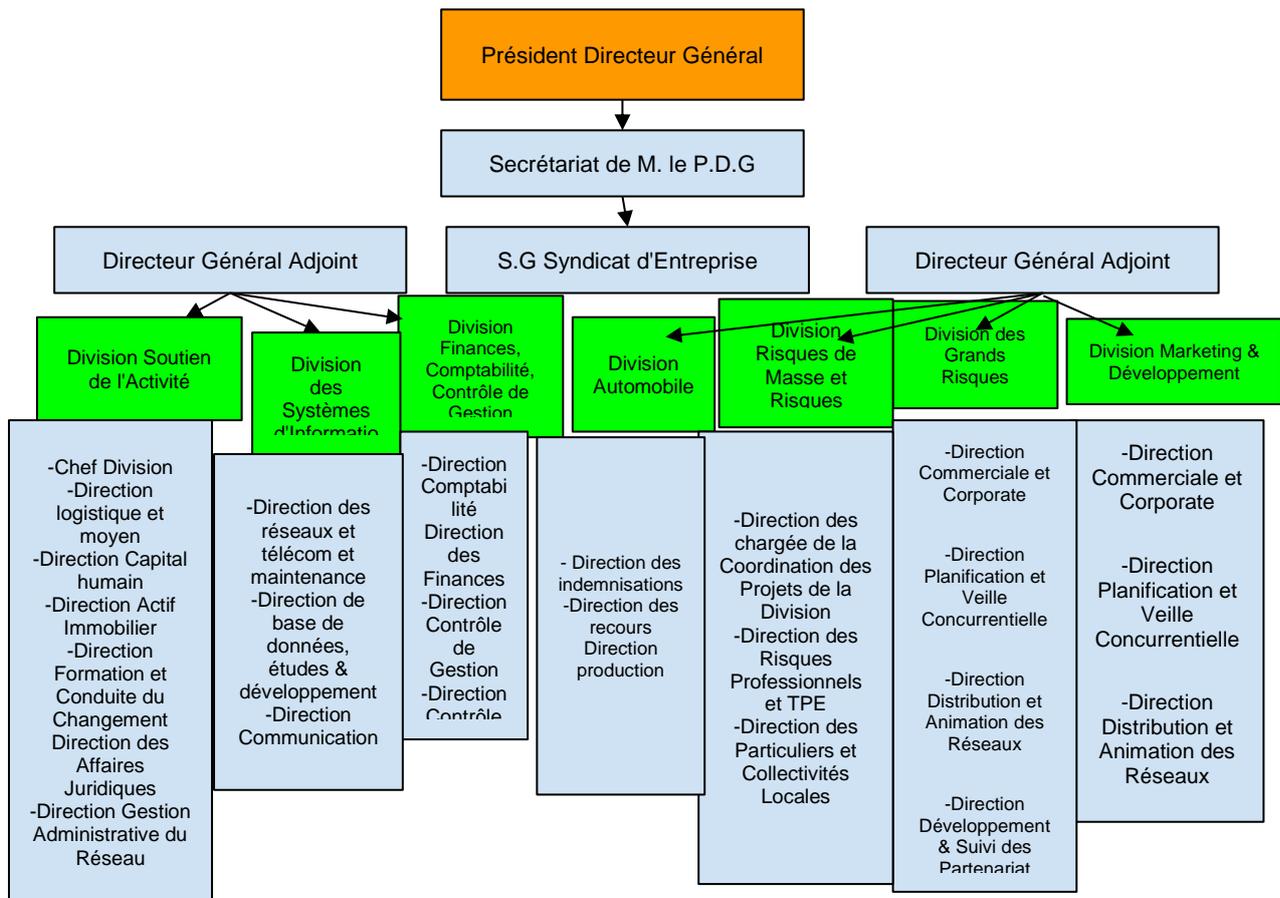


Figure N°06:l'organisation de la direction générale de la SAA

Source: à partir des données document interne.

4.1.2. Organisation de la direction régional

Les directions régionales sont au nombre de seize (16) implantées ainsi :

- **Centre** : Alger 1 , 2 et 3 et Tizi ousou plus agence corporate.
- **Ouest** : Oran ; Relizane ; Sidi bel Abbas ; Tlemcen.
- **Est** : Constantine ; Sétif ; Batna ; Annaba.
- **Sud** : Ouargla ; Bechar.

Chaque direction régionale est constituée de 06 départements, leur mission est d’encadrer, d’assister, d’animer et de contrôler les agences qui leurs sont rattachées.

Elles sont organisées comme suit :

- Directeur régionale ;
- Département administration générale ;
- Département automobile ;
- Département IARDT;
- Département commercial (marketing) ;
- Département comptabilité et finances;
- Département informatique.

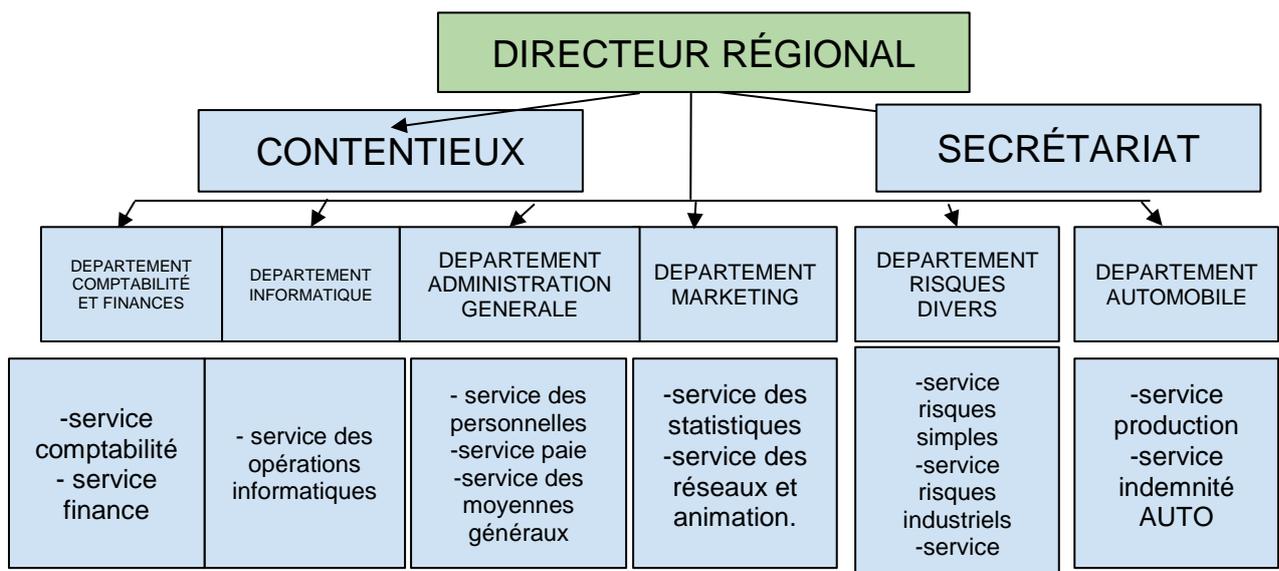


Figure N°07: l'organisation de la direction régionale de la SAA

Source: à partir des données document interne.

4.1.3. Organisation de l'AGENCE

Les agences sont au nombre de **520**, et sont classées en trois catégories :

- Agence directe ;
- Agence générale.

Chaque agence est composée de trois services :

- Service production ;
- Service sinistre ;
- Service comptabilité et finance.

L'agence est la cellule vivante chargée d'accomplir les objectifs qui lui sont attribués par l'unité et œuvre à répondre aux besoins de la clientèle :

- Vente et gestion des contrats d'assurance ;
- Prospection de nouveaux gisements du marché des assurances ;
- Règlement des sinistres et assurer un contact permanent avec la clientèle.

Chaque agence est constituée de trois services :

4.1.3.1. Service production

Au niveau du service production, on distingue trois types de section à savoir la section production automobile, la section production risques divers et la section production assurance des personnes.

4.1.3.2. Service sinistre

Le service sinistre est composé de la section sinistre corporel d'une part et de la section sinistre matériel d'autre part.

4.1.3.3. Service comptabilité et finance

Il est chargé d'établir la situation comptable et financière de l'agence. Notamment, les versements de la liquidité de l'agence à la banque en fin de journée, de porter les écritures comptables dans les bordereaux appropriés et d'envoyer les situations de la production et du sinistre à la structure de rattachement au niveau de la direction régionale⁸¹.

⁸¹ Source: à partir des données document interne .

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

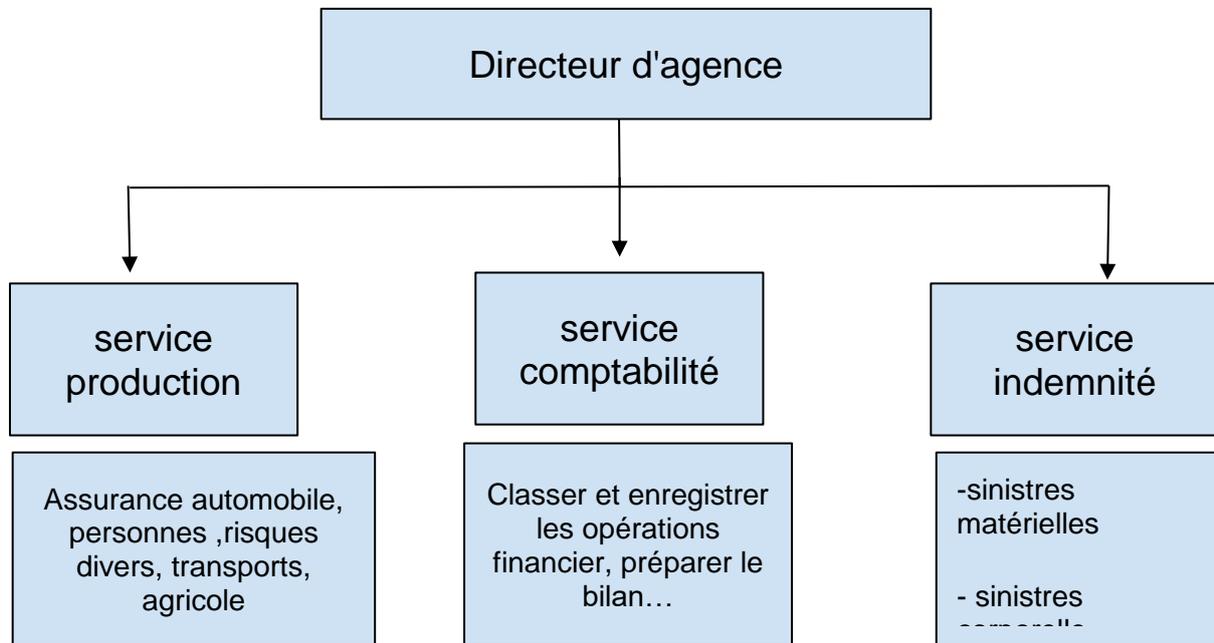


Figure N°08:l'organisation d'une agence de la SAA
Source: à partir des données document interne .

4.2.Les divisions et filiales

Pour la SAA, la filialisation revêt un caractère stratégique visant à mieux organiser ses activités techniques et à se départir des services de soutien dans le but de concentrer ses forces potentielles sur le métier d'assurance (**Voir annexe 05**).

C'est ainsi qu'elle a créé des filiales spécialisées dans les domaines suivants :

4.2.1.SAE

La société Algérienne d' Expertise, par abréviation **SAE**, dont la mission principale est de réaliser des travaux d'expertise , en automobile et en risques divers, aussi bien pour le compte des structures de la **SAA** que pour les autres compagnies du secteur des assurances.

4.2.2.AMANA ASSURANCE

Société d'Assurance de Prévoyance et de Santé, en partenariat avec la **MACIF**, la **BDL** et la **BADR**, dont la mission consiste à développer les produits d'assurances vie et de capitalisation.

4.2.3.IPA

La filiale assistance au véhicule par abréviation **IPA** Inter Partner Assistance , dont la mission porte sur l'assistance aux véhicules et leurs occupants en cas de panne.

4.2.4.IMPRIMERIE DES ASSURANCES

La filiale imprimerie des assurances, en partenariat avec la **CCR**, dont la mission porte sur la conception et la réalisation de travaux d'impression tant pour le compte de la **SAA**, de la **CCR** que pour le compte des tiers⁸².

⁸² Rapport annuel 2020 de la compagnie p34.

SECTION 2 : PROCESSUS D'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME

1. Les étapes préalables pour une souscription d'une police d'assurance faculté maritime par la compagnie SAA assurance

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

1.1. La souscription d'un contrat d'assurance transport sur facultés maritime au sein de la SAA

Pour la souscription d'assurance sur faculté maritime il est nécessaire de bien comprendre les étapes et les procédures qui permettent de produire une excellente assurance, cette dernière qui se caractérise par le processus d'évolution et la gestion des risques qui menacent les biens durant leur déplacement entre le pays vendeur et le pays acheteur.

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

Pour la gestion et l'enregistrement de police, il est nécessaire de procéder a trois phases principales pour la couverture optimale, la première c'est recueillir les informations auprès des l'assuré ensuite le projet de contrat et enfin le règlement de sinistre par l'assurance.

1.1.1.Étape de la demande d'assurance

Toute demande de couverture doit se faire un questionnaire dûment rempli est signé par l'assuré, la souscription d'un contrat avec un assureur débutera avec un questionnaire ou bien en présence de l'un des autres ; ce questionnaire il cite des informations nécessaires qu'une compagnie a besoin pour compléter la souscription, signée par l'assuré et sur l'identification de l'assureur. La connaissance sur la faculté, les conditions d'assurance demandées et les garanties. La demande il contient les 5 parties suivantes :

- L'identification, elle contient le nom, l'adresse et le contact de l'assuré

- Facultés, est la description de la nature des facultés type d'emballage, le trajet, le montant global d'expédition et nombre de voyage limite de garantie souhaité par voyage et par navire
- sur le choix des conditions d'assurance demandées (**tous risques sauf, FAP Absolument, FAP sauf et perte totale**)
- Le choix des garanties complémentaires (**vol et disparition, guerre et risques assimilés profil espéré, trajet complémentaire, trajet préliminaire, influence de température**)
- Le choix De l'entendue de la garantie ou de la durée de risque

1.1.2.Étape de la tarification

La production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs en vigueur et les pouvoirs de souscription. Après examen de la demande et la déclaration de toute information de l'assuré, la structure chargée de la production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs améliorent (**les réductions**) et les tarifs aggravent (**les rabais et les surprimes**) en vigueur et les pouvoirs de souscription.

Dans le cas du tarif " **Facultés maritimes** " nous avons retenu que le taux dépend de trois facteurs essentiels :

- la catégorie de la marchandise à transporter
- l'itinéraire entre Alger et le port de provenance ;
- Le risque du pays de provenance, selon que celui-ci est développé ou non.

La tarification est composée de plusieurs critères qui sont :

1.1.2.1.La nature de la marchandise à assurer

Les marchandises sont classées par rapport à leur degré de vulnérabilité et à détaillées par famille de produit.

1.1.2.2. La valeur de la marchandise

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

1.1.2.3. Le mode d'assurance choisi

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie tous risques ou FAP sauf, il y a aussi des garanties complémentaires à un taux des surprimes et des majorations et des taux des rabais et des réductions.

1.1.2.4. Provenance de la marchandise

C'est l'origine de la Marchandise ; La région ou pays d'où vient la marchandise est un élément essentiel pour la détermination de la prime.

1.1.3. Étape de confection des documents

Une fois que le risque étudié et tarifié, les conditions particulières doivent être rédigées.

La police ou l'avenant doit être confectionnée en trois exemplaires, lorsqu'il s'agit d'un contrat ne dépassant pas les limites de souscription.

1.1.4. Étape de paiement de la prime

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

1.2. Le document à remettre à l'assuré

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

1.2.1. Enregistrement des polices d'assurances

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

1.2.2. Classement des polices et avenants (les avis d'aliment et les ressorties des primes)

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

1.2.3. Transmission des polices à la direction régionale

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

2. Exemple d'étude de tarification pour une police d'assurance faculté maritime au sein de la SAA au niveau d'une agence 2406

Nous avons présenté une explication détaillée d'une police d'assurance souscrite au niveau d'une agence SAA code 2406 SIDI BEL ABBES pour un client entreprise de construction de matériels agricoles SPA (EPE CMA SBA). (Voir annexe 06)

2.1. La tarification de l'assurance transport maritime:

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

2.1.1. La nature de la marchandise à assurer

Les marchandises sont classées en sept **(07)** catégories par rapport à leur degré de vulnérabilité.

2.1.2. La valeur de la marchandise

L'assuré doit indiquer la valeur pour laquelle il désire assurer la marchandise au moment de la souscription de la police d'assurance ou l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement. **(Voir annexe 06)**

2.1.3. Le mode d'assurance choisi

L'assuré a le choix entre deux garanties de base qui sont la garantie tous risques ou FAP sauf ,l'assuré choisit le mode **(tous risques)** à niveau de l'agence **2406 (Voir annexe 06)**.

2.1.4. La destination de la marchandise

C'est l'origine de la Marchandise ; La région ou pays d'où vient la marchandise est un élément essentiel pour la détermination de la prime.

2.1.5. Les garanties

Le mode de couverture: tous risques

2.1.6. Le taux

Le taux de la prime relative à la garantie tous risques: **0.0600/100**

Tableau 04 : Souscription du contrat d'assurance police d'abonnement

Client assuré	EPE CMA SIDI BEL ABBES
L'assureur	Agence SAA 2406 SIDI BEL ABBES
Type de police	Police d'abonnement
Police d'assurance	3431000016
Nature de la faculté	Industrie (gros matériels)
Mode de couverture	Tous risques
Taux de risque	0,11%
Prime nette	
Accessoire	
T.V.A	
Autres taxes	
Timbres	
Prime totale	

Source : à partir des données, document interne.

2.3. Calcul de la prime d'assurance

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

2.3.1. Le calcul de la prime totale

La prime totale est le prix demandé à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance, elle varie en fonction du type de risque assurés. L'assureur n'est pas tenu de délivrer la police d'assurance tant que la prime n'est payée, dont son paiement peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement La prime totale est la somme de la prime nette, la taxe sur la valeur ajoutée (**TVA**), droit de timbre et le coût de la police :

La prime totale = prime nette + TVA + les droits de timbres + coût de la police

2.3.2. Calcul de la prime nette

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

$$\text{La prime nette} = \text{taux global} * \text{la valeur de la marchandise assurée}$$

2.3.3. Calcul du taux global

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

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

2.4. Les garanties annexes

2.4.1. Vol et disparition

Les taux de la prime applicable à la garantie « vol et disparition » dépendent de la catégorie des marchandises à déterminer selon la nomenclature « **vol et disparition** » cette nomenclature est divisée en quatre **(04)** catégories.

2.4.2. Prolongation de séjour à quai

Les marchandises appelées à séjourner à quai après débarquement, au-delà du délai contractuel, peuvent être couvertes moyennant une majoration du taux de base.

2.4.3. Voyage complémentaire

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

30% pour le transport par moyen propre ;

20% pour le transport public.

2.4.4. Risque de guerre

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

2.4.5. Surprime et majoration

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

2.4.5.1. Surprime pour transbordement

Le taux de surprime, applicable quel que soit le port où le transbordement est effectué, est de **0,077%**.

2.4.5.2. Majoration pour chargement en pontée

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

2.4.5.3. Surprime pour âge et pavillon du navire

Détermination des surprimes:

$$\text{Totale des surprimes} = \text{Surprime d'Âge du navire} + \text{Surprime de pavillon}$$

2.5. Exemple de tarification et la souscription d'un avenant d'avis d'aliment

Il s'agit de déterminer le tarif global d'un contrat police d'abonnement avec une couverture tous risque pour un client assuré au niveau de l'agence **SAA 2406** concernant une expédition maritime d'Industrie (**tube en acier**), conteneurisée, d'une valeur de **207.743,51** en devises avec un taux de change en dinars algérien, en provenance de **BELGIQUE (ANVERS)** vers de **BELGIQUE (ANVERS)** vers **ALGERIE (ORAN)**, à bord d'un navire d'un nom de **CONSTANTINE** et battant pavillon **ALGERIEN** et le transporteur du **CNAN** avec une minimum de franchise

impliquée dans le contrat principale du **50.000** dinars algérien et taux de franchise du dommage du **5%**. (voir annexe 07)

Tableau 05 :Souscription d'un avis d'aliment

Assuré	EPA CMA SBA
L'assureur	Agence SAA 2406 SIDI BEL ABBES
Police d'assurance (contrat principale)	3431000016
Avis d'aliment	Avenant n°01
Type de tarif	Normal
Devise utilisé	Euro
Taux de change DEVIS vers DINARS	152,9939
Taux spécial	0,11%
Valeur assurance en devise	207.743,51
Nature de faculté	Industrie (tube en acier : 135 caisses + 17 fardeaux)
Date d'embarquement	01/09/2020
Voyage	De BELGIQUE (ANVERS) vers ALGERIE (ORAN)
Nom de naire	Constantine
Pavillon de navire	ALGÉRIE
Nom de transporteur	CNAN
Mode de couverture	Tous risques
Type de police (contrat principale)	police d'abonnement
Minim franche applique dans le contrat de principal	50.000,00 DA
Taux de franchise	5%
Taux chargement	1,10
Taux de base	0,25

Taux de base avec chargement	0,11
Taux de chargement des majorations	1,10
Taux net cumulé avec chargement	0,11
Capitale de la garantie tous risques	Valeur assurance en devise*Taux de change 207.743,51*152,9939 = 31.783.489,79 DA
Prime nette de la garantie tous risques	Capitale de la garantie* le taux de risque 31.783.489,79*0.11 = 34961,84 DA

Source : à partir des données, document interne. (voir annexes 08 et 09)

3. Etude de Les procédures de prise en charge d'un sinistre

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

3.1. Les procédures de prise en charge d'un sinistre

- Le déclarer à l'agence par tous moyens ;
- Requérir toute mesure tendant à éviter l'aggravation des dommages ;
- Prendre des mesures visant à conserver les droits de recours de l'assureur ;
- Faire constater les dommages par un expert agréé par l'agence ;

3.1.1. Déclaration de sinistre

Après la réalisation d'un risque, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre au niveau de l'agence d'assurance, Le délai de déclaration du sinistre en matière maritime revêt une grande importance et constitue une des mesures conservatoires à observer que la réalisation d'un tel risque impliquait.

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

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

3.1.2. Constitution de la provision (réserve)

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

3.1.3. Enregistrement du dossier sinistre

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

3.1.4. Avis de sinistre

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

3.1.5. La phase règlement

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

3.1.5.1. Dispatche de règlement

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

3.1.5.2. Quittance de règlement

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

3.1.5.3. Pièce de dépense (ordre de paiement)

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

3.1.5.4. Établissement du chèque

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

3.1.5.5. Classement du dossier après règlement

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

3.2. Conservation de recours

L'assuré doit prendre en temps utile, pour converser au profit de la SAA ses droits de recours contre le transporteur et/ou autre responsable

Un Réserve réglementaire est un document importé pour faciliter le recours pour l'assuré et/ou assureur subrogé et augmente ainsi considérablement les chances de gains des actions en responsabilité.

Pour l'ouverture d'un dossier sinistre, une provision est automatiquement constituée. Le montant de la provision dépend de l'estimation approximative des dommages augmentés des frais d'expertise tel qu'arrêté par l'assuré La lettre de réserve réglementaire est document notifié au transporteur et/ou autres tiers à leur représentant (consignataire) avant ou au moment de la livraison des biens et il doit être détaillée.

3.3. Acte de subrogation

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur d'avoir reçu le montant de l'indemnité d'un sinistre, l'assureur est alors subrogé dans les droits de l'assuré La compagnie d'assurance peut alors agir à la place de son client et mettre en œuvre toutes les procédures (**amiables judiciaires**) pour récupérer la créance commerciale.

3.4.Exemple pour un règlement d'un dossier sinistre avaries particulières (agence SAA 2406 SIDI BEL ABBES)

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

3.4.1.Présentation des éléments relatifs au sinistre

Expéditeur (exportateur) : CNAN

Importateur (assuré) : EPE CMA SIDI BEL ABBES

Nom de navire: CONSTANTINE

Nature de la marchandise transportée : Tube en acier

Nature des emballages : Caisses - Fardeaux

Quantité de la marchandise importée : 152 Nombre de colis

Port de chargement : BELGIQUE PORT D'ANVERS

Port de déchargement : ALGÉRIE PORT D'ORAN

Date de chargement de marchandise : 25/08/2020

Date d'embarquement: 01/09/2020

Date d'arrivée : 16/09/2020

Transit: DALI ANOUAR

Expert : BEST EXPERTISES,ORAN (El Houari HAMMOU expert maritime agréé)

L'assuré en l'occurrence a procédé à la souscription d'une police d'abonnement sur faculté auprès de la **SAA** agence **2406 SIDI BEL ABBES**. La police d'assurance est conclue aux conditions « **Tous risque** » la valeur de la marchandise assurée est **207.743,51 EURO** soit

31.783.489,79 Dinars algérien dans la mesure où à la date de souscription **1 Euro = 152,9939 DA.**(voir annexe 07)

3.4.2. Déclaration du sinistre par l'assuré EPE CMA

L'assuré **CMA** est tenu de déclarer le sinistre à l'agence **SAA 2406** par une lettre au directeur d'agence et au plus tard dans un délai de sept **(07)** jours. La déclaration doit comporter certains renseignements qui sont une importance capitale pour l'assureur en ce sens qu'il lui permettra de prendre certaines mesures urgentes, notamment lorsque les dommages sont importants.

3.4.2.1. les document joints à la déclaration du sinistre

1. Demande de déclaration. (voir annexe 10)
2. Facture N°20/80/5034/1 du 10/09/2020. (voir annexes 11 et 12 et 13)
3. Connaissance n°05. (voir annexe 17)
4. Avis d'arrivée. (voir annexe 18)
5. Lettre de réserve. (voir annexe 19)
6. Contrat d'assurance.(avis d'aliment).(voir annexe 08)

Ces renseignements comportent les éléments suivants : le nom de navire, date d'arrivée, port de déchargement, nom et l'adresse de transporteur **(et/ou l'armateur)**, une description approximative des dommages et/ou manquants, lieu d'entreposage de la marchandise endommagée et les coordonnées de personne contactée par l'expert.

3.4.3. Constatation des dommages

Après évaluation des dommages par l'expert monsieur Lahouari HAMMOU (expert maritime agréé), le rapport d'expertise a été établi comme suit:

Le **15 Octobre 2020**, le transit **DALI Anouar** nous a requis aux fins de mener la mission ci-dessus définie sur ordre et pour le compte du réceptionnaire **EPE CMA SPA SIDI BEL ABBES.**(Voir annexe 23)

Après avoir coordonné la visite, nous nous sommes rendus le même jour au port d'Oran, et plus précisément au terre plein du secteur II, où nous avons pu prendre attache avec les diverses parties concernées par les avaries, objet de notre mission.

Personnes concernées par cet incident:

- Le service contentieux de l'entreprise portuaire d'Oran.
- L'agent de transit DALI ANOUAR,

Renseignements généraux:

- Connaissance n°05/référence 26200901200 émis à Hambourg le 10/09/2020.
- Avis d'arrivée du NASHCO du 16/08/2020.
- Facture commerciale n°20/08/5031/1 du 10/09/2020.
- Fournisseur : TUBE and FITTING AME STAHLHANDEL GmbH

Breitscheider Weg 117-40885 Rattingen- Allemagne.

Montant fob : 186.40,63 Eur.

- Certificat d'origine européenne du 16/09/2020.
- Lettre de réserve du transit DALI Anouar du 14/10/2020.
- Avis d'aliment SAA N°2406-3431000016/1 du 09/09/2020.
- Nom de navire : CONSTANTINE
- Port de chargement : BELGIQUE PORT D'ANVERS
- Date de chargement: 10/09/2020
- Port de déchargement : ALGÉRIE PORT D'ORAN
- Date d'arrivée : 16/09/2020
- Phase de l'incident : Déchargement et séjour de la cargaison à quai.
- Identification de la cargaison: 135 fardeaux de tubes de diverse références poids et dimensions poids brut:179,994 Mt

Constatations:**Fardeaux de tube constitués:**

- Tubes en acier,
- Tubes carrés,
- Tubes ronds,
- Tubes rectangulaires,

Dommages:

- 12 fardeaux disloqués, décerclés, ouverts,
- Tube présentant des torsions de divers degrés,
- Tubes partiellement écrasés,
- Nombre de pièces avariées : 46 répartis comme suit:
- 32 tubes portant référence 001225294.
- 14 tubes portant référence 001280183.

Ces tubes ne peuvent être utilisés en l'état mais conservent néanmoins une valeur résiduelle que nous estimons à 35% de leur d'achat.

3.4.4. Estimation des dommages

Le montant des dommages est donc estimé comme suit, conformément aux écritures de la facture commerciale d'achat ; soit les opérations suivantes:

- Tubes acier référence: 00122294

32 tube * 6 mètres = 192 mètres * 8,90 Eur * 65% = 1.110,72 Eur.

- Tubes ronds référence : 001280183

14 tube * 6 mètres = 84 mètres * 1,25 Eur * 65 % = 68,25 Eur

Soit un total de : 1.178,97 Eur

La contre-valeur est, quant à elle , déterminée selon le cours prélevé de l'avis d'aliment de l'assureur SAA, Soit les calculs suivants:

152,9939 Dzd * 1.178,97 Eur = 180.375,22 Dzd

Soit en lettre :

Cent quatre- vingt mille trois cent soixante-quinze Dinars Algériens et vingt-deux centimes.(voir annexe 25)

3.4.5.Règlement du dossier sinistre

- Les formalités d'usage, en cas de survenance de sinistre sont :
- Ouverture d'un dossier sinistre (**Voir annexe 20**) ;
- Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
- Police d'assurance ;
- Déclaration de sinistre ;
- Facture commerciale ;
- Connaissance maritime ;
- Rapport d'expertise numéro (**voir annexe 22**);
- Note de débit. ;
- Lettre de réserve ;
- Bordereau de réserve ;
- Note d'honoraire de l'expert.

3.4.5.1.Etude de dossier sinistre

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

3.4.5.2. Détermination du montant de l'indemnité

Le montant de l'indemnité allouée à l'assuré est, comme suit : montant de l'évaluation de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat.

Calcul final :

Montant évalué par l'expert - la franchise fixée au contrat d'assurance

$$180.375,22 \text{ DA} - 50.000,00 \text{ DA} = 130.375,22 \text{ DA.}$$

Alors, l'agence SAA 2406 indemnise le client EPE CMA SBA d'un montant du 130.375,22 DA (voir annexe 30)

3.4.6. Acte de subrogation

C'est un document qui prouve la reconnaissance de l'assuré envers l'assureur d'avoir reçu le montant de l'indemnité d'un sinistre, l'assureur est alors subrogé dans les droits de l'assuré. La compagnie d'assurance peut alors agir à la place de son client et mettre en œuvre toutes les procédures (**amiables judiciaires ..**) pour récupérer la créance commerciale. (**voir annexe 31**).

4. Etude de cas sur l'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance (AGENCE SAA 2406)

4.1. l'impact du transport maritime des marchandises sur la production de la compagnie d'assurance agence SAA 2406

Dans ce cas , nous vous expliquerons l'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance et nous avons choisi un exemple de la période de l'obstacle covid 19:

Cet exemple sera divisé en trois étapes:

- Période avant covid 19 (**2019**). (**voir annexe 32**)
- Période covid19 (**2020**). (**voir annexe 33**)

- Période après covid. (voir annexe 34)

4.1.1.période avant covid 19 exercice (2019)

**Tableau 06 : La production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA
2406 SBA période avant COVID 19 exercice 2019**

Code produit	produit	Nombre de contrat	Prime nette	Accessoire	TVA	Timbre gradué	Prime totale
3431	F.maritimes	4	101.733,48	2.250,00	19.756,86	360,00	124.100,34

Source : à partir des données, document interne.

4.1.2. Période covid19 exercice (2020)

**Tableau 07 : La production des contrats d'assurance faculté maritime agence SAA 2406
SBA période COVID 19 exercice 2020**

Code produit	produit	Nombre de contrat	Prime nette	Accessoire	TVA	Timbre gradué	Prime totale
3431	F.maritimes	1	89.196,57	200,00	16.985,35	160,00	106.541,92

Source : à partir des données, document interne.

4.1.3.Période après covid exercice (2021)

**Tableau 08 : la production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA
2406 SBA période COVID 19 exercice 2021**

Code produit	produit	Nombre de contrat	Prime nette	Accessoire	TVA	Timbre gradué	Prime totale
3431	F.maritimes	3	353.891,13	1.700,00	67.562,32	360,00	423.513,45

Source : à partir des données, document interne.

4.2.Résultat

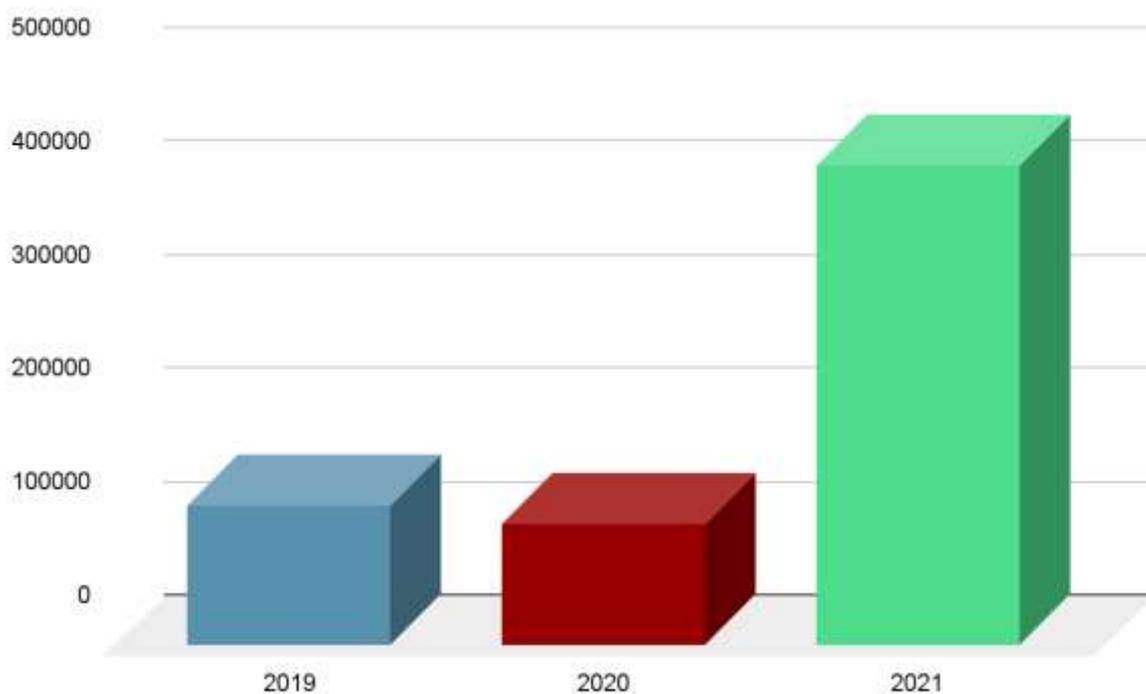


Figure 09 : La production des contrats d'assurance facultés maritimes agence SAA 2406 SBA période COVID 19 dans les trois périodes

Source : à partir des données, document interne.

CONCLUSION DU TROISIEME CHAPITRE

L'assurance faculté maritime est un élément important pour l'importateur et/ou l'exportateur d'un bien, elle permet de réduire les dommages occasionnés durant son acheminement, le but d'assurance est d'encourager les échanges internationaux et il crée la richesse.

Lors de notre stage pratique au niveau de l'agence **SAA 2406** , nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité des transports maritimes et son rôle sur la compagnie d'assurance , en outre on a constaté que toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur facultés maritimes choisie par les clients en fonction de leurs besoins avec ces compagnies d'assurance.

Nous concluons de ces exemples que le transport maritime est affecté par plusieurs facteurs de risque comme la période de la pandémie de **Covid-19** exercice **2020**, on remarque qu'en cette période les opérations de transport maritime ont diminué, ce qui a affecté négativement sur la compagnie d'assurance et ses revenus.

CONCLUSION GÉNÉRALE

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le transport maritime joue un rôle important dans le secteur des assurances, car il permet aux compagnies d'assurance d'offrir des services adaptés aux entreprises et aux marchandises qui misent sur les voies maritimes pour leurs opérations commerciales.

Outre les opérations commerciales, le transport maritime est également utilisé pour le transport des voyageurs et des marchandises dans le monde entier.

L'industrie du transport maritime joue un rôle important dans l'économie de nombreux pays. C'est également l'un des secteurs les plus réglementés, la sûreté et la sécurité étant de la plus haute importance. Afin de garantir que l'industrie fonctionne dans un environnement sûr et sécurisé, les transporteurs maritimes doivent satisfaire un certain nombre d'exigences. L'une de ces exigences est que les transporteurs souscrivent une assurance. Si le transporteur n'a pas d'assurance, la cargaison peut être saisie et le transporteur peut être condamné à une amende. Afin de garantir la protection de leurs marchandises, les transporteurs doivent être tenus responsables des actions de leurs employés et de leurs équipements. C'est là que l'assurance entre en jeu.

Les polices et contrats d'assurance maritime prennent en compte les facteurs de risque associés à la navigation, à l'approvisionnement et à l'expédition. Les spécialités en assurance peuvent aider les entreprises à obtenir la meilleure couverture pour leurs opérations commerciales en mer et à protéger leurs intérêts à long terme

Les assurances sont également nécessaires pour couvrir les bateaux et leur chargement contre les risques liés à la navigation et aux mauvaises conditions météorologiques. Les compagnies d'assurance proposent des contrats spécifiques qui prennent en compte les risques liés aux voyages de la cargaison.

Ce mémoire a pour objectif de connaître la liaison entre le transport maritime des marchandises et l'assurance maritime et de savoir si l'un est indispensable à l'autre et cela en se posant la question de quel est l'impact de l'activité du transport maritime des marchandises sur les assurances.

A cet effet, il a fallu réaliser des recherches et des statistiques sur l'évolution des chiffres de l'assurance maritime au sein de notre compagnie la SAA ,a cet effet nous avons entamé notre travail par une partie théorique pour définir le transport maritime des marchandises en premier puis l'assurance maritime et nous avons finalisé notre étude par une partie pratique d'où on trouve une réponse à nos hypothèses .

Le monde entier est passé par une crise sanitaire très lourde qui est la covid 19 ,cette dernière a énormément influencé sur l'activité du transport maritime que sur l'économie .

Afin de pouvoir atteindre à une conclusion ,il était nécessaire d'étudier l'activité du transport maritime avant et pendant la pandémie pour pouvoir connaître l'évolution du chiffre d'affaires en assurance .

Pendant la pandémie le transport maritime a subi à de nombreux changements en raison des confinements et les restrictions imposés par les gouvernements pour limiter la propagation de la covid-19 , parmi les conséquences de ce changement ya eu une augmentation des coûts de transport, baisse de demande sur les navires, diminution des marchandises transportées ,....

Selon la **CNUCED** «le commerce maritime s'est contracté de **3,8 %** en **2020**, reflétant un choc initial, mais qu'il a rebondi plus tard dans l'année et devrait augmenter de **4,3 %** en 2021».

Tout au long de notre travail et à travers les trois chapitres nous avons mis en évidence le côté descriptive et analytique, ce qui nous a permis d'avoir les résultats suivants :

Résultats des tests d'hypothèses

Les deux hypothèses sont confirmées, à savoir :

Hypothèse 01 : L'activité du transport maritime des marchandises exerce un impact significatif sur la compagnie d'assurance SAA.

Hypothèse 02 : La crise sanitaire a impacté négativement l'activité du transport maritime des marchandises et en conséquence l'activité de la SAA.

Enfin, l'activité de transport maritime de marchandises a un impact significatif sur le secteur de l'assurance. En effet, le transport maritime est une activité à haut risque, sujette aux accidents et aux catastrophes. Les entreprises de transport maritime sont tenues de souscrire une assurance afin d'atténuer les risques.

Difficultés rencontrées

Parmi les difficultés rencontrées est le manque de documentation dont la plupart des livres en ligne sont payants et le manque de temps nous a empêché de consulter une bibliothèque sachant que toute la semaine on est au travail.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Livres

- Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed Economica, France, 2005.
- Denis CHEVALIER et François DUPHIL, Transporter à l'international, Ed Foucher, 4ème éd, France, 2009.
- Donald DAILLY, Logistique et transport international de marchandises, Ed l'Harmattan, 1ère édition, 2010.
- DUBREUIL Julien, La logistique des terminaux portuaires de conteneurs, CIRRELT, Montréal, Août 2008.
- J.LANDEL, « Lexique Des Termes d'assurance, 5ème édition l'argus de l'assurance, 2005.
- Jean BELLOTI, transport international de marchandises, Ed Broché, 5ème édition, France, 2015.
- Jean. PINEAU, « Le contrat de transport : terrestre, maritime, aérien », Éditions Thémis, Université de Virginie, 1986.
- Jean-Luc Albert, Douane et Droit douanier, Ed Broché, France, 2013.
- Marie- Madeleine DAMIEN, Dictionnaire de transport et de la logistique, Ed. Dunod, 2ème éd, paris, 2005.
- PASCO C, Commerce international, 4eme édition Dunod, paris, 2002.
- PATRICK M. NADINE V, transport logistique 8ème édition le génie des glaciers, 2012.
- Pierre BAUCHET, l'économie du transport international de la marchandise, air et mer, Ed. Economica, 2013.

Textes juridiques

- Code maritime algérien. Journal officiel de la république algérienne n°47, loi n°98-05 du 25 juin 1998 modifiant et complétant l'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime.
- Ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

Rapports

- SAA, Rapport annuel 2020 de la compagnie.

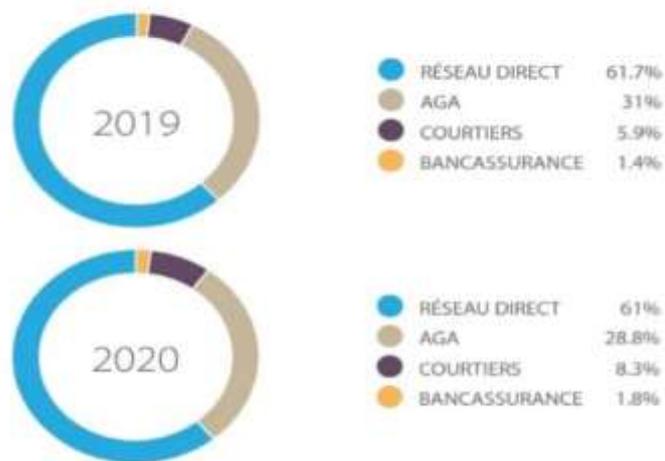
Sites internet

- https://pro.saa.dz/fr/offer/31_corp.htm.
- <https://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/definition-assurance.html>
- <https://www.ccr.dz/images/pdf/Algereass-1er-Semestre-2020-du-28-7-2020.pdf> P.7
- <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf>, P.05 (consulté le 30 octobre à 09h00)
- <https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-maritime/> consulté le 14/10/2022 à 19h00
- <https://www.index-assurance.fr/histoire-assurance>.
- <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Transport-maritime.html> Consulté le 09/10/2022 à 17h30

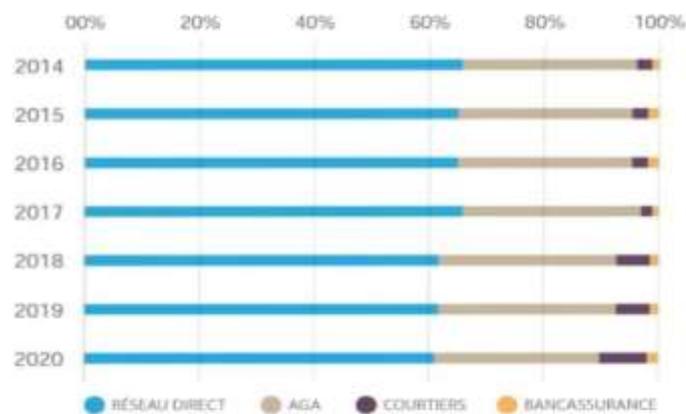
ANNEXES

ANNEXE 01 :

Apport par réseau de distribution



La stratégie de diversification et d'amélioration de l'activité avec les intermédiaires spécialisés, courtiers et banques, a permis de maintenir un niveau de primes appréciable, traduisant la croissance de leurs parts dans le portefeuille d'affaires de l'entreprise.



ANNEXE 02 :

Emissions brutes

Part de marché par compagnie

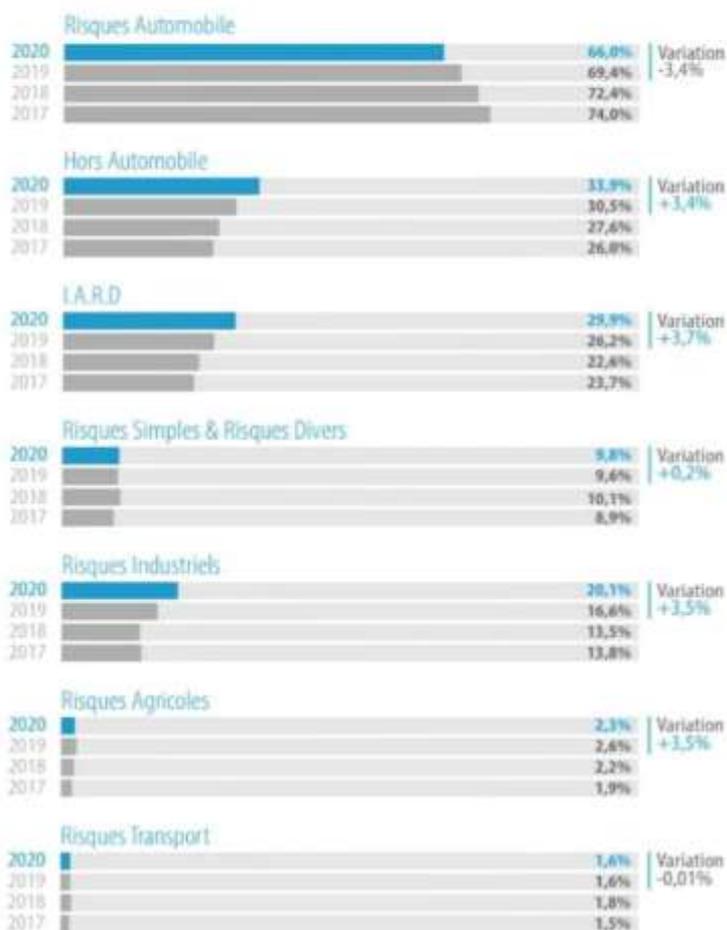
Rang	Compagnie	Chiffre d'affaires (Mds DZD)	Part de Marché (%)			Évolution PDM 20-19
			2020	2019	2018	
01	SAA	26.70	21,15%	21,89%	21,85%	-0,84%
02	CAAT	23,99	19%	18,28%	19,05%	+0,72%
03	CAAR	14,54	11,51%	11,64%	12,00%	-0,13%
04	CNMA	13,38	10,60%	10,81%	11,07%	-0,21%
05	CASH	13,98	11,06%	9,57%	7,50%	1,49%
S/TOTAL SOCIÉTÉS PUBLIQUES		92,59	73,33%	72,29%	71,47%	1,04%
06	CIAR	8,72	6,91%	7,44%	7,91%	-0,52%
07	SALAMA	4,55	3,61%	4,06%	4,07%	-0,45%
08	ALLIANCE	4,73	3,74%	3,92%	3,95%	-0,19%
09	TRUST	4,75	3,77%	3,81%	2,69%	0,76%
10	GAM	3,29	2,61%	2,87%	3,05%	-0,26%
11	ZA	3,72	2,95%	2,87%	2,96%	0,00%
12	AXA DOMMAGES	1,89	1,50%	1,88%	2,34%	-0,48%
S/TOTAL SOCIÉTÉS PRIVÉES		31,67	25,08%	26,15%	26,96%	-1,07%
13	SGCI	1,13	0,9%	0,82%	0,75%	0,07%
14	CAGEX	0,88	0,7%	0,72%	0,81%	-0,03%
S/TOTAL SOCIÉTÉS SPÉCIALISÉES		2,01	1,59%	1,55%	1,56%	0,04%
TOTAL MARCHÉ		126,27				

Evolution des réalisations marchés (En Milliards DZD)



ANNEXE 03 :

Evolution de la configuration du portefeuille



L'activité « hors auto » a enregistré en 2020 une croissance des émissions de 2% (+169 Millions DZD), se traduisant par une part dans le portefeuille en amélioration de 3,4%. La branche I.A.R.D, et malgré des conditions peu favorables, continue de suppléer le ralentissement des émissions en automobile, avec une part en amélioration sur les quarts dernières années de 7 % dont 3,7% en 2020.

ANNEXE 04 :

Positionnement de la SAA

Grâce à la stratégie de diversification prônée, la SAA gagne d'année en année des places au classement des assureurs IRD, et conserve sa position sur les autres marchés.

Automobile : SAA 1er Assureur 28% 17,6 MILLIARDS DZD

SAA 28% - CNMA 16% - CAAT 11% - CIAR 10% - CAAR 9% - TRUST 5% - ALLIANCE 5% - SALAMA 5%
GAM 4% - AXA / 2A / CASH 7%

Agricole : SAA 2e Assureur 28% 611 MILLIONS DZD

CNMA 67% - SAA 28% - 2A 2% - CIAR 2% - CAAT 1%

Incendie & RD : SAA 3e Assureur 15% 8 MILLIARDS DZD

CAAT 30% - CASH 23% - SAA 15% - CAAR 13% - CIAR 4% - 6 AUTRES 15%

Transport : SAA 4e Assureur 07% 444 MILLIONS DZD

CIAR 27% - CAAT 24% - CASH 14% - SAA 7% - ALLIANCE 3% - 2A 3% - CIAR 3% - TRUST 3%
SALAMA / AXA / GAM 6%

ANNEXE 05 :

Architecture des prises de participations
du groupe SAA

ANNEXE 06 :

Police Abonnement [Abonnement Normal] - Facultés Maritimes
N° : 2406 - 3431000016

Conditions Particulières

- Le présent contrat est régi tant par l'ordonnance 95/07 du 25/01/1995 relative aux assurances que par l'ordonnance 75.58 du 25 septembre 1975 du code civil ainsi que par les conditions générales, conventions spéciales S.A.A, et conditions particulières qui suivent.
 - Le souscripteur reconnaît avoir reçu un exemplaire des conditions générales et conventions spéciales.
 - Il déclare, en outre, que les informations ci-dessous sont conformes, sincères et faites de bonne foi.

Police

Unité 24 Direction Régionale SBA
 Agence 2406 BEL ABBES "B"
 Adresse Bd Abbane Ramdane Prolongé, S.B.A 22000 SIDI BEL ABBES
 Téléphone 048.56.89.68 Fax 048.54.42.25
 Branche/Catégorie 3431 Facultés Maritimes
 Date d'effet 01/01/2020 Date d'échéance 31/12/2020
 Observation

Assuré

Nom/Raison sociale SPA C- M- A SBA
 Adresse SIDI BEL ABBES 22000 SIDI BEL ABBES
 Activité Industrie Divers Profession Société
 Observation

Souscripteur

Nom/Raison sociale SPA C- M- A SBA Adresse SIDI BEL ABBES

Caractéristiques Police

Périodicité de L'avenant Ressortie de Prime (Police. Abt) Mensuelle
 Délai de Réalisation Du Premier Voyage (Police.Abt) Deux Mois à Compter de la date de Souscription
 Type de Tarif Abonnement ***** Tarif Normal *****
 Minimum de Franchise 50.000,00 DA
 Taux de Franchise Sur Dommages Marchandises 5,00

Tarif Abonnement

Tous Risques (TRS)

Provenance de la Faculté	Nature de la Faculté	Taux
Europe s/Atlantique -Espagne,France(s/Atlantique),les Canaries,les	Industrie (Gros Matériels)	0,1100 / 100

Décompte de prime

Prime Nette	Access.	T.V.A	Autres Taxes	Timbres	Prime Totale
0,00	500,00	95,00	0,00	40,00	635,00

Fait à SIDI BEL ABBES, le 22/01/2020

Périodicité de L'avenant Ressortie de Prime (Police. Abt) Mensuelle
 Le Souscripteur

Pour la SAA


BERBER Benaisa
 Directeur Général

Page 1 / 1


 المدير الجهوي
 بوجمعة محمد الأمين

ANNEXE 07 :

الشركة الوطنية للتأمين
Société Nationale d'Assurance



Société Par Actions au capital Social de 30 Milliard de DA
Siège Social: Cartier Des Affaires Bab Ezouar ALGER
Tél.:021 43.97.60/61 site web: www.saa.dz

Avis D'Aliment Faculté Maritime

Police N° 3431000016 Avenant N° 0 Expédition du 01/09/2020
Assuré EPE CMA SPA Date Saisie 03 AVRIL 2020
Adresse BP 38, Boulevard Messali El Hadj Sidi Bel Abbès 22000
Agence SBA B code 2406

N° Avis d'aliment 1

Garanties Demandées
(suivant les conditions
de la police)

Tous Risques

Navire Constantine
Transporteur CNAN
Voyage de Anvers (Belgique)
Voyage à Oran (Algérie)
Via

QR Code



Taux de Prime	Date D'Embarquement	Marques et Numéros	Nb de Colis	Nature des Marchandises	Nature des Emballages	Valium Assurées En Devise	Taux de Change	Valeurs Assurées En Dinars	Prime Nette	T. V. A
0.11	01/09/2020		135	Tube en acier	Caisnes - Fardeaux	186 440,63	152,9939	28 524 279,10	31 376,71	5 961,57
0.11	01/09/2020		17	Tube en acier	Fardeaux	21 302,88	152,9939	3 259 210,69	3 585,13	681,18

Décompte de la Prime

Prime Nette	34 961,84
Accessoire	50,00
T. V. A	6 642,75

Devisé :	Euro
T. D	40,00
Prime Totale	41 694,59



Cachet et Signature de L'Assuré

IBRAHIMYAN Sumi
Bureau des Transactions
Commerciales

Reçu le: 03/09/2020



ANNEXE 08 :

Police d'Abonnement - Facultés Maritimes
Avis d'Aliment
N° : 2406 - 3431000016 / 1

Avenant				
Date avenant	01/09/2020			
Date d'effet	02/09/2020	Date d'échéance	31/12/2020	
Police				
Unité	24 Direction Régionale SBA			
Agence	2406 BEL ABBES "B"			
Adresse	Bd Abbane Ramdane Prolongé, S.B.A		22000 SIDI BEL ABBES	
Téléphone	048.56.89.68		Fax 048.54.42.25	
Branche/Catégorie	3431 Facultés Maritimes			
Date d'effet	01/01/2020	Date d'échéance	31/12/2020	
Assuré				
Nom/Raison sociale	SPA C- M- A SBA			
Adresse	SIDI BEL ABBES		22000 SIDI BEL ABBES	
Activité	Industrie Divers	Profession	Société	
Observation				
Objet Facultés				
+ 1 TUBE EN ACIER - CAISSES -FARDEAUX 135+17				
Adresse	: NAVIRE CONSTANTINE -CNAN /ANVERS BELGIQUE - ORAN ALGERIE			
Ville	: 22000 SIDI BEL ABBES			
Caractéristiques				
+ Type de Tarif	Tarif Normal			
+ Devise Utilisée	Euro			
+ Taux de Change Devises----->Dinars	152,9939			
+ Taux Spécial	0,110000 %			
+ Valeur Assurance en Devise	207.743,51			
+ Nature de la Faculté	Industrie (Gros Materiels)			
+ Provenance de la Faculté	Europe s/Atlantique :Espagne,France(s/Atlantique),les Canaries,			
+ Transport En Containers	Non			
+ Surveillance du Déchargement	Non			
+ Montant des Honoraires de Surveillance.	0,00			
+ Séjour En Magasin	Non			
+ Voyage Complémentaire	Non			
+ Prolongation de Séjour à Qual	Non			
+ Age du Corps	0 Ans			
+ Transbordement	Non			
+ Risque de Guerre	Non			
+ Date d'embarquement	01/09/2020			
+ Voyage de .. A...	ANVERS BELGIQUE - ORAN ALGERIE			
+ Délai de Réalisation du Voyage (Police.Voyage)	Deux Mois à Compter de la Date de Souscription			
Garanties		Capital	Taux	Prime
+ Tous Risques (TRS)		31.783.489,79	0,1100 %	34.961,84
1/(1-Taux Chargement)			1,10	
Prime Nette				34.961,84
		Page 1 / 2		

ANNEXE 09 :

Police d'Abonnement - Facultés Maritimes
Avis d'Aliment
N° : 2406 - 3431000016 / 1

Objet Facultés			
1 TUBE EN ACIER - CAISSES - FARDEAUX 135+17			
Garanties	Capital	Taux	Prime
Taux de Base	0,25		
Taux de base avec chargement	0,11		
Taux chargement des majorations	1,10		
Taux Net Cumulé avec Chargement	0,11		
Valeur Assurée	31.783.489,79		

Il n'est rien changé aux autres clauses et conditions de la police à laquelle le présent avenant demeure annexé. Sont nulles toutes adjonctions ou modifications matérielles non revêtues du visa de la compagnie.

Fait à SIDI BEL ABBES, le 09/09/2020

Pour la SAA

Le Souscripteur



ANNEXE 10 :

ENTREPRISE CONSTRUCTION MATERIELS AGRICOLES

Algérien Group Of Méchanics Spa
 CMA - SOCIETE PAR ACTIONS AU CAPITAL DE 2.785.470.000 DA
 Route de Mascara prolongée B.P 38. Sidi Belabbés
 TEL /FAX : 048 76 42 29

REF :DTC/N°36 /BS/2020

CMA LE :20/10/2020

A

MONSIEUR LE DIRECTEUR
 D'AGENCE SAA -2406 - SIDI BELABBES

Objet :Déclaration de sinistre. -

Nous avons le regret de vous informer que lors de l'enlèvement de la marchandise (Tubes) du fournisseur Tube and Fitting Africa Moddie East Stahlhandel GmbH, provenant d'Avers (Belgique), arrivée au port d'Oran le 16/09/2020 sur le navire « Constantine », nous avons constaté que des tubes en acier ont été endommagés.

Veuillez prendre, Monsieur, notre demande en considération.

Vous trouverez ci-joint :

- Facture N° 20/08/5034/1 du 10/09/2020
- Connaissance n° 5.
- avis d'arrivée
- lettre de reserve.
- Pv d'expertise ref : 465/LH/DY/20
- Avis d'Aliment N°2406-3431000016/2

Ab. 21/10/2020



Le Directeur des Transactions Comerciales



ANNEXE 11 :



T+F Tube and Fitting Africa Middle East Stahlhandel GmbH · Betschwieder Weg 117 · 40885 Ratingen

Facture Commerciale No.: 20/08/5034/1

EPE CMA SPA
Route de Mascara - BP 38
DZ - 22 000 Sidi Bel Abbas
ALGERIE

Date: 26.08.2020
Notre référence: 20/06/7356
No. du client : 5 / 1212

Contrat No. 01/DTC/2020

Specification - selon Page 2/3 -

Embarquement : 'Constantine' le 01.09.2020 à partir d'Anvers / Belgique

Prix : FOB Port Anvers, selon Incoterms 2020

Paieiment : Par remise documentaire, payable à vue

Notre banque : Commerzbank – Ratingen / Allemagne
No. de compte : IBAN DE 22 300 400 000 834 398 000
SWIFT / BIC : COBA DE DD XX
Ratingen / Allemagne

Votre banque : Banque de l'Agriculture et du Developpement Rural (BADR)
1 Rue Larbi Boukhari, Sidi Bel Abbas - Algerie
Place du 1^{er} Novembre 1954
Sidi Bel Abbas - Algerie

Nous certifions que les marchandises dénommées dans cette facture sont de fabrication et d'origine d'Allemagne, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie et Slovaquie et que les prix indiqués ci-dessus s'accordent avec les prix courants sur le marché d'exportation.

"L'exportateur des produits couverts par le present document (autorisation douanière No. DE/2600/EA/0560) déclare que, sauf indication claire du contraire, ces produits ont l'origine préférentielle de la communauté européenne."

TUBE and FITTING Africa Middle East Stahlhandel GmbH

Tube and Fitting
Africa Middle East
Stahlhandel GmbH
Betschwieder Weg 117
40885 Ratingen

Homepage: <http://www.tube-and-fitting.de>
E-Mail: verkauf@tube-and-fitting.de

T+F: Tube and Fitting Africa Middle East Stahlhandel GmbH
Betschwieder Weg 117 · 40885 Ratingen
HRB-Nr. 64881 · Sitz der Gesellschaft ist Ratingen

Page 1 / 3
Telefon 0 21 02 / 67 80 49
Telefax 0 21 02 / 67 80 49
Geschäftsführer:
Axel Rixeboom, Heide Wewer

Es gelten unsere ortsübigen Allgemeinen Lieferungs- und Zangsbedingungen:
LSt-Nr. DE 81520545 - Steuer-Nr. 147/5673/1038

Sparkasse Hilden - Ratingen - Völsper
Kto.-Nr. 0042 123 182 - BLZ 304-50000
S.W.I.F.T.: WELA DE 01 VEL
IBAN: DE25 0130 0000 0042 0130 0000

Commerzbank Ratingen
Kto.-Nr. 834398000 - BLZ 300 400 00
S.W.I.F.T.: COBA DE DD XXX
IBAN: DE25 0000 0000 0000 0000 0000

ANNEXE 12 :

26.08.2020

EPE CMA SPA
 Contrat no. 01/OTC/2020
 Notice Ref. 30/08/2020
 facture commerciale no. 26/08/2020/1



LOT 3 - Tube																
N°	N° Matière	Designation	DIN	Dim.1	Dim.2	Longueur	Nuance	Nuance selon nomenclature	UM	Coils	Net Wts	Brut Wts	M	Emballage	P.U.	Total
1	001 210 372	Tube en acier s joint	2394	38	6,5	5-7 m	S235 CR1	E 235 CR1	3	91	91	18,34	Suppl. C1	18,95 €	347,54 €	
3	001 211 212	Tube en acier s joint	2394	17	3,25	6-6,2 m	S137-2	S137-2	3	6	6	6,00	Suppl. C1	8,95 €	53,70 €	
6	001 211 257	Tube en acier s joint	2394	60	3,5	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	59	59	11,93	Suppl. C1	12,18 €	145,31 €	
9	001 211 457	Tube en acier s joint	2393VC	42	7	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	264	379	43,75	Suppl. C2	16,60 €	726,29 €	
10	001 211 558	Tube en acier s joint	2393VC	45	8	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	1 854	654	117,00	Caisse C2	18,50 €	2 281,50 €	
11	001 225 159	Tube en acier s joint	2448	26,9	2,6	5-7 m	S195T	S195T	3	1 143	1 256	732,69	Caisse	2,18 €	1 597,26 €	
12	001 225 219	Tube en acier s joint	2448	26,9	3,2	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	2	4 164	4 164	Fardeaux	2,39 €	8 338,69 €	
13	001 225 282	Tube en acier	2448	33,7	4	5-7 m	S137-2	P235GHTC1	3	56	56	19,25	Suppl. F1	4,00 €	76,80 €	
14	001 225 284	Tube en acier	2448	42,4	4	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	1 457	572	120,50	Caisse	5,16 €	621,76 €	
15	001 225 294	Tube en acier	2448	88,9	4	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	6	10 536	10 536	Fardeaux	8,90 €	10 984,36 €	
16	001 225 301	Tube en acier s joint	2395B	100	4	5-7 m	S137-2	E 235 CR1	3	2	1 408	1 408	Fardeaux	11,20 €	1 344,00 €	
17	001 225 319	Tube en acier	2448	60,3	4,5	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	4	8 570	1 399,68	Fardeaux	6,50 €	9 099,00 €	
18	001 225 412	Tube en acier s joint	2448	76,1	5,6	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	5	9 426	9 426	Fardeaux	10,23 €	10 071,64 €	
19	001 225 491	Tube en acier s joint	2448	31,8	7,1	5-7 m	S137-2	P235GHTC1	3	1 184	184	42,49	Fardeau	9,50 €	403,66 €	
20	001 240 286	Tube en acier	2458	48,3	4	6-6,2 m	S137-2	S 235 JRH	3	3 409	3 409	780,00	Fardeau	4,50 €	3 510,00 €	
21	001 241 152	Tube en acier soudé	2458	33,7	2,9	6-6,2 m	S137	S 235 JRH	3	1 555	555	251,84	Fardeau F1	5,00 €	1 259,70 €	
22	001 242 150	Tube en acier soudé	2458	30	2,6	6-6,2 m	URO S137-1	S 235 JRH	3	1 517	1 517	853,36	Fardeau	3,20 €	2 762,82 €	
23	001 242 253	Tube en acier soudé	2458	38	3,6	6-6,2 m	S137-2	S 235 JRH	3	1 149	1 149	376,20	Fardeau	4,00 €	1 504,80 €	
24	001 250 222	Tube en acier carré	2395C	30	4	6-6,2 m	UST13-2	E 235 CR1	3	261	261	79,85	Suppl. F3	3,56 €	270,94 €	
25	001 250 262	Tube en acier carré	2395C	90	3,6	6-6,2 m	UST13-2	E 235 CR1	3	7 848	7 848	837,10	Fardeaux	11,90 €	9 981,49 €	
26	001 250 282	Tube en acier carré	2395C	40	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1 1954	1 954	459,60	Fardeau	3,39 €	1 558,72 €	
27	001 280 183	Tube rond	2448	76,1	3,2	5-7 m	S137	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	6	8 482	8 482	1 448,54	Fardeaux	1,25 €	1 810,68 €
29	001 250 240	Tube en acier carré	2395B	30	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1 094	1 094	302,50	Fardeaux	3,56 €	1 076,90 €	
30	001 250 280	Tube en acier carré	2395B	45	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1 240	1 240	254,10	Fardeau	4,61 €	1 171,40 €	
31	001 250 301	Tube en acier carré	2395B	60	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1 409	1 409	60,50	Fardeau F3	6,10 €	369,05 €	
32	001 250 482	Tube en acier carré	2395B	100	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	7 5139	5 138	438,00	Fardeaux	11,20 €	4 995,80 €	
33	001 225 474	Tube en acier s joint	2448	86,9	6,3	6-6,2 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1 / P235GHTC1	3	2	4 270	339,40	Fardeaux	13,50 €	4 573,80 €	
34	001 225 587	Tube en acier s joint	2448	51	10	6-7 m	S132-3	S355J2	3	1 785	1 785	178,56	Fardeau	13,53 €	2 389,13 €	
37	001 281 161	Tube en acier s joint	2441	48,3	4,05	6-6,2 m	S133	S 195 T	3	3 278	3 278	750,00	Fardeaux	3,90 €	2 905,00 €	
39	001 281 143	Tube fileté NVA60 1 1/2"	2441	48,3	4,05	6-6,2 m	S133-1	S 195 T	3	6 9308	9 308	2 130,00	Fardeaux	3,87 €	8 243,10 €	
41	001 210 314	Tube en acier	2391	42	5	5-7 m	S135	E 235 + C	3	82	82	32,50	Suppl. C1	17,16 €	306,86 €	
42	001 210 554	Tube en acier	2448	42,4	6,8	5-7 m	S152-3	S355J2	3	1 237	237	32,50	Fardeau	10,57 €	343,53 €	
43	001 211 370	Tube en acier	2391	32	5	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	40	40	12,21	Suppl. C1	9,66 €	117,85 €	
44	001 211 404	Tube en acier	2448	51	6,3	5-7 m	S152-3	S355J2	3	1 915	915	131,76	Fardeau	11,45 €	1 509,85 €	

26.08.2020

ANNEXE 13 :

N°	N° Matière	Désignation	DIN	Dim1	Dim2	Longueur	Numéro	NUMERO USES EUROPEENNE	UM	Coëf	Net kg	Bout kg	M	Emballage	P.L.	Total
45	001 211 460	Tube en acier	2391	32	6	5 - 7 m	SI 37-2	E 235 + C	3	1	92	92	24,40	Caisse C1	11,00 €	268,40 €
46	001 211 522	Tube en acier	2391	38	8	5 - 7 m	SI 37-2	E 235 + C	3	1	71	71	11,32	Suppl. C1	22,72 €	257,19 €
48	001 250 345	Tube carré	2395c	80	8	5 - 7 m	SI 44-3	E 275 JRH	3	3	2 695	2 695	204,00	Fardoux	13,25 €	2 703,00 €
49	001 250 348	Tube carré	2395/B	60	8	5 - 7 m	SI 44-3	E 235 J2	3	1	908	908	72,60	Fardoux	15,12 €	1 097,71 €
50	001 250 424	Tube carré	2395 B	80	8	6 - 6,2 m	SI 44-3	S 275 JRH	3	1	658	658	76,85	Fardoux	9,00 €	707,85 €
51	001 250 444	Tube carré	S355J2H	100	10	6 - 6,3 m	SI 44-3	S 275 JRH	3	6	5 835	5 835	272,80	Fardoux	19,84 €	5 357,79 €
52	001 260 001	Tube rectangulaire	59411	120	100	12-12,1 m	SI 44-3	S 275 JRH	3	3	3 768	3 768	157,30	Fardoux	25,48 €	4 006,00 €
53	001 260 202	Tube rectangulaire	59411	80	40	6 - 6,2 m	SI 44-3	S 275 JRH	3	3	1 370	1 370	284,00	Fardoux	4,35 €	1 148,40 €
54	001 260 218	Tube rectangulaire	59411	150	100	12-12,1 m	SI 44-3	S 275 JRH	3	13	30 871	30 871	924,00	Fardoux	32,00 €	29 560,00 €
55	001 260 508	Tube carré	2395B	120	120	12-12,1 m	SI 44-3	E 235 J2H	3	5	8 290	8 290	205,70	Fardoux	47,84 €	9 840,69 €
57	001 260 408	Tube carré	2395B	140	140	6 - 6,2 m	SI 52-3	E 275 JRH	3	29	32 059	32 059	1 020,00	Fardoux	32,50 €	33 150,00 €
58	001 215 619	Tube en acier à joint	2391	40	8	5 - 7 m	SI 37-2	E 235 + C	3	3	385	385	61,00	Suppl. C2	18,10 €	1 165,10 €
59	001 215 718	Tube en acier à joint	2448	60,3	11	5 - 7 m	SI 52-3	S355J2H	3	2	1 178	1 178	105,93	Suppl. F26	19,40 €	246,38 €
60	001 203 595	Tube en acier	2448	51	10	5 - 7 m	S652	S355J2	3	2	1 178	1 178	105,93	Fardoux	13,53 €	2 299,15 €
61	001 244 621	Tube en acier	2448	70	16	5 - 7 m	S652	S355J2	3	1	855	855	77,0	Caisse	30,90 €	950,18 €
Montant total FOB Anvers, selon INCOTERMS 2020, emballage compris															186 440,63 €	
Montant en lettres: cent quatre vingt six mille quatre cent quarante EUR et soixante trois centimes																

Tube and Tube
 Asten Mustard
 Stahlhandels GmbH
 E. Albrechtstr. 117
 46630 Aurigen

16.08.2010

ANNEXE 15 :

EPE CMA SPA
Central no. 6107C0209
Noua Ruf. 20667346
Liste de cotare no. 2008160347



LOT 3 - Tube

UM 3 = metri

N°	N°MATERIE	Designation	DIN	Dim1	Dim2	Longueur	Ressance	Nuanta tehnica	UM	Coti %	Net kgs	Bruc kgs	M.	Emballage	Origine	Tarif Occasionier
1	001 210 372	Tube en acier à joint	2384	38	6,5	5-7 m	S037-2	E 235 CR1	3	1	184	184	42,49	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
3	001 211 217	Tube en acier à joint	2384	37	6,2	5-7 m	S037-2	E 235 CR1	3	1	184	184	42,49	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
6	001 211 247	Tube en acier à joint	2384	65	3,5	6-6,2 m	S037-2	E 235 CR1	3	1	184	184	42,49	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
9	001 211 467	Tube en acier à joint	2384	65	3,5	6-6,2 m	S037-2	E 235 CR1	3	1	184	184	42,49	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
10	001 211 558	Tube en acier à joint	2384	45	4	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	1	184	184	42,49	Supt. C2	Allemagne	7304 3120
11	001 225 159	Tube en acier à joint	2448	26,3	2,6	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	1	184	184	42,49	Caissa	Slovaquie	7304 3120
12	001 225 219	Tube en acier à joint	2448	26,9	3,2	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	2	4 164	4 164	2 232,76	Fardoux	Roumanie	7304 3992
13	001 225 282	Tube en acier	2448	33,7	4	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	1	96	96	19,26	Supt. F1	Allemagne	7304 3992
14	001 225 284	Tube en acier	2448	42,4	4	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	1	457	457	170,90	Caissa	Roumanie	7304 3992
15	001 235 204	Tube en acier	2448	89,9	4	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	5	10 236	10 236	1 234,20	Fardoux	Roumanie	7304 3992
16	001 235 207	Tube en acier à joint	2398B	100	4	5-7 m	S137-2	E 235 CR1	3	2	1 406	1 406	120,00	Fardoux	Portugal	7304 6199
17	001 235 310	Tube en acier	2448	60,3	4,5	5-7 m	S237-2	S235 JRHP235 TR1	3	4	8 270	8 270	1 399,86	Fardoux	Roumanie	7304 3992
18	001 235 412	Tube en acier à joint	2448	76,1	5,5	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	5	9 426	9 426	984,25	Fardoux	Roumanie	7304 3992
19	001 225 481	Tube en acier à joint	2448	31,8	7,1	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	1	184	184	42,49	Fardoux	Slovaquie	7304 3992
20	001 240 246	Tube en acier	2448	48,3	4	6-6,2 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	2	3 455	3 455	780,30	Fardoux	Portugal	7304 3992
21	001 241 182	Tube en acier soudé	2448	33,7	2,9	6-6,2 m	S037-2	S 235 CR1	3	1	555	555	251,24	Fardoux F1	Allemagne	7304 3992
22	001 242 162	Tube en acier soudé	2448	30	2,6	6-6,2 m	S037-2	S 235 CR1	3	1	517	517	863,38	Fardoux	Polynésie	7304 3992
23	001 242 233	Tube en acier soudé	2448	59	3,6	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1	1 146	1 146	376,25	Fardoux	Allemagne	7304 3992
24	001 250 222	Tube en acier carré	2395C	50	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	7	2 281	2 281	15,65	Supt. F3	Allemagne	7304 6199
25	001 250 262	Tube en acier carré	2395C	50	3,6	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	7	2 281	2 281	15,65	Fardoux	Gravos-Bretagne	7304 6199
26	001 250 282	Tube en acier carré	2395C	40	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1	1 994	1 994	429,26	Fardoux	SBE	7304 6199
27	001 250 183	Tube rond	2448	76,1	3,2	5-7 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	4	8 482	8 482	1 448,54	Fardoux	Roumanie	7304 3992
28	001 250 242	Tube en acier carré	2395B	70	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1	1 054	1 054	303,26	Fardoux	Italie	7304 6199
29	001 250 280	Tube en acier carré	2395B	45	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1	1 240	1 240	254,12	Fardoux	Italie	7304 6199
30	001 250 301	Tube en acier carré	2395B	65	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	1	1 409	1 409	601,50	Fardoux F3	Allemagne	7304 6199
32	001 250 482	Tube en acier carré	2395B	100	4	6-6,2 m	S137-2	E 235 CR1	3	7	5 128	5 128	430,00	Fardoux	Portugal	7304 6199
33	001 225 474	Tube en acier à joint	2448	88,9	6,3	6-6,2 m	S137-2	S235 JRHP235 TR1	3	2	4 270	4 270	338,80	Fardoux	Roumanie	7304 3992
34	001 225 567	Tube en acier à joint	2448	61	5,0	6-6,2 m	S137-2	S235 CR1	3	1	1 785	1 785	176,90	Fardoux	Allemagne	7304 3992
37	001 201 151	Tube en acier à joint	2441	48,3	4,05	6-6,2 m	S133	S 105 T	3	3	3 278	3 278	750,00	Fardoux	Portugal	7304 3775
38	001 201 143	Tube fileté NY40,1,102	2441	48,3	4,05	6-6,2 m	S133-1	S 105 T	3	6	9 248	9 248	1 130,60	Fardoux	Portugal	7304 3775
41	001 210 214	Tube en acier	2391	42	5	5-7 m	S035	E 235 + C	3	1	82	82	38,00	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
42	001 210 554	Tube en acier	2448	42,4	5,5	5-7 m	S152-3	S235 CR1	3	1	237	237	32,50	Fardoux	Allemagne	7304 3992
43	001 211 370	Tube en acier	2391	32	5	5-7 m	S037-2	E 235 + C	3	1	46	46	12,11	Supt. C1	Allemagne	7304 3120
44	001 211 404	Tube en acier	2448	51	6,3	5-7 m	S152-3	S235 CR1	3	1	915	915	131,76	Fardoux	Allemagne	7304 3992
45	001 211 460	Tube en acier	2391	38	6	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	1	91	91	24,40	Caissa	Allemagne	7304 3120
46	001 211 522	Tube en acier	2391	38	6	5-7 m	S137-2	E 235 + C	3	1	71	71	11,32	Supt. C1	Roumanie	7304 3120
48	001 250 345	Tube carré	2395C	60	8	5-7 m	S047-2	E 235 + C	3	3	2 692	2 692	204,00	Fardoux	Portugal	7304 6199
49	001 250 348	Tube carré	2395B	60	8	5-7 m	S044-3	E 235 + C	3	1	928	928	72,60	Fardoux	Portugal	7304 6199
50	001 250 424	Tube carré	2395 B	60	8	6-6,2 m	S144-3	E 235 + C	3	1	548	548	78,65	Fardoux	Fray-Bas	7304 6199

16.08.2020

ANNEXE 16 :

N°	N°MATERIE	Designation	DIN	Dm1	Dm2	Longueur	Nuance	IMMAGE sous microscope	UM	Colt s	Net kgs	Brut kgs	M	Emballage	Origine	Tarif Douanier
51	001 250 444	Tube carré	S35524	100	100x8	5,1 - 6,3 m	S144-3	S 275 JPH	3	6	5,627	6,553	272,60	Fardaux	Portugal	7208 0199
52	001 250 061	Tube rectangulaire	69411	120	100x8	12,12-12,1 m	S144-3	S 275 JPH	3	3	3,768	3,768	157,30	Fardaux	Allemagne	7208 0199
53	001 250 262	Tube rectangulaire	69411	80	40x3	6 - 6,2 m	S144-3	S 275 JPH	3	3	1,370	1,370	254,00	Fardaux	Portugal	7208 0199
54	001 250 278	Tube rectangulaire	69411	150	100x10	12,12-12,1 m	S144-3	S 275 JPH	3	13	30,871	30,871	924,00	Fardaux	Portugal	7208 0199
55	001 250 508	Tube carré	23650	120	120x12	12,12-12,1 m	S152-3	S 275 JPH	3	5	8,100	8,290	225,70	Fardaux	Italie	7208 0199
56	001 250 408	Tube carré	23650	140	140x8	6 - 6,2 m	S152-3	S 275 JPH	3	29	32,659	32,659	1.020,00	Fardaux	Portugal	7208 0199
57	001 210 079	Tube en acier à joint	2391	40	6	3 - 7 m	S637-2	E 285 - C	3	3	385	385	61,00	Suppl. C2	Allemagne	7304 3120
58	001 210 178	Tube en acier à joint	2448	60,3	11	0 - 7 m	S152-5	S355J2H	3	2	160	180	17,70	Suppl. F25	Allemagne	7304 3952
59	001 232 266	Tube en acier	2448	51	02	0 - 7 m	S952	S355J2	3	2	1,718	1,718	185,83	Fardaux	Allemagne	7304 3952
60	001 244 821	Tube en acier	2448	70	18	0 - 7 m	S952	S355J2	3	1	455	455	770	Caisse	Allemagne	7304 3952
										132	179.334	179.994				

Tube and Fitting AME Stahlhandel GmbH
 Tube and Fitting
 ATOM MIDDLE EAST
 Stahlhandel GmbH

ANNEXE 17 :

Shipper TUBE AND FITTING AME STAHLHANDEL GMBH BREITSCHIEDER WEG 117 40885 RATINGEN		 BILL OF LADING		B/L No. 5 Reference No. 26200901200		
Consignee EPE CMA SPA ROUTE DE MASCARA – BP 38 DZ – 22000 SIDI BEL ABBES ALGERIE NIF: 099 722 002 201 353						
Agent Antwerp: I.S.A. - International Shipping Agencies nv						
Discharge vessel CONSTANTINE		Port of Loading ANVERS				
Port of discharge ORAN		Final destination (blank)		Freight payable at COLLECT		
				Number of original B/L 3/TROIS		
PARTICULARS - FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS	Marks & Nos EPE CMA SPA CONTRAT NO. MATIERE NO: DESIGNATION: DIMENSION: POIDS NET: POIDS BRUT: PORT D'EMBARQUEMENT: ANVERS / BELGIQUE PORT DE DEBARQUEMENT: ORAN / ALGERIE FOURNISSEUR: TUBE AND FITTING AME STAHLHANDEL GMBH / ALLEMAGNE		Number and kind of packages; description of goods 135 COLIS TUBES 17 COLIS 152 FRET PAYABLE A DESTINATION SHIPPED ON BOARD Date / Stamp 10 SEP 2020 Eurabia-Schiffahrts-Agentur GmbH as agents of the Carrier only		Gross weight kg 179.994,000 9.899,000 189.893,000	
					Measurement	
					Packages over 2000 kilos weight each to be loaded and discharged at the risk of the owners of the goods.	
					ORIGINAL	
					Freight paid or payable on this shipment is always due and not returnable, ship or goods lost or not lost and is valid upto "BOARD" arrival Algerian Port. All further expenses to be borne by receivers.	
					Tous frais depuis BORD arrivés à régler par les réceptonnaires.	
					Conditions contractuelles particulières - Fret libre - Du 10 ^{ème} au 30 ^{ème} : 22 us \$/tonne / 24 us \$/tonne / 26 us \$/tonne - Du 31 ^{ème} au 60 ^{ème} : 40 us \$/tonne / 44 us \$/tonne / 48 us \$/tonne - Au-delà : 55 us \$/tonne / 60 us \$/tonne / 65 us \$/tonne	
					Montant de chaque de caution 150 000 DA TC 20° 300 000 DA TC 42° 500 000 DA TC 60° X 20° 800 000 DA TC 60° X 42°	
					Shipped in apparent good order and condition on board of the above mentioned vessel for carriage as stated above on and subject to all stipulations of this Bill of Lading, which stipulations include the conditions printed on the back hereof. The said goods to be delivered to the consignee or to his or their assigns her or they paying freight and charges as below. Description, measurement and gross weight not checked or known by Carrier or his Agents or by anybody else on his behalf. In accepting this Bill of Lading the Merchant accepts and agrees to be bound by all its stipulations as fully as if they were all signed by the Merchant, in witness whereof the Agents, B/L of Lading have been signed, one of which being accomplished, the others to be void. Place and date of issue Hamburg, 10 SEP 2020 by EURABIA-Schiffahrts-Agentur GmbH as agents for CNAN NORD Spa, OCEAN CARRIER	
	The carrier shall not be obliged to collect any reimbursements as shown in the Bill of Lading. The Carrier will endeavour to obtain payment prior to delivery of the cargo, but should he not succeed for reasons beyond his control, he reserves the right to deliver the cargo to the holder of the Bill of Lading without collection of reimbursement.					

ANNEXE 18 :

NATIONAL SHIPPING COMPANY /-Capital Social " 326.260.000 DA"-
NASHCO/ 8 Rue Tami Aek Miramar,Oran
RC N° 11 420 B00

16/09/2020

NIF000016001142057/RC11420B00

00200060 600060421665 BEA EMIR AEK

Tel : +21341 401001/415958 Fax : +21341415950

AVIS D'ARRIVEE

REFERENCE D'ESCALE	302050	NAVIRE	CONSTANTINE	Gros	: 1145
CONNAISSEMENT	005	ARRIVEE	16/09/2020	Dt. Validation :	
DATE DE CHARGEMENT	25/08/2020	PROVENANCE	ANVERS	BELGIQUE	Qual : DUNKEQU
		LIEU DE LIVRAISON :	ORAN PORT HUMIDE		

DESTINATAIRE : EPE CMA SPA

ROUE DE MASCARA - BP 38DZ - 22000 SIDI BEL ABBESALGERIEN??
099 722 002 201 353

Monsieur et cher client,

Nous avons l'honneur de vous informer que vous êtes destinataire de la marchandise suivante :

Article	Designation	Nb Colis	Nb Tcs	Qte	Poids	Tare
6	152 COLIS TUBES :FRET PAYABLE A DESTINATION SHIPPED ON BOARD	152	0	152	189 693,00	0

Montant du Fret	1 862 220,28 DA	Debours :	1 175 798,26 DA	Devise:	EUR:152,5566
Montant de l'Avis	3 038 018,54 DA	Quittance :	2 500,00 DA	Montant espece:	3 040 518,54 DA
				Montant Cheque:	3 038 018,54 DA

Montant en toutes lettres : *Trois Million Trente Huit Mille Dix Huit DINARS Cinquante Quatre CENTIMES*

<< Dans le cas ou la marchandise presente des anomalies, le client ne peut proceder a la manipulation et l'enlevement de sa marchandise sans la presence de l'agent de constat ou de l'expert designe par le transporteur.
Dans le cas ou le client omet de faire des reserves a ce moment et procede a l'enlevement de sa marchandise, sa responsabilite est entierement engagee pour tout dommage constate apres l'enlevement.
Cela equivaut a une renonciation tacite de sa part a tout recours ulterieur
Toutefois si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, les reserves doivent etre faites dans les 03 jours ouvrables (cachet de la poste ou fax faisant foi) de livraison de la marchandise et ce conformement aux dispositions de l'article 790 du Code Maritime >>



ANNEXE 19 :

TRANSIT DALI ANOUAR

ORAN LE 14/10/2020

A MONSIEUR LE RESPONSABLE DU SERVICECONTENTIEUX EPO

OBJET : LETTRE DE RESERVE

Madame, Monsieur,

Nous vous informons qu'au moment de la visite douanière effectuée le 14/10/2020 au port D'Oran nous avons constaté que la marchandise (tube en acier) arrivée sur le navire CONSTANTINE DU 16/09/2020 est endommagé.

Nous vous prions de bien vouloir prendre toutes les mesures nécessaires.

Nous déclinons toutes responsabilités et des frais de réparations.

Veillez agréer Madame, Monsieur l'expression de nos salutations distinguées.

CACHET ET SIGNATURE

ANNEXE 20 :

الشركة الوطنية للتأمين
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCE

24/ Direction Régionale SBA

Agence : 2406 BEL ABBES "B"
N° dossier sinistre : 2020 \340001
Sinistre du : 15/10/2020
Date de déclaration : 22/10/2020
Nature des dommages : Mixtes

ORDRE DE SERVICE N° 2020--0001

Ordre de service est donné au a à l'effet de procéder à l'expertise du risque de l'assuré dont les coordonnées sont indiquées ci-après :

Assuré : C- M- A SBA
Adresse : SIDI BEL ABBES
Nature du risque : TUBE EN ACIER - CAISSES -FARDEAUX 135+17
Lieu du risque : NAVIRE CONSTANTINE -CNAN /ANVERS BELGIQUE - ORAN ALGERIE
Produit 3431 Facultés Maritimes
Police N° : 3431000016
Date d'effet : 01/01/2020
Date d'échéance : 31/12/2020

Signature et griffe de l'ordonnateur

Etabli le: 26/10/2020

Par : GUEFFAI MALIKA

NB: L'ODS doit être accompagné de la déclaration de sinistre



ANNEXE 21 :

AVIS DE SINISTRE 2406 2020 340001

Agence	2406 BEL ABBES "B"	Branche	Transport par Voie Maritime
SINISTRE		POLICE	
	2406 2020 340001		2406 3431000016
Date du Sinistre :	15/10/2020 00:00	Date d'effet :	01/01/2020 00:00
Date déclaration :	22/10/2020	Date échéance :	31/12/2020
Nature sinistre :	Dommages à la Marchandise Recours : Non		
Assuré :	C- M- A SBA SIDI BEL ABBES		22000 SIDI BEL ABBES
Adhérent	555 a		26/10/2020
Causes & Circonstances	DES TUBES EN ACIER ONT ETE ENDOMMAGES		
A SIDI BEL ABBES	le	25/10/2020	Evaluation :
Le responsable du service			- D'origine : 1.500.000,00
			- Définitive : 1.500.000,00
			Recours :

A SIDI BEL ABBES le
Le Directeur d'Agence



ANNEXE 22 :



BEST EXPERTISES
BUREAU D'EXPERTISE & DE SURVEILLANCE TECHNIQUE

PROCES VERBAL DE CONSTAT

REF:495/LH/BY/20

*TRANSIT DALI ANOUAR
P/C CMA SPA SIDI BEL ABES
135 Colis/ TUBES ENDOMMAGES*

ANNEXE 23 :



BEST EXPERTISES
BUREAU D'EXPERTISE & DE SURVEILLANCE TECHNIQUE

RAPPORT D'EXPERTISE

NOUS SOUSSIGNES:

Lahouari HAMMOU
Expert Maritime agréé,
Directeur du cabinet
BEST EXPERTISES Oran,

AMIABLEMENT DESIGNES PAR LES SOINS DE :

TRANSIT DALI ANOUAR
Agissant pour le compte de
CMA SPA Sidi Bel Abbès

EN DATE DU:

15 Octobre 2020

AVEC MISSION DE

- Nous rendre au Secteur II du port d'Oran,
- Prendre attache avec les parties concernées,
- Constater les dommages subis par un lot de 135 colis de tubes, arrivé par le M/V « CONSTANTINE » du 16.09.2020,
- Déterminer la nature, l'importance et l'origine des dommages subis par cette cargaison,
- Et du tout, dresser rapport.

1/4

ANNEXE 24 :


BEST EXPERTISES
BUREAU D'EXPERTISE & DE SURVEILLANCE TECHNIQUE
DECLARONS ET CERTIFIONS CE QUI SUIT:
REQUETE

Le 15 Octobre 2020, le Transit DALI Anouar nous a requis aux fins de mener la mission ci-dessus définie sur ordre et pour le compte du réceptionnaire EPE CMA SPA Sidi Bel Abbès.

Après avoir coordonné la visite, nous nous sommes rendus le même jour port d'Oran, et plus précisément au Terre plein du secteur II, où nous avons pu prendre attache avec les diverses parties concernées par les avaries, objet de notre mission.

Si nécessaire, une deuxième intervention pourrait être effectuée plus tard sur le site du réceptionnaire localisé sur la route de Mascara à Sidi Bel Abbès.

Personnes concernées par cet incident :

- Le service contentieux de l'EPO,
- L'agent de transit DALI ANOUAR, et
- Nous-mêmes requis par le Transitaire/Réceptionnaire.

Renseignements généraux :

Il convient de préciser préalablement que cette cargaison répond aux documents ci-dessous :

- Connaissance n° 5 / référence 26200901200 émis à Hambourg
Le 10.09.2020
- Avis d'arrivée NASHCO du 16.08.2020
- Facture commerciale n° 20/08/5031/1 du 10.09.2020
Fournisseur : TUBE and FITTING AME STAHLHANDEL GmbH
Breitscheider Weg 117 – 40885 Rattlingen – Allemagne
Montant fob : 186.440,63 Eur
- Certificat d'origine Européenne du 16.09.2020
- Lettre de réserve du transit DALI Anouar du 14.10.2020
- Avis d'aliment SAA n°2406 – 3431000016 /1 du 09.09.2020

Par ailleurs, de la compulsions des documents présentés et des déclarations des diverses parties concernées, nous avons recueilli les renseignements généraux suivants :

- | | | |
|----------------------------------|---|--|
| - Nom du navire | : | « CONSTANTINE » |
| - Port de chargement | : | Anvers, Belgique |
| - Date de chargement | : | 10.09.2020 |
| - Port de déchargement | : | Oran, Algérie |
| - Date d'arrivée | : | 16.09.2020 |
| - Phase de l'incident | : | Déchargement et séjour de la cargaison à quai |
| - Identification de la Cargaison | : | 135 fardeaux de tubes de diverses références
poids et dimensions
Poids brut : 179,994 Mt |

2/4

ANNEXE 25 :



BEST EXPERTISES

BUREAU D'EXPERTISE & DE SURVEILLANCE TECHNIQUE

Constatations :

Au cours de notre intervention de ce jour 15.10.2020, nous avons été dirigés vers les fardeaux litigieux que nous avons minutieusement conjointement examinés en présence des parties concernées. Nos constatations matérielles étaient les suivantes :

Fardeaux de tubes constitués de :

- Tubes en acier,
- Tubes carrés,
- Tubes ronds,
- Tubes rectangulaires.

Dimensions principales : 5 - 7 Mètres ; 12.0 - 12.10 m ; 6.0 - 6.62 m.

Domages :

- 12 fardeaux disloqués, décerclés, ouverts,
- Tubes présentant des torsions de divers degrés,
- Tubes partiellement écrasés,
- Nombre de pièces avariées : 46 répartis comme suit :
32 tubes portant référence 001225294
14 tubes portant référence 001280183.

Ces tubes ne peuvent être utilisés en l'état mais conservent néanmoins une valeur résiduelle que nous estimons à 35% de leur coût d'achat.

Estimation des dommages :

Le montant des dommages est donc estimé comme suit, conformément aux écritures de la facture commerciale d'achat ; soit les opérations suivantes :

- Tubes acier référence : 001225294
32 tubes x 6 mètres = 192 mètres x 8,90 Eur x 65% = 1.110,72 Eur
- Tubes ronds référence : 001280183
14 tubes x 6 mètres = 84 mètres x 1,25 Eur x 65% = 68,25 Eur

Soit un total de : 1.178,97 Eur

La contre-valeur est, quant à elle, déterminée selon le cours prélevé de l'avis d'aliment de l'assureur SAA. Soit les calculs suivants:

$$152,9939 \text{ Dzd} \times 1.178,97 \text{ Eur} = 180.375,22 \text{ Dzd}$$

Soit en lettres :

Cent quatre-vingt mille trois cent soixante-quinze Dinars Algériens et vingt-deux centimes.

ANNEXE 26 :

**BEST EXPERTISES**
BUREAU D'EXPERTISE & DE SURVEILLANCE TECHNIQUE**CONCLUSIONS:**

De ce qui précède et des résultats de nos diverses constatations et investigations, il ressort que les dommages ont pour cause:

- Une manutention portuaire hâtive des colis ligaturés, laquelle a engendré le décerclage des fardeaux dont les tubes ont été libérés et entremêlés avant d'être remanipulés en vrac
- Effectuées pour le débarquement et la livraison sur camions, ces manipulations ont été assurées par des chariots élévateurs dont les fourches ont provoqué des torsions et déformations diverses sur les tubes.

En foi de quoi, nous avons, sous réserve des clauses et conditions résultant de la police d'assurance, établi le présent rapport, que nous certifions sincère et véritable, pour servir et valoir ce que de droit

Fait à Oran, le 19 Octobre 2020
L'Expert

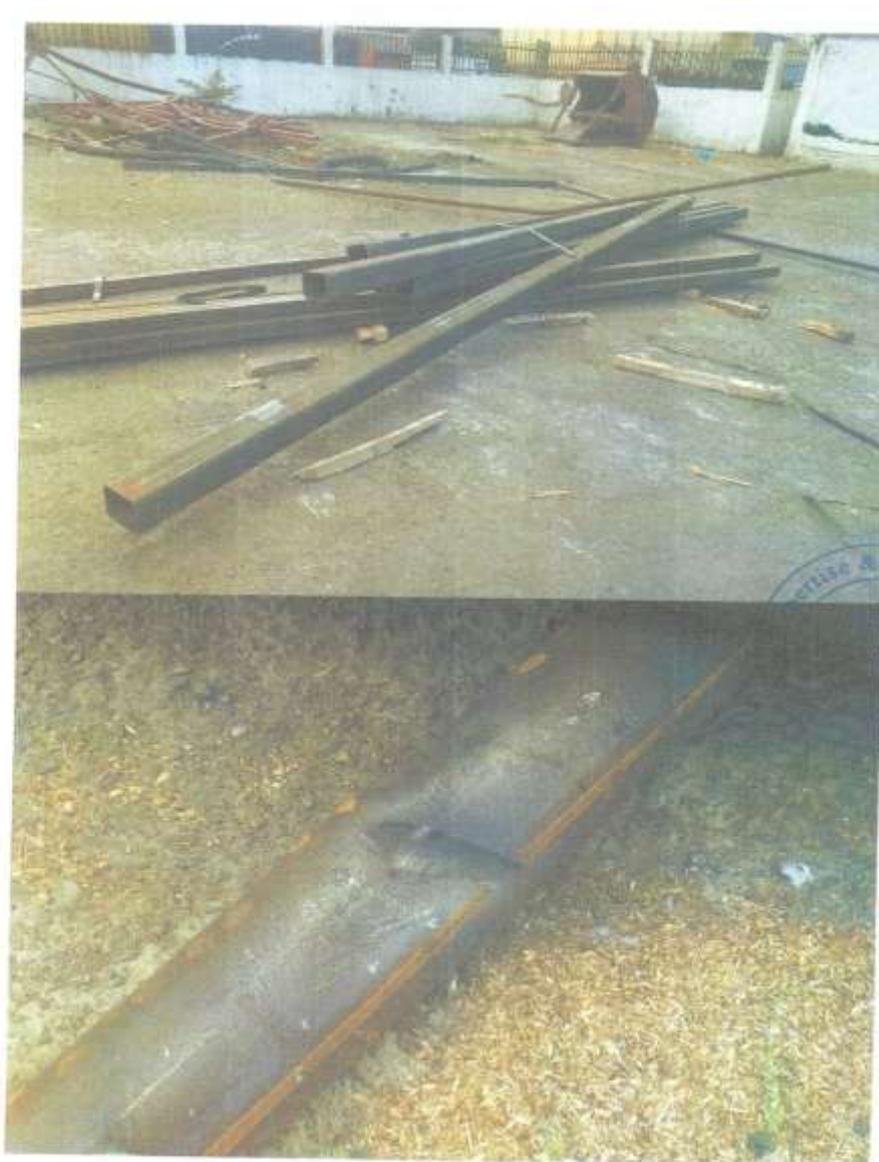


Amouari HAMMOU
Expert Agréé

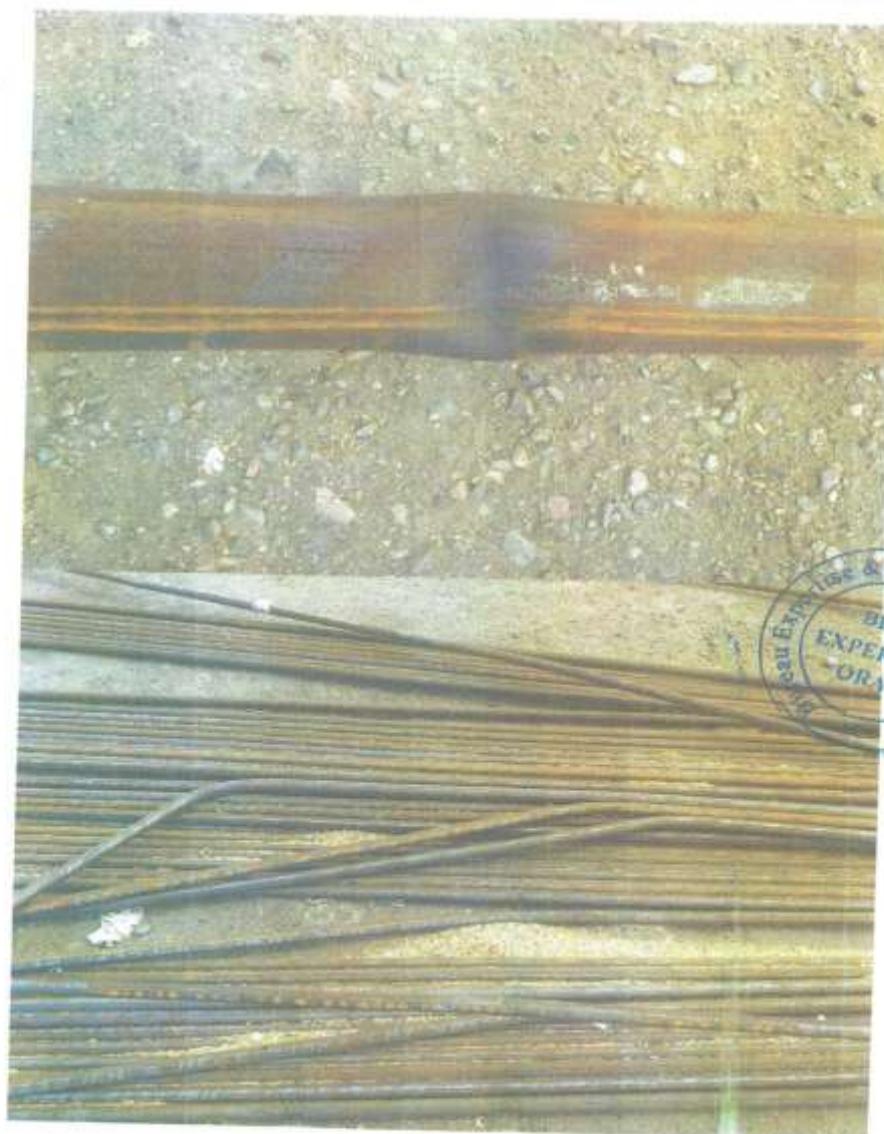
ANNEXE 27 :



ANNEXE 28 :



ANNEXE 29 :



ANNEXE 30 :

QUITTANCE DE REGLEMENT

Souscription / Gest. / Régle	
Unité	24 Direction Régionale SBA
Agence	2406 BEL ABBES "B"
Identification de l'Assuré	
Assuré:	C- M- A SBA
Police	2406 3431000016
Produit :	3431 Facultés Maritimes
Effet	01/01/2020 Echéance : 31/12/2020
Références du dossier	
N° Dossier Sinistre	2406 - 2020 - 340001 Survvenu le 15/10/2020
Références de l'accident	
N° Règlement	2406 / 2020120157 Du 14/12/2020
Mode de règlement	
Bénéficiaire de l'indemnité C- M- A SBA	
Banque	B.N.A
N° cheque	922237
Montant :	130.375,22
Date d'Emission du chèque :	14/12/2020
Tous Risques (TRS)	130.375,22
Domages Matériel	130.375,22
Total:	130.375,22

Je, soussigné C- M- A SBA demeurant à :SIDI BEL ABBES, reconnais avoir reçu de la Société Nationale d'Assurance, la somme de 130.375,22 DA, Cent Trente Mille Trois Cents Soixante Quinze DA et 22 Centime(s) représentant à titre définitif sans réserves et pour le compte de tout compte, le montant de l'indemnité me revenant en dédommagement du préjudice qui m'a été occasionné à la suite de l'accident du 15/10/2020.

Moyennant ce règlement, je reconnais que la SOCIETE a rempli à mon égard toutes les obligations mises à sa charge aux termes de la police sus indiquée et déclare formellement renoncer contre elle, à toute réclamation et toute action à l'occasion de ce sinistre et de ses suites.

Par : ALLAL ABDELKADER

Fait à SIDI BEL ABBES, le 14/12/2020

Par : ALLAL ABDELKADER

Cachet et signature
" Lu et Approuvé "

ANNEXE 31 :**ACTE DE SUBROGATION**

Sinistre Faculté Maritimes N° : 2406/2020/340001

N° Police : 3431000016 / Avis d'Aliment N° : 3431000016/1

Connaissance N° : 05 DU 10 SEP 2020

Navire : CONSTANTINE ARRIVEE : LE 16/09/2020

Voyage de : ANVERS / BELGIQUE À : ORAN / ALGERIE

Date du sinistre : 15/10/2020

Valeur assurée : 31.783.489, 79 DA

Nous soussignés EPE-CMA-SPA Reconnaissons avoir reçu de la Société Nationale d'Assurance « SAA » direction régionale de Sidi-Bel-Abbès, la somme de : 130.375,22 DA (Cent Trente Mille Trois soixante Quinze Dinars Algériens, 22 Centimes).

Intervenant au titre du règlement définitif et représentant le montant de l'indemnité d'Assurance due à la suite du sinistre cité en référence.

En conséquence, nous subrogeons la SAA dans tous nos droits de recours contre le transporteur et/ou autres tiers responsables.

Fait à sba le 30/12./2020

CACHET ET SIGNATURE



BOUHAMDAN Sami
Transactions
Commerciales

ANNEXE 32 :

Saa

ETAT CONSOLIDE DES EMISSIONS NET AGENCE /PRODUIT

Edité le : 26-JAN-23 16:10:31

Du : 01 Janvier 2019

Au 31 Décembre 2019

Page 1 de 1

Agence : 2406 BELABES "B"
 Branche de : 12 Incendie & événements naturels
 A 52 Caution

Code Produit	Produit	Nbre de contrat	Prime Nette	Acc	TVA	T.D	Prime Totale	REC
3111	R.C Voiturier	93	215.885,62	10.050,00	42.927,76	4.200,00	273.063,38	109.708,92
3122	Facultés terrestres (privé) (F.T. Privé)	1	30.000,00	500,00	5.795,00	40,00	36.335,00	2.219,18
3414	Corps de Plaisance	1	65.000,00	250,00	12.397,50	40,00	77.687,50	36.762,30
3431	Facultés Maritimes	4	101.733,48	2.250,00	19.756,86	360,00	124.100,34	0,00
34143	Corps de Plaisance (Scooters)	2	52.600,00	500,00	10.089,00	80,00	63.269,00	27.306,02
Total :		101	465.219,10	13.550,00	90966,12	4.720,00	574.455,22	175.996,42

Signature du	
Gestionaire de Production	Chef D'agence

ANNEXE 33 :

Saa

ETAT CONSOLIDE DES EMISSIONS NET AGENCE /PRODUIT

Edité le : 26-JAN-21 16:09:48

Du : 01 Janvier 2020

Au : 31 Décembre 2020

Page 1 de 1

Agence : 2406 BEL ABBES "B"
 Branche de : 12 Incendie & événements naturels
 A 52 Caution

Code Produit	Produit	Nbre de contrat	Prime Nette	Acc	TVA	T.D	Prime Totale	REC
3111	R.C. Voiturier	89	174.573,96	10.250,00	35.116,55	4.120,00	224.060,51	74.211,36
3122	Facultés terrestres (privé) (F.T. Privé)	2	44.450,00	550,00	8.550,00	80,00	53.630,00	15.673,38
3431	Facultés Maritimes		89.196,57	200,00	16.985,35	160,00	106.541,92	0,00
34143	Corps de Plaisance (Scooters)	1	9.205,00	250,00	1.796,45	40,00	11.291,45	0,00
Total :		92	317.425,53	11.250,00	62448,35	4.400,00	395.523,88	89.884,74

Signature du	
Gestionnaire de Production	Chef D'agence

ANNEXE 34 :

Saa

ETAT CONSOLIDE DES EMISSIONS NET AGENCE /PRODUIT

Edité le : 26-JAN-23 16:08:43

Du : 01 Janvier 2021

Au 31 Décembre 2021

Page 1 de 1

Agence : 2406 BEL ARBES "B"
 Branche de : 12 Incendie & événements naturels
 A 52 Caution

Code Produit	Produit	Nbre de contrat	Prime Nette	Acc	TVA	T.D	Prime Totale	REC
3111	R.C Voiturier	86	150.814,20	10.800,00	30.706,70	3.800,00	196.120,90	64.480,28
3122	Facultés trimestres (privé) (F.T. Privé)	8	95.350,00	3.150,00	18.715,00	480,00	117.695,00	29.716,59
3431	Facultés Maritimes	3	353.891,13	1.700,00	67.562,32	360,00	423.513,45	0,00
34143	Corps de Plaisance (Scooters)	2	12.562,50	500,00	2.481,88	80,00	15.624,38	3.960,20
Total :		99	612.617,83	16.150,00	119465,9	4.720,00	752.953,73	98.157,07

Signature de	
Gestionnaire de Production	Chef D'agence

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	I
LISTE DES ABREVIATIONS.....	II
LISTE DES FIGURES.....	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RÉSUMÉ.....	V
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CADRE CONCEPTUEL DU TRANSPORT MARITIME.....	4
SECTION 01: HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME DES MARCHANDISES	5
1. Définition du commerce international.....	5
2. Définition du transport maritime des marchandises.....	08
3. Les conventions liées au transport maritime des marchandises.....	13
4. Les incoterms.....	16
SECTION 02: LES INTERVENANTS DU TRANSPORT MARITIMES DES MARCHANDISES ET LES TYPES DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES.....	25
1. Les intervenants dans une expédition maritime.....	25
2. Le Moyenne du transport maritime des marchandises.....	29
3. Les types des marchandises transportées.....	30
CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE.....	35
CHAPITRE II : ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	36
SECTION 01: GENERALITES SUR LES ASSURANCES.....	36
1. Définitions de l'assurance.....	36
2. Le rôle de l'assurance.....	38
3. Le contrat d'assurance.....	40

SECTION 02: ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	50
1. Concepts et définitions relatifs à l'assurance maritime.....	50
2. Les types d'assurance maritime.....	51
3. Les intervenants sur le marché d'assurance maritime.....	54
4. La nature des risques garantis par l'assurance maritime et les principaux modes d'assurance.....	57
5. La nature de la couverture des risques et le démarche à suivre en cas de survenance de sinistre.....	59
CONCLUSION DU DEUXIÈME CHAPITRE.....	69
CHAPITRE III : CAS PRATIQUE AU SEIN DE LA SAA.....	70
SECTION 1 : PRÉSENTATION DE LA SAA.....	70
1. Définition de la compagnie SAA.....	70
2. Réseau commercial de la Société Nationale d'Assurance (SAA).....	73
3. La SAA en chiffres.....	74
4. Organisation de la compagnie SAA.....	76
SECTION 2 : PROCESSUS D'ASSURANCE TRANSPORT MARITIME.....	83
1. Les étapes préalables pour une souscription d'une police d'assurance faculté maritime par la compagnie SAA.....	83
2. Exemple d'étude de tarification pour une police d'assurance faculté maritime au sein de la SAA au niveau d'une agence 2406.....	86
3. Etude de Les procédures de prise en charge d'un sinistre.....	92
4. Étude de cas sur l'activité du transport maritime des marchandises et son impact sur la compagnie d'assurance (AGENCE SAA 2406).....	101
CONCLUSION DU TROISIEME CHAPITRE.....	104
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	105
BIBLIOGRAPHIE.....	108
ANNEXES.....	109
TABLE DES MATIÈRES.....	143