

# École Des Hautes Études Commerciales d'Alger



Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires Internationales

THÈME :

**ESSAIE D'ANALYSE DE L'EFFICACITÉ DES  
ASSURANCES CONTRE LES RISQUES LIÉS AU  
TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES  
À L'INTERNATIONAL**

**ETUDE DE CAS: la société nationale d'assurance  
SAA**

Élaboré par :

*M<sup>me</sup>* RABTI Ouala

Encadré par :

**Dr. Imene HADDAD**  
Maître de Conférences à  
EHEC Alger

11<sup>ème</sup> promotion

Juin 2024



# École Des Hautes Études Commerciales d'Alger



Mémoire de fin de cycle en vue de l'obtention du diplôme de  
Master en Sciences Commerciales

Option : Affaires Internationales

THÈME :

**ESSAIE D'ANALYSE DE L'EFFICACITÉ DES  
ASSURANCES CONTRE LES RISQUES LIÉS AU  
TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES  
À L'INTERNATIONAL**

**ETUDE DE CAS:la société nationale d'assurance  
SAA**

Élaboré par :

*M<sup>me</sup>* RABTI Ouala

Encadré par :

**Dr. Imene HADDAD**  
Maître de Conférences à  
EHEC Alger

11<sup>ème</sup> promotion

Juin 2024

## **Résumé**

Une expédition maritime, du départ à l'arrivée, est soumise à de nombreux aléas susceptibles d'endommager tant le navire que les marchandises transportées.

Pour faire face à ces risques, et garantir la sécurité de la marchandise l'assurance joue un rôle crucial en offrant des garanties variées qui assurent la sécurité et indemnisent les dommages éventuels.

Nous avons mené des entretiens avec la société nationale d'assurance SAA (l'établissement de stage) ainsi que deux assurés, MFG et Mobilis.

L'objectif de ce mémoire est d'évaluer l'efficacité des solutions d'assurance pour protéger les marchandises contre les risques du transport maritime.

### **Mots clés :**

Transport maritime, les risques maritime, marchandise, assurance, couverture des risques, assuré

## **Abstract**

A maritime shipment, from departure to arrival, is subject to numerous hazards that can damage both the ship and the goods being transported.

To cope with these risks, and guarantee the safety of the goods, insurance plays a crucial role, offering a range of guarantees to ensure safety and compensate for any damage.

We conducted interviews with the national insurance company SAA (the training establishment) and two policyholders, MFG and Mobilis.

The aim of this thesis is to evaluate the effectiveness of insurance solutions for protecting goods against the risks of maritime transport.

## ***Keywords:***

Maritime transport, maritime risks, cargo, insurance, risk coverage, insured

## ملخص

تتعرض البضائع، منذ انطلاقتها وحتى وصولها، للعديد من المخاطر التي يمكن أن تلحق الضرر بالسفينة و بها

وللتعامل مع هذه المخاطر وضمان سلامة البضائع، يلعب التأمين دوراً حاسماً، حيث يقدم مجموعة من الضمانات لضمان السلامة والتعويض عن أي ضرر.

وقد أجرينا مقابلات مع شركة التأمين الوطنية (SAA) مؤسسة التدريب (واثنين من حاملي وثائق التأمين، وهما شركة MFG وشركة موبيليس.

تهدف هذه الأطروحة إلى تقييم فعالية حلول التأمين في حماية البضائع من مخاطر النقل البحري.

## **الكلمات المفتاحية:**

النقل البحري، المخاطر البحرية، البضائع، التأمين، تغطية المخاطر، المؤمن عليه

## *Dédicaces*

A ma mère tu m'as toujours soutenu, même dans les moments les plus difficiles. Tu m'as appris l'importance de l'éducation et de la persévérance. Tu es ma meilleure amie et je suis si reconnaissante pour tout ce que tu fais pour moi.

A mon père, tu m'as toujours encouragé à être moi-même, tu m'as appris l'importance de l'indépendance. Je suis fière de t'avoir comme père.

A mes frères vous êtes mes meilleurs amis. Vous m'avez toujours fait rire et vous m'avez toujours soutenu je suis si heureuse d'avoir des frères comme vous.

A mes amis, vous êtes ma famille choisie. Vous êtes toujours là pour moi dans les bons comme dans les mauvais moments. Je suis heureuse et fière d'être arrivée ici avec vous et je suis très honoré par votre présence dans ma vie.

Ce travail et le fruit de votre amour et de votre soutien. Je vous le dédie avec toute mon affection.

## **Remerciements**

Quels que soient les expressions que je formulerai, je ne pourrai jamais assez remercier Dieu le Tout Puissant de m'avoir préservé ma santé et m'attribuer les capacités physiques et intellectuelles requises afin de mener à bien mon travail.

Je tiens à la remercier mon encadrante Mme IMENE HADDAD pour la confiance qu'elle m'a accordée, sa bienveillance, ses critiques constructives ainsi que pour ses encouragements. Mes vifs remerciements vont également à l'ensemble des enseignants de l'EHEC Koléa ayant contribué à mon cursus.

J'adresse mes remerciements à Mme HAMISSI Djamilia la directrice de la direction du transport Je remercie également Mme Hadjer ATTAL et Mme Mouna BENHASIR qui m'ont offert l'opportunité d'effectuer ce stage dans les meilleures conditions.

Je ne saurai terminer ces remerciements sans un mot de gratitude à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

## **liste des tableaux**

Table 1 : liste des produits dangereux .....	15
Table 2 : représente l'historique de la SAA .....	66
Table 3 : classement par produit .....	71
Table 4 : Les garanties offertes par la SAA .....	72

## Liste des figures

Figure 1: pertes totales par cause.....	22
Figure 2: l'organigramme de la SAA.....	68
Figure 3: Schéma de la structure de la SAA.....	69
Figure 4: l'emplacement des directions régionales de la SAA.....	69
Figure 5: la SAA en chiffre.....	70
Figure 6: Les clients de la SAA.....	75
Figure 7: Organigramme de la direction du transport.....	75
Figure 8: Évolution des parts de marché par branche.....	76
Figure 9: SAA par les emissions en 2021.....	77
Figure 10: Chiffres d'affaire des assurances transport du marché algérien.....	77
Figure 11: Production de la branche assurances transport.....	78
Figure 12: Volume des indemnisations de la branche transport de l'exercice2020.....	78

## Liste des abréviations, sigles et symboles

- ADE : Assurance des emprunteurs
- BADR : La Banque de l'agriculture et du développement rural
- B.M.I : Le Bureau Maritime International
- BNA : Banque Nationale d'Algérie
- BDL : Banque de Développement Local
- BL: bill of lading
- CAAR : Compagnie Algérienne d'assurance et de réassurance
- CCI : Chambre de commerce international
- CFR : Cost and Freight (coût et fret)
- CIF : Cost Insurance and Freight (coût, assurance et fret)
- CIP : Carriage and Insurance Paid to (port payé assurance comprise jusqu'à)
- CIV : Conditions internationales de vente
- CMA : Code maritime algérien
- CMA CGM : La Compagnie maritime d'affrètement (CMA) et la Compagnie générale maritime (CGM)
- CNEP : Caisse Nationale d'Épargne et de Prévoyance
- CPT : Carriage Paid To (port payé jusqu'à)
- DAP : Delivered At Place (rendu au lieu de destination)
- DDP : Delivered Duty Paid (rendu droits acquittés)
- DG:: direction générale
- DPU : Delivered at Place Unloaded (rendu au lieu de destination déchargé)
- DR: direction régionale
- EXW : Ex Works (à l'usine)
- FAP sauf : Franc d'avarie particulière sauf
- FAS : Free Alongside Ship (franco le long du navire)
- FCA : Free Carrier (franco transporteur)
- FOB : Free On Board (franco à bord du navire)
- GEMP : Grèves, émeutes et mouvements populaires
- Gestion du risque et modélisation
- IRDT : Incendie, accidents et risques divers
- ISO : International Organization for Standardization

- MAATEC : Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture
- MOSAR : Matrice Organisée Systémique d'Analyse de Risque
- OMI : Organisation maritime internationale
- POL : Port of Loading
- POD : Port of Discharge
- port SEC SARL PSDA ANNABA
- RC : Responsabilité civile
- SAA : Société algérienne d'assurance

## Sommaire

<b>Introduction générale</b> .....	01
<b>Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise</b> .....	04
Section 01 : introduction au transport maritime de marchandises.....	06
Section 02 : risques du transport maritime de marchandises à international .....	16
Section03 : prévention et réduction des risques.....	26
<b>Chapitre 02 : les solutions assurancielle du transport maritime de marchandise</b> .....	34
Section 01 : Généralité Sur Les Assurance.....	36
Section 02 : types d'assurances transport maritime de marchandises .....	46
Section 03 : obligations et responsabilité .....	52
<b>Chapitre 03 : l'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance</b> .....	64
Section 01 : présentation de la société nationale d'assurance.....	65
Section 02 : présentation de la méthodologie de recherche .....	81
Section 03: analyse de l'assurance faculté maritime par un guide d'entretien .....	86
<b>Conclusion générale</b> .....	90

## **Introduction générale**

### Introduction générale

Depuis son apparition sur Terre, l'homme n'a cessé d'exploiter les ressources existantes, telles que les radeaux flottants et les embarcations, ce qui a conduit à l'évolution du transport maritime, l'invention de la machine à vapeur permettant d'effectuer des expéditions sur de longues distances.

Le transport maritime des marchandises est le mode de transport le plus économique, car il est le moins coûteux et reste le plus utilisé pour le transport des produits très difficiles, lourds à acheminer et volumineux. Ce mode de transport est considéré, également, comme moteur de la croissance économique des échanges internationaux et le développement de commerce international, mais il reste toujours menacé par de nombreux risques.

Par ailleurs, les marchandises expédiées hors d'un territoire quel que soit sa nature, son emballage et sa destination sont exposés à des risques durant les voyages par voie maritime, en particulier, les marchandises dangereuses qui sont à l'origine de graves catastrophes dans les zones portuaires et en milieu marin, dont leurs risques peuvent être dues à une influence fautive, ou l'absence de formation des équipages et manutentionnaires.

Afin de protéger les marchandises contre les divers risques de la mer, le propriétaire transfère son risque à un assureur. Il garantira la protection des biens de son assuré contre toute perte éventuelle.

Par conséquent, il est essentiel que l'assureur gère de manière efficace ces risques et dangers afin d'éviter les situations catastrophiques qui pourraient compromettre sa situation financière ou même sa survie.

Il convient de saisir que la compagnie d'assurance doit avoir une bonne compréhension du risque qu'elle assume pour garantir son équilibre financier et technique.

Une question centrale est au cœur de notre problématique dans le cadre de notre recherche : **Quelle est l'efficacité des solutions d'assurance offertes par SAA dans le processus de couverture contre les risques liés au transport maritime de marchandises à l'international?**

De cette problématique découlent les questions suivantes:

- Quels sont les différents risques liés au transport maritime de marchandises

- Quelles sont les solutions offertes par les assurances pour couvrir les risques spécifiques rencontrés dans le transport maritime international de marchandise
- Comment la prévention des risques peut-elle diminuer la nécessité pour les entreprises de compter excessivement sur les assurances ?

Pour répondre à ces questions, nous avons proposé les trois hypothèses suivantes :

**Hypothèse 01** : Les solutions d'assurance du transport maritime de marchandises à international offertes par SAA permettent aux entreprises propriétaires de la marchandise de se munir contre les pertes financières y afférentes.

**Hypothèse 02** Les solutions d'assurance maritime offertes par SAA couvrent efficacement les principaux risques rencontrés dans le transport maritime international de marchandises.

Cette étude s'appuie essentiellement sur la recherche bibliographique, notre mémoire a été élaborée grâce à la recherche documentaire, cette technique est la plus importante, la plus difficile tout au long d'un processus de collecte d'information, qui a pour but d'embellir notre travail.

Dans ce cadre, et en plus de recherches bibliographiques nous avons effectué des entretiens avec les acteurs concernés dans le domaine des assurances maritimes, afin d'analyser l'assurance faculté maritime de la compagnie.

Après avoir cerné les points clés de notre recherche nous avons jugé judicieux de scinder notre travail en trois chapitres :

Le premier chapitre présente un cadre théorique sur les risques du transport maritime dans le commerce international

Le second chapitre se base sur la Description des solutions assurancielles lié au transport maritime de marchandises à l'international

Enfin le troisième chapitre englobe une Etude de cas sur l'efficacité des solutions assurancielles du transport faculté maritime à l'international offertes par la SAA.

Tous ces chapitres seront accompagnés d'organigrammes, et des schémas qui permettront de faciliter la lecture de ce mémoire. Et en fin, nous allons terminer notre étude par une conclusion générale qui résume les principales étapes et résultats que nous avons obtenus à partir des trois chapitres de travail.

**Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

**Chapitre 01 :**

**les risques du transport maritime dans le**

**commerce international**

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **Introduction**

Les échanges commerciaux entre les nations à travers les frontières jouent un rôle crucial dans le commerce international, facilitant le flux des biens et des services entre les nations et le transport maritime occupe une position prépondérante en raison de sa capacité à transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances de manière relativement économique.

Néanmoins, ce mode de transport comporte une multitude de dangers. Il est crucial pour les entreprises de mettre en place une politique de prévention afin de protéger leurs actifs et leurs intérêts, mais aussi garantir la durabilité à long terme du commerce international et la sécurité des voies maritimes mondiales.

Ce chapitre se compose essentiellement de trois sections : La première section portera d'abord à présenter le commerce international et le transport maritime de marchandises. Ensuite la deuxième section abordera les risques liés au transport maritime de marchandises a international et la troisième section consacrée à la prévention et réduction des risques.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **Section 1 : Introduction au transport maritime de marchandises**

le commerce international désigne l'ensemble des activités commerciales requises pour produire, expédier et vendre des biens et des services sur la scène internationale ; terme qui inclut, l'importation et l'exportation de biens et des services, la concession de licences dans d'autres pays et les investissements étrangers

Vu le développement du commerce international le transport maritime joue un rôle primordial dans la transportation des marchandises en très grandes quantités et à moindre coût par rapport aux autres modes de transport (terrestre, ferroviaire, aérien).

#### **1.1. Définition du commerce international**

Le commerce international correspond à l'ensemble des biens et services faisant l'objet d'un échange entre les espaces économiques nationaux. Il est mesuré par le total des exportations (importations) mondiales.<sup>1</sup>

Le commerce international englobe tous les échanges commerciaux de marchandises et de services entre des nations extérieures. Cela peut influencer toutes les opérations de production, de commercialisation, d'exportation ou d'importation.

#### **1.2. Les flux d'échanges internationaux**

Il y a trois éléments de base du commerce international :

##### **1.2.1. L'exportation**

Le terme « exportations » désigne l'ensemble des ventes de marchandises à l'extérieur d'un pays. En termes keynésiens, les exportations représentent une injection dans le circuit économique et leur variation positive entraîne une augmentation du Revenu national et de l'emploi.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Wasiu (Dihissou): LA RELATION ENTRE LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES INVESTISSEMENTS DIRECTS ETRANGERS Thèse de doctorat en Economies et finances. COMUE Université Côte d'Azur 2019,p,15.

<sup>2</sup>[www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/exportation](http://www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/exportation) consulté le 25/04/2024 à 10:45

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **1.2.2. L'importation**

Le terme « importations » désigne en économie l'ensemble des achats de marchandises à l'extérieur d'un pays, qu'il s'agisse de biens destinés à la consommation (biens de consommation) ou de biens destinés à servir à l'investissement (biens de capital).<sup>3</sup>

### **1.2.3. Les transactions**

Les transactions correspondent à toutes les activités économiques et financières qui se déroulent dans le contexte des échanges internationaux. Il y a cependant deux parties contractantes dans la transaction de base : l'exportateur et l'importateur.

### **1.3. Le transport maritime de marchandises**

« Qui tient la mer tient le commerce du monde, qui tient le commerce tient la richesse, qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même. » (Walter Raleigh).

Le transport maritime reste très largement le principal mode de transport à l'échelle mondiale, le plus abordable et le plus adapté aux marchandises et produits lourds et volumineux tels que les céréales, les hydrocarbures, les fruits, etc.

Nous entendons par transport maritime tout transport des marchandises ou de biens effectués par mer. Ce mode de transport utilise en majorité les conteneurs, car il permet le gain de temps et de sécurité qui ne peut être négligés, de même il réduit le coût de la manutention et des assurances, reste le mode le moins coûteux et mieux adapté pour les transports de produits lourds et volumineux genre céréales, hydrocarbures, fruits etc. <sup>4</sup>

### **1.4. Le contrat de transport maritime**

Le contrat de transport maritime est un accord qui régit les échanges de marchandises à l'import-export

Le transport de marchandises par voie maritime peut entrer dans le cadre de deux types de contrats :

---

<sup>3</sup> [www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/importation](http://www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/importation) consulté le 25/04/2024 à 11:02

<sup>4</sup> Belotti,( J) : *Le transport international des marchandises*. (1992).p. 242

## Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise

Un contrat de transport, c'est-à-dire « l'accord selon lequel le chargeur s'engage à payer un fret déterminé, et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

Un contrat d'affrètement sous charte-partie, par lequel les contractants conviennent librement de la location d'un navire pour une période de temps ou un voyage déterminé.

### **1.5. Les parties intéressés dans le transport maritime**

Toute expédition maritime de nature commerciale suppose l'intervention de plusieurs protagonistes. Nous trouvons les parties intéressés suivants:<sup>5</sup>

**Le propriétaire :** Le navire peut être la propriété d'une seule personne, physique ou morale, ou, sous le régime de la copropriété, de plusieurs personnes

**L'armateur :** L'armateur est celui qui arme le navire et qui fait donc en sorte que celui-ci soit en ordre de marche pour embarquer la marchandise à son bord au port d'embarquement (POL) et qu'elle soit déchargée saine et sans réserve au port de déchargement (POD). Il a donc la responsabilité de l'entretien du navire, de l'embarquement d'un équipage compétent qui est partiellement ou totalement sous sa responsabilité managériale et des fluides et matériels à fournir au bord pour que le navire puisse travailler et naviguer normalement. L'armateur privé, propriétaire d'un ou deux navires, a pratiquement disparu aujourd'hui au profit de puissantes compagnies maritimes possédant des flottes importantes et qui sont généralement constituées sous forme de sociétés anonymes.

**L'affréteur :** est celui qui conclut un contrat d'affrètement afin de se réserver l'utilisation d'un navire ou de ses capacités en tout ou en partie.

**Le chargeur:** Le chargeur est un client du transporteur maritime. Il détient du fret à transporter. Le chargeur peut être l'expéditeur de la marchandise, un commissionnaire de transport ou un transitaire agissant pour le compte de l'expéditeur réel.

Les fonctions dans le domaine du transport maritime peuvent être différentes : l'armateur peut aussi être le transporteur, l'affréteur peut être armateur, et le chargeur peut représenter les quatre parties contractantes.

---

<sup>5</sup> Venturelli, (N)., & Pons, (H) : *Le transport maritime*.2018, p:17.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **1.6. Les incoterms**

Les frais et les risques associés au transport de la marchandise peuvent créer des désaccords. Pour éviter toute ambiguïté sur les termes de l'accord, le contrat de vente doit utiliser un langage codifié tel que les incoterms (International Commercial Terms) ou CIV (conditions internationales de vente).

Incoterm est l'acronyme de international commercial termes, norme de commerce international, les incoterms permettent d'harmoniser les pratiques en matière de contrats. Ils ont été rédigés pour la première fois en 1936 par la CCI dans le but d'homogénéiser le vocabulaire dans les échanges et de limiter les litiges entre les vendeurs et les acheteurs.<sup>6</sup>

#### **1.6.1. Les Incoterms multimodaux<sup>7</sup>**

Applicables à tous les modes de transport, les 7 Incoterms « multimodal » peuvent également être utilisés lorsque le contrat couvre plusieurs modes de transport, ce qui est notamment le cas lorsque les marchandises sont transportées par conteneurs.

#### **EXW – Ex Works (à l'usine)**

Règle qui impose le moins d'obligations au vendeur, dont l'unique responsabilité consiste à emballer les marchandises et à les mettre à disposition de l'acheteur dans ses propres locaux. En vertu de cette règle, l'acheteur supporte ainsi tous les frais et risques inhérents au chargement et au transport des marchandises jusqu'à leur arrivée à destination.

En ce qui concerne la responsabilité de l'assurance dans le EX-Works, l'acheteur prend en charge l'intégralité de l'assurance.

#### **FCA – Free Carrier (franco transporteur)**

le vendeur organise l'acheminement des marchandises jusqu'au lieu d'embarquement où

---

<sup>6</sup> LAOUDJ.O : cours de logistique internationale, Ehec -kolé, 2023/2024. p:06

<sup>7</sup> [www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf](http://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-02/01/annexe-4-fiche-technique-les-nouvelles-regles-incoterms-2020.pdf) consulté le 25/04/2024. à 13:20.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

elles sont mises à disposition du transporteur prêtes à être déchargées (FCA « autre lieu convenu »).

L'assurance est assumée par l'acheteur dès que les marchandises sont remises au transporteur.

### **- Les Incoterms CPT et 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.

L'assurance est assurée par le vendeur jusqu'à ce que les marchandises soient remises au transporteur.

#### **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.

Le vendeur est responsable de l'assurance jusqu'à ce que les marchandises soient remises au transporteur, mais il doit également souscrire une assurance pour le compte de l'acheteur.

### **- Les Incoterms DAP, DPU et DDP**

#### **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

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

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.

L'assurance est assurée par le vendeur jusqu'à ce que les marchandises soient disposées à l'acheteur dans le pays de destination convenu.

### **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)

L'assurance est assurée par le vendeur jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées dans le lieu de destination choisi.

### **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

L'assurance est assurée par le vendeur jusqu'à ce que les marchandises soient livrées au lieu de destination convenu.

## **1.6.2. Les incoterms liés au transport maritime**

Les 4 Incoterms sont dits « maritimes » car ils sont destinés à être utilisés lorsque le vendeur place les marchandises à bord d'un navire, dans un port maritime ou fluvial. C'est à cet endroit que le vendeur est réputé avoir livré les marchandises à l'acheteur.

### **-Les Incoterms FAS et FOB**

#### **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.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

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).

Dès que les marchandises sont placées à côté du navire dans le port d'embarquement convenu, l'assurance est généralement assurée par l'acheteur.

### **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.

L'assurance est généralement assurée par l'acheteur après que les marchandises ont été chargées à bord du navire dans le port d'embarquement convenu.

### **-Les Incoterms CFR et CIF**

#### **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.

En général, l'acheteur est responsable de l'assurance une fois que les marchandises ont été chargées à bord du navire dans le port d'embarquement indiqué.

#### **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 %.

Le vendeur est responsable de l'assurance jusqu'à ce que les marchandises atteignent le port de décharge convenu. Il doit également obtenir une assurance pour le compte de l'acheteur.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **1.7. Le rôle du transport maritime dans le commerce international**

Le transport maritime est essentiel pour le progrès du commerce international en permettant le déplacement rapide et fiable de marchandises sur de longues distances à travers les océans. Sans ce service, les échanges commerciaux internationaux seraient bien plus limités et coûteux.

Le transport maritime a également favorisé mondialisation des échanges commerciaux en créant des liens entre des régions du monde qui étaient auparavant isolées les unes des autres. Cela a permis une plus grande diffusion des technologies, des idées et des cultures à travers le monde, favorisant ainsi la croissance économique et le développement.

#### **1.1.1. Transport de marchandises à grande échelle**

Les navires de transport maritime sont capables de transporter de grandes quantités de marchandises, ce qui permet aux entreprises de produire à grande échelle et d'expédier des produits dans le monde entier.

#### **1.1.2. Faibles coûts de transport**

Les entreprises peuvent réduire leurs coûts de production et proposer des prix compétitifs grâce aux coûts de transport maritime relativement bas par rapport aux autres modes de transport, tels que l'aviation ou le transport par camion.

Le transport maritime ne nécessite pas de forte dépenses d'infrastructures ( le milieu maritime est à disposition, il n'est pas nécessaire de construire des infrastructures autres que celles des ports.).

#### **1.1.3. Connexion de différents marchés**

Les entreprises peuvent vendre leurs produits dans de nouveaux marchés et profiter de nouvelles opportunités commerciales grâce à la connexion des différents marchés à travers le monde grâce au transport maritime.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

Le transport maritime, par ses possibilités de massification du transport de marchandises, à facilité la croissance des échanges dans le monde, ce qui a facilité de connexion de différents marchés et la diversification des produits.

### **1.1.4. La croissance des échanges commerciaux**

Le transport maritime a favorisé la croissance des échanges commerciaux internationaux en permettant l'expédition de marchandises en grande quantité à travers les océans.

Le niveau d'intégration et d'indépendance économique dans le monde actuel est sans précédent. Les échanges de marchandises entre régions ont atteint un niveau important, contribuant considérablement à l'expansion des échanges commerciaux.

Grâce à sa capacité à transporter de grandes quantités de marchandises, le transport maritime a facilité la croissance des échanges à l'échelle mondiale, devenant un acteur incontournable de la mondialisation.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **Section 2 : risques de transport maritime de marchandises a international**

#### **2.1. au port**

Parmi les risques qui peuvent survenir au niveau de port on distingue :

##### **2.1.1. Les risques liés à la nature de la marchandise**

Le transport des marchandises par voie de mer nécessite une parfaite connaissance de leurs caractéristiques physiques, de leurs méthodes habituelles d'expédition, de conditionnement et tous les risques qui leurs sont associés.

L'organisation maritime internationale (IMO) a publié une liste des codes indiquant tous les produits dangereux :

**Table 1 : liste des produits dangereux**

<b>Classe</b>	<b>Type de produit</b>
<b>Classe 1</b>	Explosifs
<b>Classe 2</b>	Gaz
<b>Classe 3</b>	Liquides inflammables
<b>Classe 4.1</b>	Matières solides ou substance inflammables
<b>Classe 4.2</b>	Matières solides inflammables
<b>Classe 4.3</b>	Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
<b>Classe 5.1</b>	Substances oxydantes
<b>Classe 5.2</b>	Peroxydes organiques
<b>Classe 6.1</b>	Substances toxiques et empoisonnées
<b>Classe 6.2</b>	Matières infectieuses
<b>Classe 7</b>	Matières radioactives

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

<b>Classe 8</b>	Produits corrosifs
<b>Classe 9</b>	Matières et produits dangereux divers

**Source:** BENHASSIR(Mouna) «CARTOGRAPHIE DES RISQUES APPLIQUEE AU TRANSPORT DE FACULTES MARITIMES» Mémoire De Master en Assurance Junior EHEA, 2021, p 58.

### **2.1.2. L'incendie ou l'explosion**

Les incendies sont le type d'accident majeur qui se produit le plus fréquemment, en raison de causes variées et qui nécessitent des méthodes et des techniques d'intervention adaptées aux conditions et aux contraintes de chaque événement. Les incendies peuvent se propager de manière plus ou moins rapide en fonction des causes, de la nature des matières et des biens, de l'équipement utilisé pour lutter contre les incendies, des conditions météorologiques, des informations et des initiatives de la population, ainsi que de la rapidité et de l'efficacité de l'organisation ainsi que des moyens de lutte contre les incendies.

### **2.1.3. Le risque de contamination et la casse des marchandises**

Le risque de contamination des marchandises est souvent mésestimé par les acteurs de la chaîne de transport et logistique, les dommages dus à la manutention peuvent provenir de différentes origines telles des matières résiduelles ou odeurs d'une expédition antérieures, un mauvais nettoyage des contenants, des marchandises incompatibles chargées dans la même cale le même conteneur, peuvent engendrer des réactions chimiques entre les marchandises.<sup>8</sup>

Les marchandises transportées par voie maritime restent exposées à un risque important de casse malgré la conteneurisation et la palettisation.

---

<sup>8</sup>Debache (fahima) et Ferroudj (latifa) : La gestion des risques de transport maritime des marchandises en Algérie Mémoire de Master en Sciences Commerciales, université abderrahmane mira de bejaia, 2016, P,38

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **2.1.4. La manutention, le stockage et l'arrimage**

Ils représentent 43% des dommages selon les statistiques mondiales des assureurs. Ces risques proviennent le plus souvent<sup>9</sup> :

- Des accélérations et décélérations rapides pendant les opérations d'hissée, de virage et de descente lors des opérations de chargement ou déchargement.
- Des « fausses manœuvres » ou défaillance des appareils de manutention et de levage tels que les chariots élévateurs, grues et portiques.
- Des manutentions rudes pendant les opérations de transit : cela peut être des marchandises poussées ou traînées au sol lorsque les équipements de manutention sont insuffisants ou inadapté ou que le personnel chargé de ces opérations n'est pas suffisamment qualifié.
- Du poids trop important de colis ou palettes empilés les uns sur les autres ou des colis lourds posés sur des colis légers et fragiles
- Du dépassement de la hauteur de gerbage des conteneurs : avec les normes ISO il est possible d'empiler au maximum 9 conteneurs en pleine charge. Or, les tout derniers navires porte-conteneurs ouvert (le pont a été supprimé) peuvent recevoir jusqu'à 13 conteneurs empilés.

A cause des forces dynamiques qui s'exercent sur les marchandises pendant le transport maritime il est possible de trouver des conteneurs affaissés ou écrasés en fond de pile

- De l'écrasement des marchandises par les dépassements de poids ayant pour origine

---

<sup>9</sup> RAJHI (Sami): Assurances maritimes, assurances terrestres : Tronc commun et ramification. Mémoire de master 02 professionnel en droit du transport terrestre université de droit économie et des sciences d'AIX MARSEILLE, 2010 p, 25.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

des déclarations erronée ou intentionnellement fausses dans le but d'économiser sur le fret.

Les compagnies maritimes constatent des écarts réguliers de l'ordre de 10 % entre les déclarations de ses clients et le poids réel des marchandises qu'elle transporte.

### **2.2. Au cours de transport**

Parmi les risques au cours de transport auxquels la marchandise est confronté nous trouvons:

#### **2.2.1. Les risques liés à la fortune de mer**

Une catastrophe en mer est un incident qui se produit pendant un voyage en mer en raison de circonstances liées à l'état de la mer. Cela comprend tous les événements inattendus dans la mer, comme les catastrophes naturelles, les naufrages, les collisions, les échouements, etc.

#### **2.2.2. Le risque piraterie, vol et détournement des marchandises<sup>10</sup>**

Le transport maritime est fortement menacé par la piraterie, le vol et le détournement de marchandises, qui mettent en péril la sécurité des équipages, la sécurité des cargaisons et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement mondiale.

La Convention de Montego Bay de 1982 sur le Droit de la Mer, qui reprend les

termes de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer, dispose en son article 101 d'une définition de la piraterie, entendue comme « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire, agissant à des fins privées, et dirigées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ».

Le Bureau Maritime International (B.M.I.) définit la piraterie « tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte » est contestée par nombre d'États, car elle inclut les vols dans les ports, qui n'ont, il est vrai, qu'un rapport lointain avec la piraterie.

L'OMI retient, principalement, trois types de vols :

---

<sup>10</sup>RAJHI (Sami),Opcit, page:40

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

- Le vol à main armée mineur : « vol simple », opportuniste, souvent effectué dans un port ou au préjudice d'un petit bateau de pêche, cette technique représente la moitié des actes de piraterie effectivement commis.

- Le vol et agression à main armée de degré intermédiaire : il s'agit de pillage ou de vol, accompagné d'actes de violence. C'est aussi une forme de piraterie susceptible de perturber la navigation maritime, notamment lorsque l'équipage est enfermé et neutralisé.

Le détournement criminel aggravé : c'est la piraterie des vrais descendants, le déroulement d'un détournement est immuable. Premièrement, capturer un navire avec toutes les techniques d'abordages classiques ou la complicité de l'équipage. Ensuite, il faut le maquiller et l'enregistrer sous une autre identité, tandis que sa cargaison est détournée.

### **2.2.3. L'échouement du navire**

L'échouement d'un navire se produit lorsque la coque entre en contact avec le fond, ce qui crée généralement une perturbation du substrat ou le rejet de matières (y compris des espèces aquatiques envahissantes) par le navire dans l'environnement, qui engendre la perte du navire, la vie humaine et la pollution.<sup>11</sup>

### **2.2.4. le naufrage**

Pour la tribunal de Commerce de Harve, le naufrage signifie en tout cas la destruction complète du navire d'une manière où il ne reste que des débris.

Emmanuel de Pontavis, que le naufrage est aussi le dunk du navire à cause de la tempête sauf pour toute fracture.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> Art n 2014/059 «Séquences des effets du transport maritime» page :07

<sup>12</sup>OUBBO FADIMETTOU (Bouba): le naufrage du navire, mémoire de master 02 en droit maritime et transport, l'université de droit d'économie et de sciences de Mrseille,2006, p, 07

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **2.2.5. La collision ou abordage**

L'abordage est une collision entre deux bâtiments dont les bords se heurtent. Les dommages sont supportés par le navire qui est fautif ou par les deux proportionnellement des responsabilités de chacun.<sup>13</sup>

### **2.2.6. Les dégâts causés par l'eau**

Les avaries par mouille constituent un défi majeur dans le transport maritime, menaçant l'intégrité des marchandises et entraînant des conséquences néfastes ou la marchandise se trouve en contact avec l'eau du fait d'orage, de mer agitée, de tempêtes. Ces avaries ont aussi pour origine des défauts d'étanchéité, des fuites, des perforations du conteneur, etc.

Elle cause aussi habituellement de la moisissure appelée condensation ou brouillard de ravageurs en raison :

- variation de température, en particulier lors de longs trajets;
- humidité de l'air ambiant;
- Fuite du même produit;
- ventilation inadéquate du véhicule de transport;
- Présence inadéquate ou non de produits séchés dans des contenants;

### **2.3. Les risques exceptionnels**

Il y a principalement des risques de guerre civile ou étrangère déclarés ou non, de mines et d'engins de guerre, de capture, de prise ou de détention par tout gouvernement ou État quelconque, d'émeutes, de mouvements populaires, de grèves, de lock-out, d'actes de sabotage ou de terrorisme.

- **Les risques de guerre, grèves, émeutes, terrorisme et mouvements populaires**

---

<sup>13</sup> Venturelli, (N)., & Pons,(H) : *Le transport maritime*,2018,p.121.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

le risque GEMP fait partie des risques atypiques Les compagnies d'assurance et de réassurance garantissent les risques qu'elles ont clairement identifiés et qu'elles sont capables de modéliser. Certains risques assurés sont pourtant encore difficiles à appréhender. Il s'agit des risques atypiques que l'on peut définir de la façon suivante: Le risque atypique est ce à quoi on ne s'attend pas, un peu comme le cygne noir dont on sait qu'il existe mais qu'on est toujours surpris de voir surgir.<sup>14</sup>.

Parmi les différents facteurs d'aggravation de ces risques sont :

- Premier facteur c'est le moyen de transport, un vecteur ou cible d'attentats quelque soit sa nature (navire, camion...) qui peut être utilisée comme une arme, pour perpétrer un attentat ou pour bloquer une infrastructure.
- Deuxième facteur c'est les personnes à travers des terroristes qui peuvent organiser des attaques pour provoquer des pertes en vies humaines ou dissimuler des terroristes dans l'équipage.
- Troisième facteur c'est la marchandise qui peut servir à cacher des clandestins des armes, où est être utilisée comme arme.

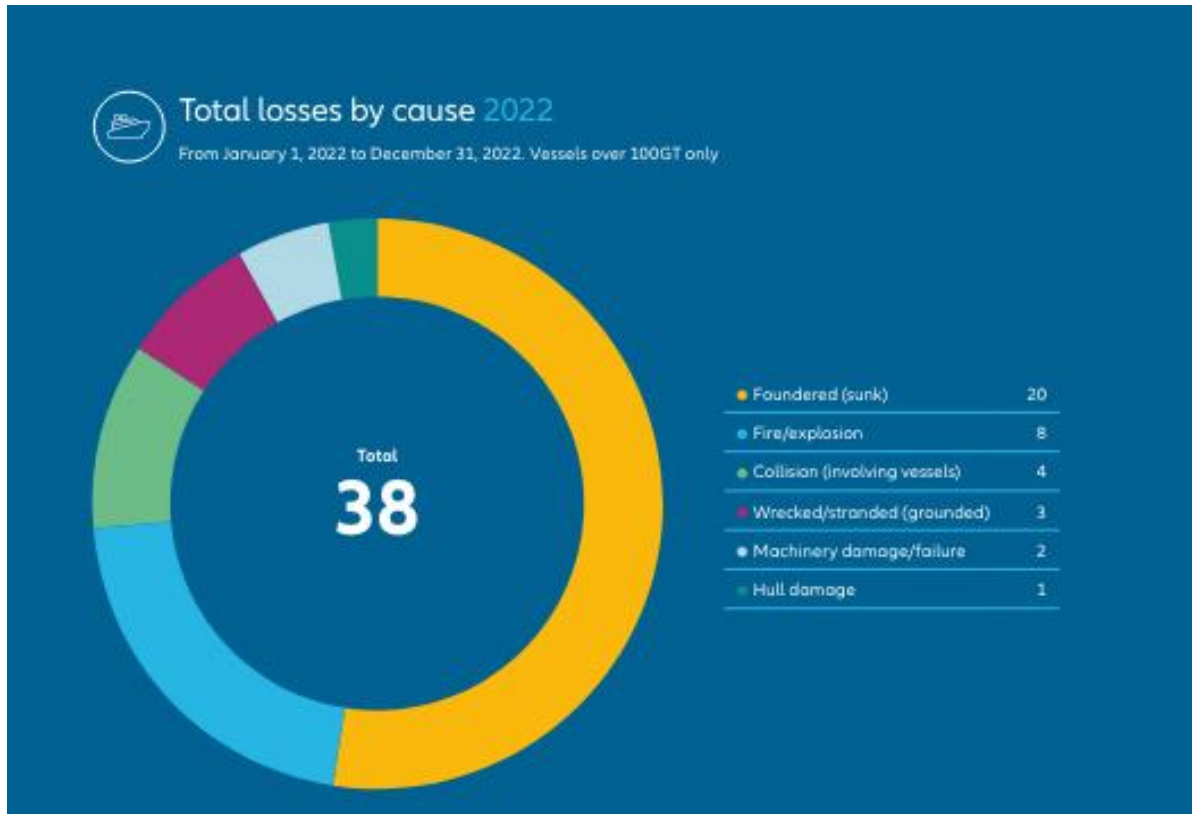
Selon les statistiques mondiales de 2022 le naufrage a été la principale cause des pertes totales signalées en 2022.représentant plus de 50 %. Les incendies/explosions arrivent en deuxième position (21 %),et les collisions entre navires en troisième position (11 %).Il y a eu 64 pertes totales de navires causés par des incendies rien qu'au cours des cinq dernières années. Les conditions météorologiques extrêmes ont été signalées comme étant un facteur dans au moins 8 pertes en 2022, Comme elle montre cette figure:

---

<sup>14</sup> BASTIEN (potentier) «greves, emeutes et mouvements populaires: Gestion du risque et modelisation»Institut de Science Financière et d'Assurance,2011 p, 08.

## Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise

**Figure 1: pertes totales par cause.**



**Source :** Allianz Global Corporate & Specialty «Safety and Shipping Review» 2023, p,16.

Les améliorations en matière de sécurité maritime ont été significatives au cours des dix dernières années. Dans les années 1990, la flotte mondiale perdait plus de 200 navires par an. Cependant, ce chiffre a drastiquement diminué pour atteindre moins de 40 pertes annuelles d'ici la fin de 2022. Il est également notable que cela fait maintenant six ans consécutifs qu'il n'y a pas eu de pertes annuelles à trois chiffres. Ces progrès reflètent l'efficacité des nouvelles technologies, des réglementations renforcées et des meilleures pratiques en matière de sécurité maritime.<sup>15</sup>

### **2.4. l'évaluation des risques en transport maritime de marchandises**

L'évaluation des risques est cruciale dans le transport maritime de marchandises pour garantir la sécurité des opérations et limiter les dommages potentiels.

<sup>15</sup> Allianz Global Corporate & Specialty «Safety and Shipping Review» 2023 p,11.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

L'évaluation des risques a pour objectifs d'éliminer, d'écartier ou du moins de diminuer les risques existants et de déterminer les mesures indispensables afin de garantir la sécurité des marchandises suivant 03 étapes:<sup>16</sup>

### **Étape 1 : Anticipation**

Une première approche consiste à sélectionner les types de dangers spécifiques à notre industrie et qui sont :

- les marchandises dangereux transportés ou utilisés comme carburant ou nettoyant,
- les risques inhérents à leur transport (fuites - coulage - manipulation),
- les facteurs ergonomiques (accès – encombrement - échappées d'urgence),
- les circonstances particulières du transport maritime déjà connues de par leur spécificité ou par un retour d'expérience acquis (collision - échouement - voie d'eau).

### **Étape 02: l'identification**

Il est crucial d'identifier les risques possibles liés au transport maritime en élaborant une liste des risques par groupe ( les risques liés à la nature de marchandises,les risques exceptionnels, les risques de manutention...) pour faciliter l'étape suivante.

### **Étape 03: évaluation du risque**

On évalue donc la probabilité de survenance d'une situation dangereuse et ses conséquences.On vérifie donc à quel niveau la marchandise est exposé au danger. Il faut évaluer dans quelle mesure le danger peut provoquer des dommages, le niveau de gravité de ces dommages et la fréquence à laquelle les marchandises y sont exposés.

METHODE MOSAR (Matrice Organisée Systémique d'Analyse de Risque). Cette méthode d'analyse du duo probabilité-gravité est très utilisée en sécurité, en sûreté,ou en mesures environnementales.elle sert à diviser les risques en deux parties : risque tolérable et risque intolérable

---

<sup>16</sup> [www.afcan.org/dossiers\\_reglementation/ism\\_p53.html](http://www.afcan.org/dossiers_reglementation/ism_p53.html) consulté le 17/05/2024 à 17:30

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

Niveau tolérable:

- Risque faible (blanc) : pas de modifications aux mesures existantes
- Risque modéré (vert) : mesures de prévention à prendre en fonction de la politique et de la culture sécurité de la compagnie (mesures facultatives)
- Risque substantiel (jaune) : prendre des mesures de réduction de risque souhaitables en fonction de leur faisabilité (structurelles – coût)

Niveau intolérable (rouge): Importantes mesures de réduction de risques obligatoires

### **Étape 03 :Plan d'actions: Mesures de reduction de risques**

La troisième étape consiste à identifier les mesures visant à éliminer ou au moins à contrôler les risques. Il devrait être possible de déterminer si le risque peut être complètement éliminé ou, dans le cas contraire, de prendre des mesures pour le contenir et de s'assurer qu'il n'affecte pas la sécurité de la marchandises. Dans le même temps : par conséquent, les priorités doivent être fixées en tenant compte de la gravité du risque et de ses conséquences.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **Section 03: Prévention et réduction des risques**

Pour introduire la prévention et la réduction des risques liés au transport de marchandises, il est crucial de comprendre l'importance de sécuriser et de protéger les marchandises pendant le transport. Diverses lois et réglementations imposent des précautions pour assurer la sécurité des marchandises pendant le transport.

Pour tout achat ou vente à l'étranger, il est essentiel d'adopter de bonnes pratiques de gestion du transport. La gestion des risques liés au transport comprend la sélection des technologies utilisées dans le transport. Lorsque ces processus sont par nature répétitifs, les problèmes de transport doivent être abordés non pas opération par opération, mais en raisonnant sur la base des flux de marchandises transportées.

Les risques liés au transport de marchandises, en particulier de matières dangereuses, nécessitent une attention méticuleuse aux détails et le respect des protocoles de sécurité pour atténuer les accidents potentiels et leurs graves conséquences.

#### **3.1. Le choix du mode de transport**

Que le destinataire ou le vendeur soit responsable du contrat de transport, une communication rapide et transparente entre les parties concernant les caractéristiques des marchandises et les conditions de leur transport est essentielle. Cela garantit que les marchandises sont livrées en bon état.

Pour garantir l'arrivée en bon état de ses marchandises l'assuré doit choisir le moyen de transport adéquat pour transporter sa marchandise.

Chaque mode de transport a ses caractéristiques propres et des conséquences directes sur la rapidité de l'acheminement, le coût, la sécurité pendant le transport et pendant les opérations de chargement et de déchargement et selon les lieux de départ et d'arrivée et du volume des quantités à transporter, un inventaire des solutions utilisables peut être dressé.

- Pour les transports continentaux : transports routiers, ferroviaires et fluviaux ;
- Pour le transport intercontinental : le transport maritime ou aérien.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

Cependant la majorité des transports nécessitera l'utilisation successives de plusieurs modes de transport, une des opérations sera considérée comme un transport principal, les autres rentreront dans le cadre du pré-acheminement et du post acheminement de la marchandise.<sup>17</sup>

Pour un meilleur choix il faudra prendre en compte les contraintes suivantes :

- Caractéristiques techniques des lieux de départ et d'arrivée (niveaux d'infrastructures et d'équipements de manutention disponibles, etc.)
- Contraintes climatiques des lieux de départ et de destination
- La nature des marchandises
- Retards liés au processus de transport, y compris les retards dans le transport lui-même, les délais d'attente pour le départ du navire, l'attente du chargement , l'attente de l'expédition proprement dite en cas de consolidation et les retards nécessaires au transport. procédures douanières, qui peuvent parfois dépasser le temps de transport.

### **3.2. Le choix du transporteur**

Pour le choix d'un bon transporteur, l'assuré doit baser :

- sur le prix ;
- sur l'absence d'incident de livraison auparavant ;
- sur la rapidité ;

Aussi il faudra le sélectionner en fonction de sa spécialisation :<sup>18</sup>

- Dans une ou plusieurs zones géographiques : connaît bien les caractéristiques et restrictions réglementaires...
- dans un moyen de transport : maritime, routier, ferroviaire, aérien.
- Dans certains types d'opérations : transport frigorifique, transport exceptionnel ...

Éviter les pavillons de complaisance lors du choix d'un transporteur revêt une grande importance pour garantir la sécurité, la responsabilité sociale et la fiabilité des services, tout en renforçant l'image de marque de l'entreprise.

---

<sup>17</sup> RAJHI (Sami): Assurances maritimes, assurances terrestres : Tronc commun et ramification.Mémoire de master 02 professionnel en droit du transport terrestre université de droit économie et des sciences d'AIX MARSEILLE,2010,p,43

<sup>18</sup> Ibid, p,44.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **3.3. L'adaptation des emballages aux marchandises à transporter**

Il doit être adapté à la marchandise et au transport par mer et donc suffisant pour constituer une protection contre le vol et les détériorations de tous ordres. Il ne faut jamais oublier qu'un emballage insuffisant entraîne, pour le propriétaire de la marchandise, l'impossibilité de réclamer une indemnisation au transporteur et à l'assureur. Ceux-ci, en effet, pourront invoquer à raison l'insuffisance d'emballage pour ne pas indemniser l'intéressé.<sup>19</sup>

Il faudra d'abord préparer la marchandise en la plaçant dans des cartons, cartons, sacs, fûts et balles. En cas de montage au départ ou de démontage à l'arrivée, la résistance doit être plus importante.

Les marchandises seront ensuite, si possible, placées sur des palettes, enveloppées dans un film et attachées avec des sangles pour les protéger des intempéries, les isoler du sol et faciliter leur manutention. Il faudra déterminer si les palettes peuvent être gerbées ou non en réalisant un marquage approprié. Il peut donc être utile de prévoir des caisses plus solides permettant l'empilage.

- **Caractéristiques de l'emballage maritime<sup>20</sup>**

Constitué de différents matériaux (bois, métal, sacs, carton, mousse, films et revêtements semblables), le but de l'emballage de maritime est de protéger le fret contre les risques potentiels de l'acheminement. Pour cela, il devra présenter au moins les caractéristiques suivantes :

- **Résistance à la pression**

Que ce soit un transport conventionnel ou conteneurisé, les quantités de marchandises déplacées par voie maritime sont les plus importantes comparativement aux autres modes de transport. En raison de la forte superposition des articles induite, le fret

---

<sup>19</sup>Legrand, (G)., & Martini, (H): *Techniques du commerce international : comment bien gérer vos opérations import export*. Gualino Editeur. 2002.p.14

<sup>20</sup> [www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Emballage-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Emballage-maritime.htm) consulté le : 04/05/2024 à 14:22

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

maritime est soumis à des pressions de grandes échelles qui nécessitent la constitution d'emballages d'une certaine robustesse.

### **- Résistance à la chaleur et à l'humidité**

L'acheminement des marchandises en transport maritime peut se faire en pontée, en cale, en conventionnel ou par conteneurs. Suivant les températures ambiantes et les systèmes de ventilation disponibles à bord des navires, les marchandises transportées sont soumises à des risques spécifiques d'échauffement ou de buée de cale (cargo sweat ou ship's sweat). L'emballage maritime doit pouvoir fournir à la marchandise une protection adéquate contre ces risques particuliers.

### **- Résistance aux chocs**

Les manutentions dans les ports ainsi que les impacts des vagues par mauvais temps entraînent souvent tangages, roulis et secousses. Ce sont là quelques exemples d'événements qui soumettent les marchandises à des chocs parfois très violents. L'emballage maritime absorbe l'énergie cinétique ainsi produite et empêche sa transmission aux marchandises qu'il contient. Les matériaux spéciaux utilisés à cet effet dans ces emballages sont les poches d'air, les plastiques à bulles, les fibres de noix de coco tissées, le polystyrène ou le polyuréthane.

### **- Poids et volume optimum**

La tarification du fret maritime se fait sur la base du poids de taxation qui peut être soit le poids brut réel (c'est-à-dire le poids du contenu et de son emballage), soit le poids-volume (qui est une conversion du volume de la marchandise avec son emballage en kg. On parle de poids fictif). Aussi, pour des raisons économiques évidentes, le poids et le volume des emballages en transport maritime doivent répondre au strict nécessaire eu égard aux contraintes de l'acheminement.

### **- Coût Réduit**

Le transport maritime par essence est un mode qui s'adapte mieux aux marchandises dites pondéreuses, c'est-à-dire à faible valeur par unité de poids. Il est considéré par la plus part des

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

professionnels comme le mode de transport le moins onéreux. Aussi, afin de rester dans les limites des contraintes économiques qu'il impose, l'emballage maritime doit être peu onéreux.

### **3.4. Le marquage**

Le marquage joue un rôle crucial dans la réussite d'une exportation. Il est donc essentiel que l'exportateur prévoit un marquage approprié et sophistiqué afin de respecter ses obligations en matière de bonne arrivée de la marchandise. Les marques doivent être :<sup>21</sup>

- faciles à lire,
- intemporelles,
- adéquates,
- bien positionnées,
- conformes à la réglementation du pays de destination,
- discrètes quant au contenu des colis.

Afin d'éviter le vol, les marques ne doivent pas divulguer le contenu ni même le destinataire, du moins pas en toutes lettres. Dans cette situation, il sera nécessaire de reprendre les marques sur les documents de transport pour faciliter l'identification des marchandises.

### **3.5.L'arrimage**

« action d'arrimer, c'est à dire de disposer méthodiquement et fixer solidairement le chargement d'un navire, d'un véhicule, ou encore d'un avion »<sup>22</sup>

Selon cette définition, cette opération implique donc la mise en place et la fixation des charges à l'aide de méthodes adéquates.

Alors il est essentiel de prévoir l'arrimage et le mode de chargement avant de commencer les opérations de mise à bord du moyen de transport.

---

<sup>21</sup> Dominique (D) et autres : *Transporter*, 6<sup>ème</sup> édition, 2020, P.57

<sup>22</sup> [www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/](http://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/) consulté le 04/05/2024 à 15:03.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **3.6.Le chargement et le saisissage**

Avec le temps, le chargement des marchandises a été facilité par les aménagements techniques des modes de transports de marchandises (on pense notamment à la naissance des conteneurs au XIX<sup>e</sup> siècle, utilisés pour répondre à des besoins ponctuels dans le transport ferroviaire et à leur utilisation maritime, dès 1956, grâce à l'américain Malcolm McLean<sup>23</sup>.

Cependant, un chargement incorrect accroît considérablement les dommages aux marchandises lors de leur transport

### **3.5.Le rôle de l'assurance**

Les assurances dominent toute la vie maritime. Depuis fort longtemps, il n'est pas de navire qui ne prenne la mer sans assurance et il est peu de chargeurs qui ne prennent la précaution d'assurer leurs marchandises. En cas d'accident de navigation, ce n'est plus l'armateur qui est en première ligne dans le contentieux qui s'ensuit, mais son assureur qui l'a déjà indemnisé et qui, en qualité de subrogé, fait valoir les droits de son assuré, pour récupérer tout ou partie de ses débours.

Afin de favoriser une croissance rentable de son portefeuille pour sa société, l'assureur doit explorer les méthodes les plus efficaces pour diminuer les sinistres à la fois en termes de fréquence et de gravité, tout en offrant les meilleures conditions à ses clients et intermédiaires. Les taux et les conditions des contrats d'assurance sont fixés par le souscripteur. Ses conditions diffèrent en fonction de divers éléments, principalement<sup>24</sup> :

- La nature de la marchandise ;
- Les conditions d'assurances demandées (tous risques, FAP sauf...) ;
- Les conditions d'acheminement (longueur du voyage, zones dangereuses, possibilité de transbordement) ;
- La nature des emballages
  1. Types de conteneurs ;
  2. Caisses bois ou cartons ;

<sup>23</sup> FINISTRE (Marie)Le chargement, calage et arrimage des marchandises transportées,Mémoire du Master 2 en Droit et Management des transports terrestres, Université d'Aix-Marseille Faculté de Droit et de Science Politique,2021, p,12.

<sup>24</sup> BENHASSIR(Mouna) «CARTOGRAPHIE DES RISQUES APPLIQUEE AU TRANSPORT DE FACULTES MARITIMES»Mémoire De Master en Assurance Junior EHEA, 2021, p 107.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

3. Fûts lourds ou légers ;
  4. Sacs jute ou coton ou papier (nombre de plis)
- Le regroupement des sacs ou fardeaux sur des palettes ;
  - La qualité des moyens de transport, notamment les navires :
    1. L'âge, le pavillon et la jauge ;
    2. La composition de l'équipage ;
    3. La qualité des pays destinataires (dans les cas d'exportation)
  - L'équipement des ports en engins de manutention ;
  - Les risques de vol ;
  - L'encombrement portuaire ;
  - Les conditions climatiques.

## **Chapitre 01 : les risques du transport maritime de marchandise**

### **Conclusion**

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. La majeure partie du commerce international est effectuée par voie maritime. Elle permet le transport de marchandises en grande quantité à des prix avantageux. C'est le moyen de transport le plus utilisé pour le transport de marchandises, en particulier dangereuses.

Les acteurs de cette industrie font face à des défis importants en raison des risques liés au transport maritime de marchandises dans le commerce international. Bien que le transport maritime de marchandises soit associé à des risques significatifs, une gestion proactive de ces risques peut contribuer à assurer la continuité des échanges commerciaux et la fluidité des flux à l'échelle mondiale par la collaboration des acteurs du commerce international.

**Chapitre 02 :**

**Les solutions assurancielles du transport**

**maritime de marchandise**

**Introduction**

L'assurance transport joue un rôle crucial dans la protection des marchandises durant leur acheminement. Pourtant, de nombreux opérateurs négligent cette couverture essentielle, exposant ainsi leurs biens à des risques considérables.

Ce manque d'assurance découle souvent d'une méconnaissance des garanties offertes par la responsabilité du transporteur ou du transitaire, qui s'avèrent souvent insuffisantes en cas de sinistre.

Pourtant, l'assurance transport offre une protection étendue contre les dommages et pertes survenant pendant le transport, qu'ils soient causés par des accidents, des vols, des incendies ou d'autres événements imprévus.

Ce chapitre fera l'objet de description des solutions d'assurance lié au transport maritime de marchandises à l'international. Dans une première section, nous verrons des généralités sur les assurances. Dans une seconde section, on verra les types d'assurances transport maritime de marchandises à l'international. Enfin nous aborderons la couverture et la responsabilité.

## **Section 1 : Généralité sur les assurances**

Dans notre vie quotidienne, l'assurance a pris une place significative. Bien qu'elle soit familière pour beaucoup d'individus, il existe fréquemment un manque de connaissance précise et détaillée concernant les mécanismes impliqués lorsqu'il s'agit de procéder à une opération d'assurance. En fait, l'assurance contribue à réduire et à répartir les risques. Il s'agit d'une méthode extrêmement importante de répartition des risques, car les événements imprévisibles et contingents à un individu sont, considérés dans leur ensemble, hautement prévisibles et cohérents. Cette section se concentrera sur les principaux concepts fondamentaux relatifs à l'assurance.

### **1.1. Définitions de l'assurance**

Plusieurs définitions ont été données à l'assurance par les auteurs, privilégiant, les uns les aspects juridiques, d'autres, les aspects techniques généraux et législatifs. Avant de définir une opération d'assurance, il est nécessaire de préciser ce qu'est un contrat d'assurance.

#### **1.1.1. Définition juridique**

Selon le Dictionnaire Petit Robert, « l'assurance est un contrat par lequel un assureur garantit à l'assuré, moyennant une prime ou une cotisation, le paiement d'une somme convenue en cas de réalisation d'un risque déterminé »<sup>25</sup>

#### **1.1.2. Définition technique**

L'opération d'assurance est « une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre moyennant une rémunération, la prime, pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation pécuniaire par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »<sup>26</sup>

« C'est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre moyennant une rémunération, la prime (ou cotisation pour les mutuelles), pour lui ou un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Nkodi, (F) : *Gestion des assurances : Manuel à l'usage des étudiants de licence en gestion de la RD Congo*. Editions L'Harmattan., 2014. p.23.

<sup>26</sup> *ibid*, p, 24.

<sup>27</sup> Abravanel-Jolly, (S): *Droit des assurances*, 2023. p.01

Donc l'assurance est un mécanisme de partage des risques basé sur la mutualisation des risques : L'assureur organise et gère une mutualité de risques qu'il prend en charge, en contrepartie de la cotisation payé par l'assuré. Chaque contrat d'assurance comprend des conditions générales et des conditions particulières, qui spécifient les garanties offertes et les limites de responsabilité de l'assureur.

## **1.2. L'historique des assurances en Algérie**

Le secteur des assurances est passé par trois étapes bien distinctes. La première, allant de 1962 à 1965, qui se caractérise par une absence de réglementation propre à l'Algérie et par un désordre politique et économique. La deuxième, s'étale de 1966 à 1994, marquée par le monopole de l'État sur toutes les opérations d'assurance, et sur le reste des autres secteurs de l'activité économique d'ailleurs. Et enfin, la troisième étape, de 1995 à nos jours, est celle de la libéralisation du secteur:<sup>28</sup>

### **1.2.1. L'étape de transition (1962 à 1965).**

Bien que, les opérations d'assurances aient commencé bien avant 1947 et sont régies par les lois appliquées en France, on date la naissance des assurances en Algérie à 1947[TAFIANI (1987)]. C'est en effet à partir de cette date que l'on voit apparaître une réglementation spécifique pour l'Algérie. Les besoins en assurance des Algériens, durant la période coloniale, sont considérés comme négligeables compte tenu de leurs revenus et de leur situation socioculturelle. Néanmoins, l'activité d'assurance qui existait était limitée quasiment aux IARD6 comme cela se poursuivra d'ailleurs au lendemain de l'indépendance. A la suite de l'accession à l'indépendance, les pouvoirs publics dans une première phase ont maintenu les règles héritées de la colonisation dans cette activité d'assurance dominée par la branche dommages. Durant cette phase, les opérations d'assurances étaient régies par des textes d'inspiration française et la plupart des compagnies qui exerçaient à l'époque étaient des compagnies étrangères (principalement françaises). Pendant toute cette période, une grande partie des flux financiers des compagnies d'assurance, correspondant aux primes reçues, a été transférée à l'étranger par le biais de la réassurance.

A l'indépendance, les autorités ont voulu réguler le marché et ce en élaborant en Juin 1963 deux textes réglementaires : La loi n° 63/197 et la loi n°63/201. A partir de cette date aucune compagnie ne pouvait effectuer des opérations d'assurance sans avoir eu au préalable

---

<sup>28</sup> Nour el Houda SADI. Mohamed ACHOUCHE, «L'évolution du secteur des assurances en Algérie, depuis l'indépendance», 2015.,P, 233.

l'agrément du ministère des finances. Selon TAFIANI (1987), l'application de ces lois a engendré une baisse du nombre des compagnies exerçant sur le territoire national, qui a atteint le nombre de 17, alors qu'il était de 300 à l'indépendance.

### **1.2.2. L'étape du monopole de l'État (1966 à 1994).**

Les autorités algériennes ont opté, très tôt, pour un système socialiste basé sur la planification de l'économie où le monopole de l'État est prédominant dans le plus grand nombre de secteurs d'activité à la suite surtout de la nationalisation d'entreprises étrangères. Ce fut le cas du secteur bancaire et des assurances. Les responsables politiques après Juin 1965, confrontés à l'état de quasi faillite du Trésor et à l'impératif du financement si n'est du développement, au moins du fonctionnement normal des administrations ont pris conscience de l'importance stratégique de ce secteur et des énormes capitaux qu'il draine. C'est dans ce contexte de besoins impérieux en financement interne qu'a été institué, le 27 Mai 1966, le monopole de l'État sur toutes les opérations d'assurances en se réservant l'exclusivité de ces opérations par le biais des entreprises nationales d'assurances. Toutefois, Hassid (1984) écrit qu'en 1966, sur les 17 sociétés exerçant à l'époque seule la Société Algérienne d'Assurance (SAA) a été nationalisée, tandis que les autres, exceptions faites pour les sociétés sous forme mutuelle, ont été soumises à la procédure de liquidation. Une fois le monopole de l'État institué, l'Algérie s'est retrouvée en 1966 avec, d'une part, deux sociétés d'assurance publiques (la SAA et la CAAR) et, d'autre part, deux sociétés privées, seulement, exerçant sous forme de mutuelle. Ces deux sociétés sont la MAATEC et la CCRMA.

A la fin des années 80 tous les secteurs économiques affichaient des résultats extrêmement décevant, ce qui a contraint l'État à procéder à une série de réformes. Pour le secteur des assurances, ces réformes ont donné lieu à la déspecialisation des sociétés d'assurances, en 1989. A partir de 1990, les entreprises nationales sont désormais libres de commercialiser tous les produits d'assurance et donc de proposer différents produits de multiples branches, il instaure ainsi la concurrence dans ce secteur.

### **1.2.3. L'étape de la libéralisation (1994)**

L'Algérie connaît vers la fin des années 80, une série de réformes très importantes visant à introduire la transition ; d'une économie administrée à une économie de marché. Le secteur des assurances entame à partir de 1995 une nouvelle étape. C'est effectivement l'ordonnance n° 95- 07 du 25 janvier 1995, qui a instauré un nouveau cadre juridique pour le secteur. Celle-

ci est promulguée afin que ce secteur s'adapte à la nouvelle situation sociopolitique de l'Algérie qui abandonne le système de planification et donc le monopole de l'État pour entrer dans une économie de marché. La loi 95-07 vise, principalement, à atteindre les trois objectifs : - La promotion et le développement du marché des assurances, - L'augmentation de l'épargne et son orientation et enfin, - L'amélioration de la prestation de services rendus en matière d'assurance. Cette loi apporte de grands changements, le premier étant sans nul doute la disparition du monopole de l'État et le libre exercice du métier d'assureur. Les autres nouveautés apportées par cette loi peuvent être résumées dans les points suivants :

- La réduction des obligations d'assurances pour certains risques dans le but d'instaurer une liberté contractuelle qui caractérise l'économie de marché ;
- La liberté pour les entreprises d'assurances de pratiquer les opérations d'assurance et/ou de réassurance. (Les opérations de réassurances peuvent même être effectuées à l'étranger) ;
- La création du Conseil National d'Assurance.

Suite à ces grands changements, cette loi est considérée, par les spécialistes, comme un déverrouillage réglementaire suscitant beaucoup d'espoirs pour développer le secteur et l'économie toute entière. Ayant constaté que cette loi (95/07) n'a pas eu les résultats escomptés pour le secteur, les autorités ont adopté une nouvelle loi en 2006 (la loi 06/04) pour la compléter et modifier. En effet, les changements institutionnels ne produisent pas immédiatement et très nettement l'évolution escomptée pour ne pas dire qu'ils ont été sans effet sur le taux de pénétration. L'évolution du chiffre d'affaires réel (année de base 1974) des assurances est faible durant la période allant de 1995 à 2000. En revanche elle est modérément importante à partir du début des années 2000. Celle-ci coïncide avec le début d'activité de nombreuses compagnies, créées après l'adoption de la loi 95/07, et de plusieurs agents généraux ainsi qu'à la commercialisation des banques algériennes du crédit à la consommation induisant directement l'augmentation du parc automobile et indirectement le volume des primes. Mais, cette progression n'est pas observée pour les taux de pénétration. Contrairement à ce qui a été constaté précédemment, le taux de pénétration du secteur des assurances est resté stable et n'a pas connu la même progression que le chiffre d'affaires. Le deuxième agrégat que l'on prend en considération pour apprécier l'évolution et l'importance du secteur des assurances est la densité d'assurance. Celle-ci connaît une accélération à partir des années 2000 qui s'explique par l'accroissement des primes d'assurance lié simultanément

à la hausse des tarifs d'assurance et à la multiplication des crédits de tous genre et précisément des crédits à la consommation, sans oublier les hausses de salaire

#### **1.2.4. La loi 06-04 modifiant et complétant l'ordonnance n° 95-07 relative aux assurances**

Dans le but d'une meilleure exploitation de la branche assurance de personnes et d'une distribution des produits d'assurance, il a été procédé à une séparation entre l'exercice des assurances de personnes et des assurances de dommage(art 23 et 24 de L 06-04 modifiant art 203 et ajoutant art 204 bis),et à une diversification des modes de distribution des produits d'assurances en instituant pour la première fois en Algérie la bancassurance (art 53 de L 06-04 modifiant art 252).Enfin, un ancrage juridique concernant l'assurance caution (1) fut introduit et mis en place (art 8 de L 06-04 ajoutant art 59 bis).La loi n° 06-04 soumet également à l'agrément du Ministère chargé des finances, toute ouverture en Algérie des succursales et des bureaux de représentations des sociétés d'assurance et/ou de réassurance étrangères<sup>29</sup>

### **1.3. Les éléments d'un contrat d'assurance**

Une opération d'assurance doit comporter cinq éléments principaux :

- Le risque ;
  - La prime (ou cotisation) ;
  - L'indemnisation ;
  - La compensation au sein de la mutualité ;
  - Le sinistre.

#### **1.3.1. Le risque**

Un risque est un « dommage pouvant être causé à un bien meuble ou immeuble ou à des personnes »<sup>30</sup>, contre lequel l'assuré cherche à se prémunir. Un risque est considéré comme assurable s'il répond aux conditions suivantes :

- le risque doit être futur et incertain ;
- le risque ne dépend pas exclusivement de la volonté de l'assuré ;

<sup>29</sup>mokrani ( farid) et ousidhom(youef): La réforme du cadre juridique des assurances en algérie mémoire de master en droit, universite abderrahmane mira – bejaia faculté de droit et des sciences politiques,2013, p,23.

<sup>30</sup> dictionnaire général de l'assurance,Kamel (C). p,33.

- le risque n'entre pas dans le cadre d'activités illicites ou immorales, et ne peut être une des conséquences pécuniaires de la responsabilité pénale (amendes).

### **1.3.2. La Prime (ou cotisation)**

La prime est le montant payé par l'assuré à l'assureur en échange du risque couvert par le contrat. La prime constitue le coût de l'assurance et doit être payée à l'avance. La contribution du souscripteur est généralement déterminée par partage des risques ; il s'agit d'une prime ou d'un apport fixe qui, en principe, ne peut être modifiée sans l'accord du souscripteur pendant la durée du contrat.

### **1.3.3. L'indemnisation**

C'est l'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque. Il représente la prestation de l'assureur qui indemnise l'assuré ou un tiers bénéficiaire en cas de réalisation du risque. Il existe deux types de prestations:

- L'indemnisation Déterminé après un sinistre en fonction de sa gravité ;
- Des prestations forfaitaires, déterminées à la souscription du contrat mais avant la survenance du sinistre.

### **1.3.4. Le sinistre**

Le sinistre désigne la survenance d'un événement peut être indemnisé par un assureur selon un contrat d'assurance

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

Le contrat d'assurance est composé de plusieurs intervenants qui facilitent son bon déroulement

### **1.4.1. Le souscripteur :**

« En assurance, un souscripteur est une personne qui souscrit un contrat. Le souscripteur peut souscrire pour lui-même et devient donc également l'assuré »<sup>31</sup>.

C'est le souscripteur qui s'engage à verser la prime à l'assureur.

---

<sup>31</sup> [www.corum.fr/glossaire/souscripteur-assurance-vie](http://www.corum.fr/glossaire/souscripteur-assurance-vie) consulté le 04/03/2024 à 11:56.

#### **1.4.2. L'assuré :**

L'assuré est celui qui court le risque garanti par le contrat d'assurance.

#### **1.4.3. L'assureur**

« L'assureur s'engage pour une certaine période à supporter les risques pour lesquels le contrat d'assurance a été contracté»<sup>32</sup>

L'assureur est également défini comme la société d'assurance ou la personne morale auprès de laquelle le contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas de risque.

#### **1.4.4. Le bénéficiaire**

Le bénéficiaire personne recevra l'indemnité due par l'assureur en cas de réalisation du risque assuré.

#### **1.4.5. Les tiers**

Toutes personne autre que l'assuré responsable, non engagée par le contrat.

#### **1.4.6. L'expert en sinistre**

Le rôle d'un expert en sinistres est d'évaluer les pertes ou les dommages subis par les marchandises, qu'elles soient en transit ou à destination. Il est généralement désigné par l'assureur dans la police d'assurance et il informe les parties concernées de ses conclusions. Dans le cas de marchandises transportées par voie maritime, on parle d'expert en avaries communes.

#### **1.4.7. Le courtier d'assurance**

Le courtier en assurance est un intermédiaire entre un assuré et son assureur. Sa mission est d'aider un assuré à souscrire l'offre d'assurance avec le meilleur rapport garanties-prix.<sup>33</sup>

Il est choisis par l'assuré et il est payé toujours par l'assureur.

---

<sup>32</sup>BENKHADRA Zahira. journal of legal and social studies « l'adhésion dans le contrat d'assurance membership in the insurance contract»,2021,p, 30.

<sup>33</sup> [www.selectra.info/assurance/comprendre/courtier](http://www.selectra.info/assurance/comprendre/courtier) consulté le 06/03/2024 à 12:34.

## **1.5. Catégories et types d'assurances**

### **1.5.1. Catégories d'assurances<sup>34</sup>**

#### **1.5.1.1. Les assurances de personnes**

L'assurance de personnes porte sur la vie, l'intégrité physique ou la santé de l'assuré. Elle est individuelle ou collective.

#### **1.5.1.2. Les assurances de dommages**

L'assurance de dommages garantit l'assuré contre les conséquences patrimoniales de la réalisation de risque. Elle comprend l'assurance de biens qui a pour objet de couvrir les pertes matérielles de l'assuré, et l'assurance de responsabilité qui a pour objet de garantir l'assuré contre les conséquences de l'obligation de réparer un préjudice injustement causé à autrui.

### **1.5.2. Les types d'assurance transport marchandises**

Les principaux types d'assurances transport marchandises sont :

#### **1.5.2.1. Assurance transport terrestre**

Il s'agit d'une garantie accordée depuis le point extrême de départ jusqu'au point final de destination.

On distingue deux modes principaux d'assurance : la formule « Tous risques » et la formule «accidents caractérisés ».<sup>35</sup>

**Remarque :** Le transport terrestre lié à un transport principal maritime est couvert par l'assurance maritime.

#### **1.5.2.2. Assurance transport aérien**

En transport aérien, la garantie proposée par les assureurs, est une garantie du type « tous risque » s'entend de magasin à magasin. Les risques de guerres et assimilés sont couverts sur avenant.

Elles commencent dès le départ de la marchandise à l'usine du vendeur et se terminent au plus tard 15 jours après l'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> l'Association Henri Capitant : «Projet de code européen des affaires livre 12 droit des contrats d'assurance.» 2017,p,03.

<sup>35</sup>RAJHI (Sami): Assurances maritimes, assurances terrestres : Tronc commun et ramification.Mémoire de master 02 professionnel en droit du transport terrestre université de droit économie et des sciences d'AIX MARSEILLE,2010,p,114

<sup>36</sup> [www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/Lassurance-transport-fiche-13.pdf](http://www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/Lassurance-transport-fiche-13.pdf) consulté le 21/05/2024 à 18:22

La garantie est couverte généralement, soit par la compagnie aérienne elle-même, soit par le transitaire, à l'aide de sa police tiers-chargeur.

### **1.5.2.3. Assurance transport maritime**

En premier lieu, il est utile de préciser que l'on distingue dans l'assurance maritime, l'assurance corps s'appliquant aux navires, et l'assurance des marchandises que l'on désigne sous le vocable de « faculté » ainsi que l'assurance responsabilité civile (RC).

## **1.6. Le rôle économique de l'assurance :**

L'assurance contribue à diminuer et à étaler les risques. Elle constitue une méthode de répartition de risques extrêmement importante, du fait que des événements imprévisibles et sujets au hasard en ce qui concerne un individu sont, quand on les considère en masse, hautement prévisibles et uniformes. En effet l'assureur est un moteur essentiel du développement économique<sup>37</sup>.

### **1.6.1. Croissance économique**

L'assurance pourrait être qualifiée de catalyseur dans la mesure où elle permet aux individus et aux entreprises de prendre des risques et où elle encourage l'investissement productif et confiant des personnes et des actifs dans l'économie. Le développement économique conduit habituellement à une prise de risque accrue, à une plus grande inclusion financière et à une meilleure connaissance des notions financières qui soutiennent à leur tour le développement de l'assurance. L'offre d'assurance aide à accroître l'efficacité globale du secteur financier, notamment en facilitant la fourniture de crédit au secteur privé.

### **1.6.2. Stabilisation**

L'assurance joue un rôle clé de stabilisateur économique pour les ménages en période de crise, car elle permet de lisser la consommation des individus confrontés à des chocs, qu'ils soient de nature privée ou collectifs comme les catastrophes naturelles ou les crises financières. Par exemple, l'assurance-vie à annuités variables et l'assurance-chômage sont des produits qui assurent cette fonction de stabilisateur. L'assurance est également une source de financement stable pour les marchés financiers et pour l'économie, car elle favorise le crédit et l'investissement dans une perspective de long terme. De ce point de vue, les compagnies d'assurance sont bien plus « tournées vers l'avenir ».

---

<sup>37</sup> Organisation internationale de travail. Assurance et développement économique « croissance, stabilisation et répartition ». 2016, p.01-02.

**1.6.3. Distribution :**

L'assurance structure le concept de solidarité par le biais du principe fondamental de mutualisation – qui consiste à agréger et mutualiser les risques en leur attribuant un prix en fonction de leur fréquence statistique au niveau du groupe dans son ensemble et non au niveau des individus.

**Section 02 : types d'assurances transport maritime de marchandises**

Les assurances occupent une place essentielle dans la protection des marchandises en transit contre différents dangers. Il est crucial pour les entreprises et les acteurs du commerce mondial ont le choix entre les diverses formes d'assurances disponibles pour le transport maritime de marchandises à l'étranger selon leurs besoins de couverture afin d'assurer la sécurité et la fiabilité des échanges commerciaux.

**2.1. Historique de l'assurance maritime :**

L'assurance est une institution relativement récente, en réalité elle n'a fait son apparition qu'à la fin du moyen âge sous la forme de l'assurance maritime, comme conséquence du développement du commerce de mer dans tous les pays du bassin méditerranéen.<sup>38</sup>

En effet pour couvrir les expéditions maritimes, les banquiers, dans un but spéculatif accordaient des prêts aux armateurs, c'est ce que l'on a appelé "le prêt à la grosse " aventure de mer. Ces prêteurs avançaient le prix de la cargaison et, en cas de perte de la marchandise, perdait leur prêt, par contre si le navire arrive à bon port, ils avaient droit au remboursement intégral de leur prêt augmenté d'un substantiel intérêt (15 à 40%) du total de la cargaison.

Cependant la législation canonique qui prohibe le prêt à l'intérêt condamna cette pratique de prêt à la grosse, mais les spéculateurs imaginèrent une autre formule qui consiste cette fois, pour le spéculateur, à acheter la cargaison tout en retenant à la conclusion du contrat de vente, une prime qui lui restait acquise dans tous les cas, et si l'opération maritime réussissait, le contrat de vente était annulé en vertu d'une clause accessoire.

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

A la différence de cette nouvelle formule, les spéculateurs en cas de perte ou d'avarie se voyaient opposer le contrat de vente qui devenait alors exécutable et perdait de la sorte le prix de la cargaison, ne gardant que le montant de la prime retenu à la base.

---

<sup>38</sup> LEZOUL Mohamed:»*Les assurances en Algérie : Quelles sont les alternatives de développement du secteur ?*». 2015,P,91 .

La première réglementation fit son apparition sous la forme d'un décret (1336) du DOGE de GENES, mais ce n'est qu'en 1347 que le premier contrat fut rédigé et signé à GENES, il couvrait la cargaison du " Santa Clara " pour un voyage de Gênes à Majorque.

## **2.2. Définition de l'assurance maritime :**

Dans le cadre juridique algérien, le code maritime algérien « CMA » définit l'assurance maritime comme étant : « une opération qui couvre les dommages matériels causés selon le cas aux biens assurés, facultés ou corps de navires, résultant d'événements fortuits, de force majeure et/ou de fortune de mer, aux conditions fixées au contrat. »<sup>39</sup>

« L'assurance maritime peut être définie : un contrat par lequel une personne (l'assureur) consent à indemniser une autre personne (l'assuré) du préjudice subi à l'occasion d'une expédition maritime, consistant dans une perte réelle de valeur, moyennant le paiement d'une prime, et jusqu'à concurrence d'une indemnité qui ne saurait dépasser la valeur des choses perdues. »<sup>40</sup>

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

## **2.3. Les types d'assurance maritime**

Les différentes formes d'assurance maritime incluent l'assurance facultative et l'assurance corporelle, offrant chacune une couverture spécifique dans le domaine du transport par voie maritime.

### **2.3.1. Assurance corps maritime :**

« Elle vise à garantir les dommages au navire à l'occasion du transport. Elle garantit les pertes et dommages matériels atteignant le bateau et ses dépendances assurées : frais d'armement, approvisionnements, salaires et les charges sociales de l'équipage (y compris la contribution à l'avarie commune), et résultant de tous accidents de navigation ou événements de force majeure sauf exclusions formelles et limitées prévues au contrat. »<sup>41</sup>

La souscription d'une assurance corps présente plusieurs avantages :

- Elle permet à l'assuré d'être indemnisé en cas de dommages matériels subis par les navires pendant la navigation maritime.

<sup>39</sup> L'article 101 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances

<sup>40</sup> [www.vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/2068036/assurance-maritime](http://www.vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/2068036/assurance-maritime) consulté le 17/03/2024 à 20:11.

<sup>41</sup> Venturelli, N., & Pons, H: *Le transport maritime*, 2018,P.125.

- Elle couvre les frais engagés par la compagnie d'armement pour protéger le navire contre des risques potentiels ou pour faire face aux conséquences d'un risque survenu.
- Elle assure à la compagnie d'armement le paiement des contributions aux avaries communes et des frais liés à l'assistance.
- Elle inclut également la responsabilité civile et contractuelle des propriétaires de navires ainsi que des transporteurs maritimes et fluviaux.

### **2.3.2. Assurance maritime sur faculté :**

Le terme « facultés » désigne les marchandises transportées.

Elle a pour objet de couvrir la marchandise contre les pertes et avaries qui peuvent survenir en cours de transport.

L'assurance facultative couvre tous les risques potentiels liés au transport des marchandises, tels que les pertes, les vols, les dommages divers, la perte de poids, la dépréciation, etc. Cette assurance prend effet dès le chargement au port d'embarquement jusqu'à l'arrivée au port de destination.

### **2.4. Objet de l'assurance faculté maritime**

Il est important de souligner que les polices d'assurance maritime créent une unité et une continuité de la couverture. En effet, les opérations accessoires au transport telles que la manutention (chargement et déchargement) et les stockages intermédiaires en cours de transport sont couverts depuis la prise en charge par le premier transporteur ou commissionnaire, jusqu'à la livraison au destinataire. En fonction de l'incoterm économique choisi.

Les règles de la police maritime s'appliqueront à tous les modes de transport successifs qui peuvent être utilisés, à condition qu'il y ait une partie du voyage effectuée par voie maritime, même si elle ne représente qu'une petite partie du trajet.

Quel que soit la durée du transport : cette couverture est accordée depuis le début jusqu'à la fin du voyage avec néanmoins une limitation quant à la durée des risques au lieu final de destination qui est de 30 jours dès la fin du déchargement du dernier navire (15 jours si le lieu de destination final est un point de l'intérieur)

### **2.4.1. Les avaries particulières**

« Ce sont celles qui affectent une marchandise en particulier et pas celle des autres. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa porte exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée : il est appelé avarie particulière. »<sup>42</sup>

Les avaries particulières sont supportées séparément par les propriétaires des biens endommagés ou perdus sans préjudice d'une éventuelle action en responsabilité en remboursement ou en indemnité. (Art 304) (code maritime Algérien)

### **2.4.2. Les avaries communes**

« Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune »<sup>43</sup>

En droit maritime, l'avarie commune est la situation dans laquelle se trouvent, et le navire et le chargeur lorsque, sur l'ordre du capitaine, il a été nécessaire de jeter à la mer des marchandises ou des colis et/ou, en engageant des dépenses extraordinaires pour sauver l'équipage, le bateau et le reste de la cargaison proportionnellement à leur valeur marchande respective.

Selon le code maritime Algérien « est considéré comme avarie commune tout sacrifice ou toute dépense extraordinaire qui a été fait volontairement et raisonnablement par le capitaine ou une autre personne à ça place pour sauver le navire, les marchandises à son bord et le fret du danger commun. »<sup>44</sup>

### **2.4.3. Les avaries frais :**

Les avaries frais sont toutes dépenses nécessaires et raisonnablement exposés, par suite d'un risque couvert, en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police, ou d'en limiter l'ampleur.

---

<sup>42</sup> Dominique( D) et autre : *Transporter*, 6<sup>ème</sup> édition,2020 p.79 .

<sup>43</sup> Ibid p.79

<sup>44</sup> Art 300 Code Maritime Algérien

## **2.5. Les modes de couverture en facultés maritimes**

Deux types d'assurance existent, chacun assurant une avarie commune, conçue pour répondre aux besoins spécifiques de l'assuré.

### **2.5.1. La police tous risques :**

Qui s'étend le plus. Elle assure tous les dommages matériels causés aux objets assurés lors de leur déplacement ou de leur séjour. Cependant certains risques restent exclus.

Elle couvre tous dommages ou pertes ne relevant pas des risques exceptionnels de guerre, mines, émeutes, grèves, etc. Cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de la fin de parcours. Elle couvre tous les dommages et pertes matériels causés aux produits assurés pendant le voyage (vol, casse, avarie, manutention) sous réserve des exclusions et limitations au contrat.<sup>45</sup>

### **2.5.2. La police FAP sauf :**

La formule d'assurance appelée "franc d'avarie particulière sauf" ou "FAP sauf" propose une couverture limitée pour les dommages causés aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement, ainsi que pour les dommages causés à la cargaison et au déplacement. À la différence de la garantie "tous risques", la garantie "FAP sauf" se restreint à l'assurance des pertes et des dommages causés aux marchandises par des événements spécifiques mentionnés dans le contrat d'assurance.

L'évaluation des risques et la tarification se fait selon la nature des marchandises (plus une marchandise est fragile, plus le risque est élevé et donc le taux est élevé) et leur provenance (de même, plus le trajet est long, plus le taux est élevé).

## **2.6. Classification des facultés**

Les marchandises sont classées en 6 catégories selon leurs natures et leur fragilité :

- Classe 1 : Ciments, Bois, rond à Béton, Bobines d'acier et autres matériaux de constructions, semences, engrais, produits de négoce (sucre, café, blé, céréales, farine, riz, coton...)

---

<sup>45</sup> Dailly, (M). (D): *Logistique & transport international de marchandises : guide pratique*, 2013., p.371.

- Classe 2 : Pièces détachées, Matériels, machines, équipements, outillages, produits de quincailleries, Produits électroniques et électroménagers
- Classe 3 : Véhicules Automobile Légers et Lourds
- Classe 4 : Produits Pharmaceutiques et Parapharmaceutiques
- Classe 5 : Fruits & légumes, viande, produits laitiers et autres produits agroalimentaires
- Classe 6 : Bitumes et Produits énergétiques.

### **2.7. Les types de police transport de facultés maritimes**

Il existe quatre types de police d'assurance maritime :

#### **2.7.1. La police au voyage :**

Ce police couvre, au coup par coup, les marchandises sur un trajet déterminé.<sup>46</sup>

Elle convient aux expéditions occasionnelles. Elle couvre une expédition, pour une valeur et un trajet déterminé. Ce type de police est tout à fait adapté aux entreprises qui ne réalisent qu'un petit nombre d'exportation dans l'année.

#### **2.7.2. Police d'abonnement :**

Conclue d'avance pour une période donnée, elle couvre automatiquement tous les envois d'un même expéditeur. Elle convient à ceux qui exportent fréquemment des marchandises variées<sup>47</sup>. Est une police qui couvre automatiquement tous les envois fait par l'assuré qui n'a pas besoin de faire de déclaration à chaque expédition. Elle est alimentée avec des avis d'aliment fournis par l'assureur et remplis par l'assuré qui contiennent la valeur et la nature de la marchandise transportée, la date de l'expédition, lieu de provenance, port de débarquement, pavillon du navire, le mode de chargement et le nombre de colis.

Il est nécessaire de transmettre l'avis d'aliment à l'assureur avant le début de l'expédition. L'assuré reçoit régulièrement un avis de sortie de prime.

#### **2.7.3. Police à éteindre ou à alimenter :**

La police est adaptée aux projets qui requièrent plusieurs expéditions et dont la valeur des marchandises à transporter est connu par l'assuré. Une prime annuelle est déterminée en fonction d'une valeur assurée donnée par l'assuré, qui correspond à la somme de toutes les

<sup>46</sup> Belotti, (J): *Transport international de marchandises*. Vuibert., 2015,p.53.

<sup>47</sup> [www.franceassureurs.fr/](http://www.franceassureurs.fr/) consulté le 22/05/2024 à 15:11

expéditions requises pour mener à bien le projet. La souscription entraîne le paiement de cette prime, et le contrat couvre toutes les livraisons effectuées par l'assuré en lien direct avec le projet. Jusqu'à ce que la valeur déclarée soit dépassée.

Si la valeur déclarée dans le contrat est inférieure à la valeur des expéditions réalisées, l'assuré devra compléter sa prime. Et dans le cas contraire une partie de la prime est ristournée à l'assuré.

L'assuré émet des avis d'aliment au fur et à mesure de la mise en risque des expéditions<sup>48</sup>

#### **2.7.4. La police tiers chargeur**

Les entreprises souscriront très souvent cette police d'assurance. Elle est souscrite par le transporteur ou le commissionnaire de transport pour couvrir les expéditions de leurs clients en leurs noms et pour le compte de leurs clients.

---

<sup>48</sup>Dominique( D) et autre : *Transporter*, 6<sup>ème</sup> édition,2020 p.87.

### **Section 03 : Obligations et responsabilités**

#### **3.1. Les différentes conventions internationales :**

Une convention maritime est un accord entre États qui régit le transport international de marchandises. La législation du transport maritime est constituée des différentes conventions internationales.

On distingue pour les transports maritimes internationaux : la convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée par les protocoles du 23 février 1968 (règles de Visby) et du 21 décembre 1979 et les règles de Hambourg du 1er novembre 1992 ainsi que la convention de Rotterdam de décembre 2008.

Tous les pays ou presque ont adopté l'un ou l'autre de ces régimes par le truchement des moyens traditionnels qui vont de la ratification à l'adhésion en passant par l'acceptation ou l'approbation en vue d'élaborer un régime international uniforme.

##### **3.1.1. La convention de Bruxelles :**

Signée à Bruxelles le 25 août 1924, appelée parfois « Règles de La Haye » et ratifiée par 78 États, la « convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement » s'applique aux transports internationaux de marchandises à l'occasion desquels un contrat de transport, appelé connaissement, est établi dans l'un des États signataires. Elle a été modifiée par le protocole du 23 février 1968, appelé « Règles de Visby », et le protocole du 21 décembre 1979 sur la responsabilité du transporteur. Ces deux protocoles ont été ratifiés par respectivement 26 et 24 pays. Ils ne s'appliquent que dans les États signataires.

La convention de Bruxelles détermine également, les responsabilités du transporteur maritime sur les marchandises qu'il transporte depuis le début du voyage jusqu'à la livraison au destinataire, tout en laissant un champ à ce transporteur pour s'exonérer de sa responsabilité, en évoquant des cas d'exception qui sont dus à des événements extérieurs (acte de dieu, etc.)

et intérieurs (faute nautique du capitaine " erreur de pilotage"). La convention énumère 17 cas d'exonération.

Elle ne s'applique qu'aux transports maritimes sous connaissance, excluant donc les contrats d'affrètement. Elle exclut aussi de son champ d'application les transports en pontée (sur le pont du navire), les transports d'animaux vivants, et les opérations de chargement et déchargement (sauf pour la partie éventuellement réalisée avec les grues du navire) qui relèvent de la loi du pays où ont lieu ces opérations.<sup>49</sup>

### **3.1.2. La convention de Hambourg :**

Une autre convention concernant le transport maritime a été adoptée à Hambourg en 1979. Elle a été adoptée par d'autres pays que ceux liés par les règles de La Haye-Visby. Les États européens, dont la France, ne l'ont pas ratifiée.

Les règles de La convention des nations unies sur le transport des marchandises par voie de mer de 1978 ont modifié sensiblement le régime de responsabilité du transporteur maritime. La convention entrée en vigueur le 1er novembre 1992 est venue élargir la responsabilité du transporteur maritime en diminuant le nombre de cas d'exonération précédemment évoqués dans la convention de Bruxelles. La convention de HAMBOURG énumère 2 cas d'exonération seulement (incendie et assistance au voyage). Cette convention agit au profit des pays chargeurs et non pas au profit des pays transporteur<sup>50</sup>

Cette convention est le résultat d'une forte pression exercée par les nations de chargeurs, essentiellement des pays en voie de développement, qui s'insurgent contre la Convention de Bruxelles dont il est dit qu'elle accorde une trop grande protection aux intérêts des vieilles nations maritimes. Au-delà de ce ressentiment, il faut voir dans la Convention de Hambourg, que l'annexe 3 in fine recommande d'appeler les «Règles de Hambourg», l'aboutissement d'un effort de compromis entre les intérêts des transporteurs et ceux des chargeurs.<sup>51</sup>

---

<sup>49</sup> Dominique (D) et autres : *Transporter*, 6<sup>ème</sup> édition, 2020 P.117.

<sup>50</sup> Cours d'assurance transport (EHEA), 2020.

<sup>51</sup> Kamdem, (I. F). «La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique». Les Cahiers de droit, 2000, p.694 .

### **3.1.3. Les règles de Rotterdam**

Une dernière convention, dont l'objectif affiché est de remplacer et unifier les deux précédentes, a été proposée en 2008 par l'organisation des nations unies.

En simplifiant les rapports entre le chargeur et le transporteur, cette convention modernise leur relation en introduisant la reconnaissance des documents électroniques. Elle englobe non seulement le transport maritime, mais aussi les opérations pré-opérations et post-opérations par voie terrestre, y compris les terminaux à conteneurs et les zones portuaires.

## **3.2. Les risques couverts et les risques exclus :**

### **3.2.3. Les risques couverts :**

- Risques liés au transport principal.
- Risques liés à la manutention.
- Risques pour le pré- et le post-acheminement dans les assurances de magasin à magasin (en aérien et en maritime)<sup>52</sup>

### **3.2.4. Les risques exclus**

L'objectif des exclusions dans l'assurance maritime est de limiter l'engagement de l'assureur pour éviter d'intervenir dans certains risques, qui sont ensuite exclus par l'assurance des facultés maritimes, selon l'ordonnance 95-07 sur les assurances ; ceux qui ne seront jamais couverts d'une part, et d'autre part ceux pouvant l'être, moyennant une convention et des primes spéciales.

#### **3.2.4.1. Les exclusions absolues**

L'assureur ne couvre pas les risques suivants et leurs conséquences :

- les fautes intentionnelles ou lourdes de l'assuré ;
- les dommages et pertes matériels résultant :
  - d'infractions aux prescriptions sur l'importation, l'exportation, le transit, le transport et la sécurité ;
  - des amendes, confiscations, mise sous séquestre, réquisitions et mesures sanitaires ou de désinfection.

---

<sup>52</sup> Legrand, (G), et Martini, (H). : *Gestion des opérations import export : Manuel*. Dunod, 2008, P, 23.

- 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 radioactivité ainsi que es effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle des particules.<sup>53</sup>

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

#### **3.2.4.2. Les exclusions relatives**

L'assureur ne couvre pas, sauf convention contraire, les risques suivants et leurs conséquences :

- le vice propre de l'objet assuré ;
- la guerre civile ou étrangère, les mines et tous engins de guerre, les actes de sabotage ou de terrorisme ;
- les actes de piraterie, de capture, de prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelconques ;
- les émeutes, mouvements populaires, grèves et lock-out ;
- la violation de blocus ;
- les dommages causés par les marchandises assurées à d'autres biens ou personnes ;
- tous frais ou indemnités, à raison de saisies ou cautions versées pour libérer les objets saisis, sauf s'ils résultent d'un risque couvert ;
- tous préjudices qui ne constituent pas des dommages ou pertes matérielles atteignant directement le bien assuré. <sup>54</sup>

### **3.3. Les obligations de l'assuré**

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

L'assuré est tenu : <sup>55</sup>

- 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.

---

<sup>53</sup> Art :102 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

<sup>54</sup> Art :103 ORDONNANCE N° 95-07 DU 25 JANVIER 1995 RELATIVE AUX ASSURANCES

<sup>55</sup> Art :15 ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

- 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 vie.

### **3.4. Les obligations de l'assureur**

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

### **3.4.1. Le paiement de l'indemnité :**

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

Dans cette situation, l'assureur devra vérifier si l'assuré a respecté ses engagements et produit toutes les informations et documents requis, y compris les mesures conservatoires. En cas d'acceptation de la réclamation par l'assureur, il devra alors procéder à l'indemnisation.

Le paiement de l'indemnité du risque garanti doit être effectué par l'assureur dans un délai déterminé dans les conditions générales du contrat d'assurance.

### **3.4.2. Devoir d'information de l'assureur :**

Avant de conclure le contrat, l'assureur remet à l'assuré un exemplaire du projet de contrat et de ses pièces jointes, ainsi qu'une notice d'information sur le contrat qui détaille clairement les garanties et les exclusions, ainsi que les devoirs de l'assuré.

### **3.4.3. Devoir de conseil de l'assureur**

Le devoir de conseil est destiné à orienter le choix de l'assuré en opportunité et en faveur de ses intérêts.

## **3.5. Le recours amiable et le recours judiciaire :**

Le recours amiable et judiciaire entre les assureurs en transport a pour objectif de répartir équitablement la charge financière d'un sinistre entre eux, en fonction de leur responsabilité respective. Cela garantit la solidarité entre les assureurs et assure une indemnisation complète aux victimes.

### **3.5.1. Le recours amiable :<sup>56</sup>**

#### **3.5.1.1. Définition**

C'est une action qui permet à l'assuré de récupérer l'indemnité sans passer par les tribunaux. Il permet un règlement rapide et d'éviter les frais de la procédure judiciaire, mais son inconvénient qu'il n'interrompt pas la prescription.

Cette procédure se présente en trois situations :

---

<sup>56</sup> Document interne fournis par direction transport de la SAA

- Cas ou, aucune n'est donnée à la réclamation ;
- Cas de rejet de la réclamation ;

Le fonctionnement de l'indemnité d'assurance maritime

- Cas de l'acceptation de la réclamation

### **3.5.2. Le recours judiciaire :<sup>57</sup>**

#### **3.5.2.1. Définition :**

C'est une action judiciaire dirigée contre le tiers responsable, lorsque le recours amiable ne donne aucun résultat ou lorsque ce délai prescription se rapproche de sa fin.

L'action judiciaire doit être faite avant l'expiration de la prescription annuelle, sachant que la date d'enregistrement du recours à l'instance judiciaire tribunal compétant comme 1<sup>ère</sup> instance, interrompt la prescription.

Le recours judiciaire abouti s'il y est une décision est en faveur de l'assureur. Ce dernier peut alors procéder à son exécution soit par :

Une exécution amiable sur une simple notification au débiteur, l'invitant ainsi à régler sa dette

Ou par : Une exécution forcée qui suppose deux cas : la présence d'une caution bancaire ou son absence. Dès lors et en cas d'absence de cette caution. l'assureur procède par tous les moyens légaux. à l'exécution judiciaire, tel que la saisie conservatoire du navire et les biens lui appartenant.

#### **3.5.2.2. Cas d'un recours judiciaire <sup>58</sup> :**

Le présent contrat est régi tant par l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006, que par le code civil et le code maritime. Il est constitué par les présentes conditions générales (visa M.F n° 04 du 11.03.2009).

#### **Présentation des parties du contrat:**

**Assureur :** La Société National d'Assurance « SAA » Alger Algérie

**Assuré :** Entreprise de Transport Algérien par Câble Alger Algérie

En date du 25/05/2019 durant la manipulation du conteneur N° CMAU 420956/5 45G1, au niveau de port SEC SARL PSDA ANNABA, en utilisant une grue appartenant à port sec, il a subi une chute, cet événement est couvert par la police souscrite.

<sup>57</sup> Document interne fournis par direction transport de la SAA

<sup>58</sup> Cas réel fournis par la direction de transport de la SAA

Le conteneur a subi une fort encrassement de la paroi droite, de longeron supérieur droit, de la coiffe extrémisme et de toit, au niveau de la partie avant, et aussi l'enfoncement de la paroi latérale gauche.

**Exposé des faits :**

- Le 08/05/2019 la marchandise ont été embarqués sur le navire AS LATITIA, pour être acheminés du port de Marseille vers port de ANNABA, par connaissance N° E190753, par le transporteur maritime GLOBTAINER LINE.
- En date de 11/05/2019 la navire AS LATITIA arrivé au port de ANNABA, site à l'avis d'arrivé N° MRS0818058, établi par l'agent consignataire CMA CGM ANNABA.
- Le 04/06/2019 l'expert a déplacé au niveau de port sec pour constater et vérifier les dommages signalés à la marchandise, et à l'ouverture de conteneur en la présence de toutes les parties concernées, il a constaté que les équipements logés à l'intérieur de conteneur sont renversés l'une contre l'autre suite à une chute lors les opérations de manutentions au niveau de port sec.
- Un PV de constat contradictoire été signés par l'expert de port sec PSDA, et le réceptionnaire.
- Le 02/09/2019 l'expert a déplacé au dépôt de l'assuré pour tester et examiner la marchandise endommagée.
- Le 25/10/2019 l'expert en présence des parties concernées par ce sinistre, les résultats des tests ont été finalisés.
- L'expert a évalué le montant des dommages à 5 456 241.70 DA soit 18 703.84 EUR, à un taux de change : 132,988 DA.
- Plus honoraire d'expertise : 99 755.81 DA.

**Les dommages constatés sont :**

- 35 pinces de suspendes endommagées partiellement.
- 13 pinces de suspendes sains non endommagées.

**Cause des dommages :**

Les dommages occasionnés à la marchandise sont dus un lâchage de la cale de la grue du port sec chargée de manipuler le conteneur lors de divers déplacements à l'intérieur du site.

**Montant de Règlement :**

Le montant de l'indemnité allouée à l'assuré est, comme suit :

Montant de l'évaluation de l'expert.

- Principal : 5 083 133.76 DA
- Sans Franchise : 0000000 DA

Montant de l'indemnité : 5 083 133.76 DA

Par quittance de règlement, un chèque a été établi au profit de l'assuré ETC, au montant de l'indemnité calculé ci-dessus.

### **Le recours judiciaire contre le tiers responsable port sec PSDA ANNABA :**

Une fois nous avons indemnisé notre assuré, ce dernier il nous a communiqué l'acte de subrogation établi par lui-même, au profit de l'assureur (SAA) pour que ce dernier prenne son droit de recours à concurrence de l'indemnité versée.

- Le 28/05/2019, l'avocat a enrôlé le dossier au niveau de tribunal compétant ANNABA contre le port sec.
- En date de 14/05/2020, le tribunal de ANNABA a condamné le port sec a payé le montant du préjudice plus les honoraires de l'expert.
- En date de 01/04/2021, le port sec PSDA ANNABA, a fait appel à l'encontre du jugement rendu par le tribunal de ANNABA,
  - L'affaire a été rejugée devant la cour d'ANNABA, un arrêt été rendu qui confirme le jugement cité ci-dessus.
  - Une grosse exécutoire a été notifiée par le biais d'un huissier de justice au port sec PSDA ANNABA, pour récupérer le montant de préjudice
  - Le recours a été abouti au profit de la SAA et le dossier est clôturé sans faire une opposition par la partie défenderesse.

### **3.5.2.3. Documents clé pour le recours judiciaire :**

Avant de commencer le processus de recours amiable, il est nécessaire de soumettre les documents du recours judiciaire à l'assureur.

Il existe 05 pièces maîtresses :

- **Le rapport d'expertises :**

Ce document a pour but de décrire les caractéristiques techniques du sinistre, ainsi que de formuler des descriptions et des estimations sur les différentes mesures à prendre et les travaux à réaliser pour réparer complètement les dommages constatés.

- **L'acte de subrogation :**

C'est la substitution ou le remplacement d'une personne. C'est l'acte par lequel l'assureur (le subrogataire) est investie des droits, obligations, ou du statut de l'assuré (le subrogeant). Ce processus lui permet de prendre la place du subrogeant dans une relation juridique spécifique<sup>59</sup>.

- **Lettre de réserve :**

La lettre de réserve ; c'est un document écrit par lequel l'assuré formule des réserves sur l'état ou sur la quantité de la marchandise reçue. Elle est généralement émise lors de la réception de la marchandise et lorsque l'on rencontre un problème tel que des dommages, une perte partielle.... pour vous protéger, il est très important de signaler sans attendre la réserve. Cela pourrait être utile à un moment donné pour une réclamation auprès de l'assureur, le transporteur. En notant au moment d'écrire les dommages ou perte, le destinataire crée la preuve formelle de l'état des marchandises le jour de la remise. Cela sera essentiel dans le cas d'une procédure judiciaire ou d'un recours.

- **Le connaissement :**

est le document qui prouve l'existence du contrat de transport et qui permet de disposer de la marchandise. C'est un document négociable.

Il peut être émis à ordre et donc transmissible par endossement (dans le cadre du crédit documentaire). Il peut être à personne dénommée ce qui le rend non négociable (rare). Il peut être enfin au porteur sans indiquer aucun destinataire. C'est une forme dangereuse en cas de perte ou de vol.<sup>60</sup>

- **La facture commerciale:**

La facture commerciale est un document comptable et juridique attestant la vente de biens ou de services entre deux entreprises

---

<sup>59</sup> [www.affacturage.fr/definition/subrogation](http://www.affacturage.fr/definition/subrogation). Consulté : le 21/04/2024. à 17:39.

<sup>60</sup> Legrand, (G)., & Martini, (H): 2010 *Commerce international : BTS Ire et 2e années*, 2010, P.109.

Selon David LEBOITEUX «La facture commerciale (commercial invoice) intègre les éléments du contrat commercial: la description des marchandises, les quantités, les prix unitaires, la devise, les conditions commerciales, les termes de paiement, le transport et notamment le choix des règles Incoterms, les détails de l'assurance».<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Leboiteux, (D): *Trade finance : Principes et fondamentaux*.,2020,p.30.

**Conclusion**

L'assurance a connu une importance évolution au cours des siècles passés et elle en connaîtra d'autres dans l'avenir et Le transport d'une marchandise par la voie maritime signifie une prise de risque et pour cela, la nécessité de la sécurité contre ces risques est importante

Le contrat d'assurance maritime sur facultés est un contrat par lequel l'assureur s'engage contre un paiement de prime par l'assuré, à garantir les marchandises transportées par voie maritime, contre les sinistres maritimes. Il définit également les obligations des parties avant et après sinistre et parmi les obligations essentielles le paiement de prime par l'assuré et le paiement d'indemnité par l'assureur en cas de sinistre garanti. Cependant, vu la diversité des risques maritimes, les compagnies d'assurance maritime distingue deux types de risques maritimes: ceux qui peuvent être assurés et ceux qui sont exclus par l'assurance maritime et elle offre des garanties.

En effet, l'assuré est tenu de conserver le droit de recours après la survenance du sinistre, ainsi après le règlement de l'indemnité par l'assureur, l'assuré subroge l'assureur dans ses droits contre le tiers responsable du dommage assuré et commis, lors de l'expédition maritime. Les tiers responsables du dommage subi aux marchandises peuvent être soit des transitaires, soit l'aconier, soit le transporteur maritime. Cependant, le transporteur maritime est protégé par des conventions internationales maritimes (Bruxelles, Hambourg). Ces conventions internationales maritimes limitent la responsabilité du transporteur maritime, et l'exonèrent dans certains cas. L'assureur peut exercer soit un recours amiable soit un recours judiciaire contre le tiers responsable du sinistre maritime survenu afin d'obtenir une indemnité de ce dernier.

**Chapitre 03 : l'efficacité de l'assurance**  
**faculté maritime offertes par la société**  
**nationale d'assurance**

## **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

### **Introduction**

Le contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'oblige à indemniser l'assuré des pertes ou des dommages maritimes résultant des événements maritimes, dans les conditions et limites fixées par le contrat.

L'assurance maritime est cataloguée comme une des grandes branches de l'économie qui demande le versement d'une importante somme des fonds pour indemniser ses assurés.

Dans cette optique, nous avons réalisé un stage pratique de trois mois chez la société Algérienne d'assurance (SAA), une entreprise leader sur le marché des assurances en Algérie.

Le stage a permis de recueillir et de collecter un ensemble d'information et ce en ayant recours au savoir-faire et à l'expérience d'assurance se trouvant notamment au niveau de la direction générale ALGER.

Ce chapitre se répartit en trois sections, la première est consacrée à la présentation de l'organisme d'accueil, la deuxième est consacrée à la présentation de la méthodologie de recherche, quant à la troisième section son objet est l'analyse des résultats et recommandations

## **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

### **Section01: présentation de la société nationale d'assurance**

Nous avons effectué notre stage à la direction générale SAA, qui est la Société Nationale d'Assurance. Dans cette section, nous évoquerons brièvement l'historique de la SAA depuis sa création et la présentation de l'organisme d'accueil et sa situation dans les différentes phases. Et enfin la présentation de département de transports.

#### **1.1. Présentation de la SAA**

Entreprise Publique Économique, agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance, La Société Nationale d'Assurance SAA, est la première société d'assurance et de la réassurance en Algérie.<sup>62</sup>

##### **1.1.1. Historique et évolution de la SAA**

**Table 2 : représente l'historique de la SAA**

<b>L'année</b>	<b>Développements</b>
1963	La société nationale d'Assurance voit le jour en tant que compagnie d'assurance généraliste sous forme de société mixte Algéro-Egyptienne (61% pour l'Algérie et 39% pour l'Égypte).  Le premier point de vente ouvre ses portes à Alger-Centre sous l'enseigne "SAA Assurances"
1976	SAA se spécialise en vertu de la loi, dans l'assurance du segment des risques simples et développe des offres adaptées aux particuliers, aux professionnels, aux collectivités et aux institutions.
2014	Réorientation stratégique majeure: la diversification comme axe de développement.

<sup>62</sup> [www.la.saa.dz/fr/about](http://www.la.saa.dz/fr/about) consulté le: 05/06/2024. à 10:45.

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

2016	<p>La SAA fait passer son capital social à 30 Milliards de DA, soit 275 Millions de USD.</p> <p>La SAA présente les indicateurs de performances les plus élevés du marché avec un portefeuille désormais diversifié.</p>
2020/2022	<p>Une transformation &amp; des résultats.</p> <p>- Résilience dans un contexte de crise pandémique; - Résultats à la hauteur de la stratégie prônée; - Un leadership assumé; - Un portefeuille nettement diversifié - Une appétence au risque conjuguée à une gestion optimale des engagements, - Une solvabilité des plus solides.</p>
2023	<p>La SAA a augmenté son capital social à 35 milliards DA. Une décision importante qui vient couronner plusieurs décennies de succès de l'entreprise, qui célèbre cette année ses 60 ans d'existence. C'est là une démarche stratégique témoignant de la solidité financière de la compagnie et lui permettant de réaffirmer sa position de leader sur le marché.</p>

**Source :** [www.la.saa.dz/fr/about](http://www.la.saa.dz/fr/about) consulté le: 06/05/2024 à 11:03.

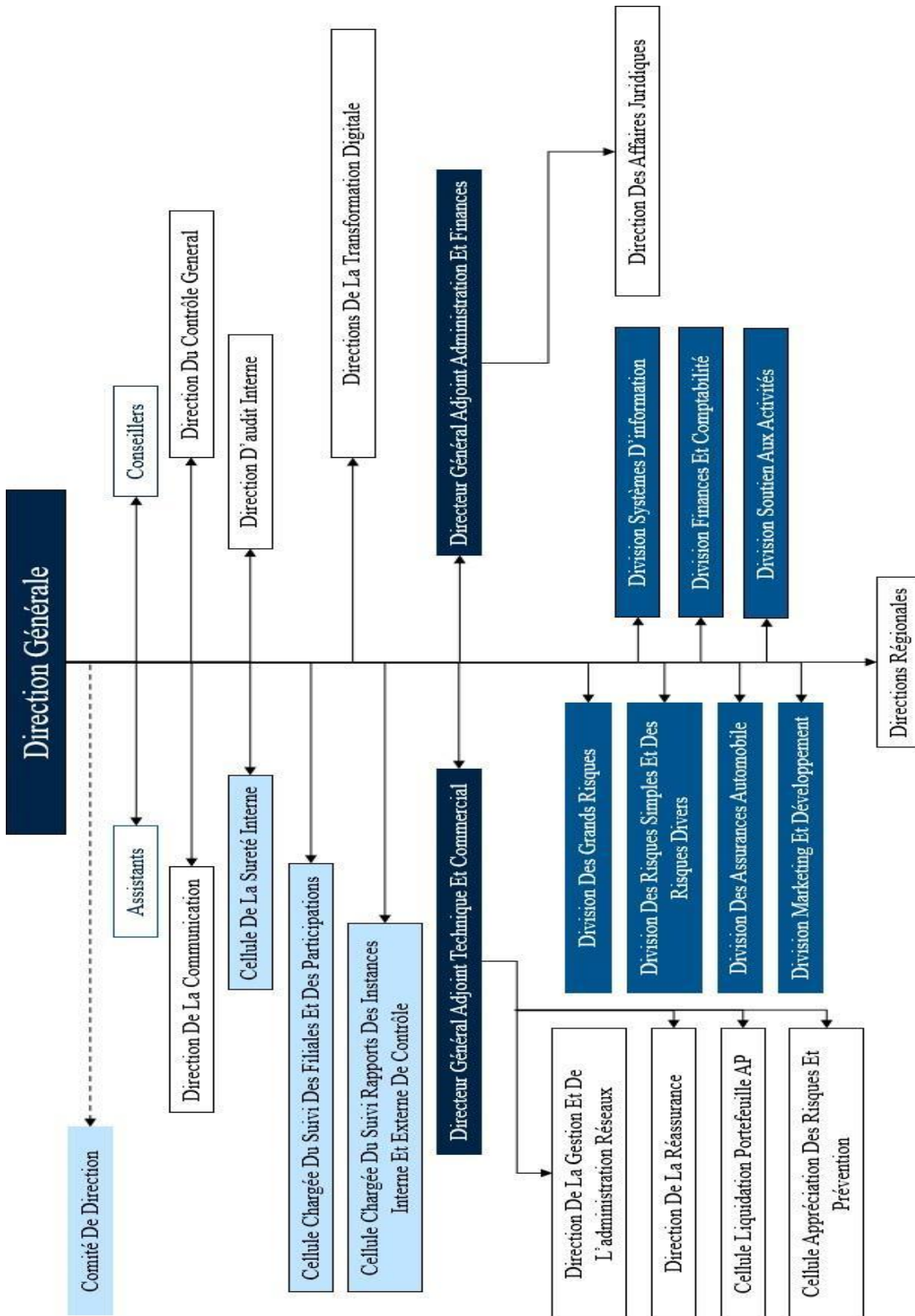
#### **1.1.2. organigramme:**

La compagnie est sous la direction d'un président-directeur général, assisté d'un directeur général adjoint qui s'occupe de l'activité technique et commerciale, et d'une directrice générale adjointe qui gère l'administration et les finances.

L'effectifs de l'entreprise a atteint 3321 personnes dont 93% sont employés de façons permanente.

**Chapitre 03: l'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

**Figure 2: organigramme de la SAA**



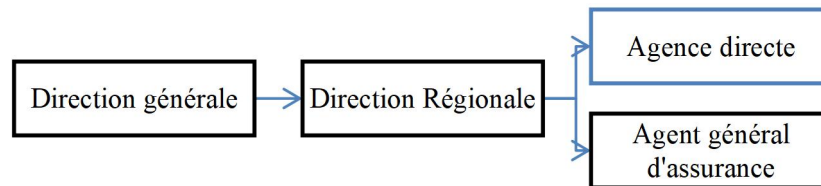
Source : Document interne de la SAA.

## Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance

### 1.1.3. Le réseau de la SAA

La SAA compte plus de 540 agences. Toutes ces agences sont connectées à une direction régionale qui est ensuite reliée à la direction générale selon le schéma suivant:

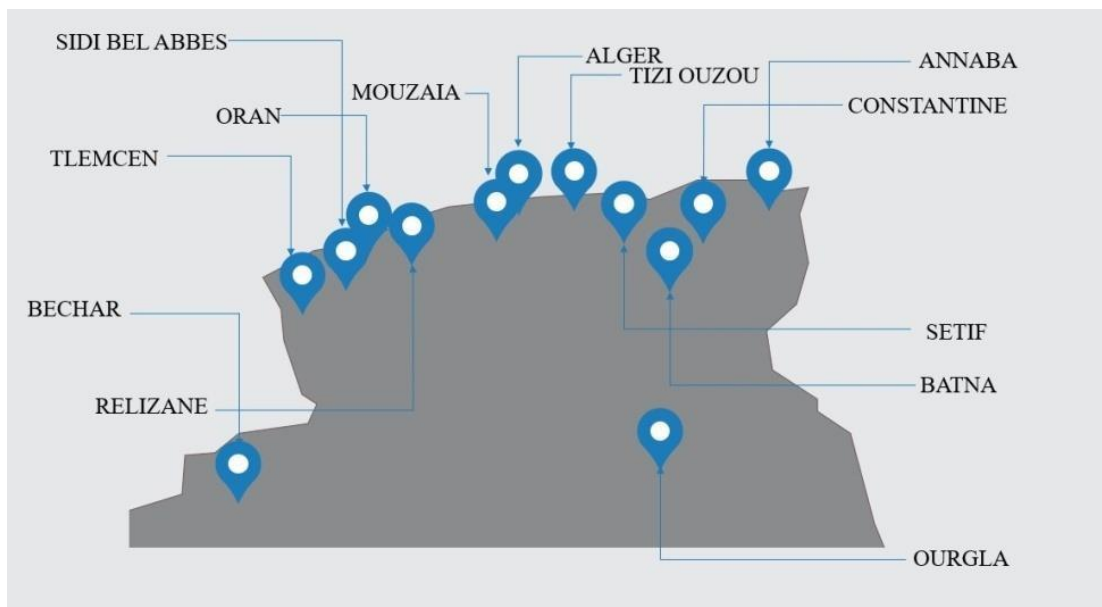
**Figure 3: Schéma de la structure de la SAA**



Il existe seize directions régionales, parmi lesquelles une agence Corporate est localisée au siège et trois sont situées à Alger.

La carte ci-dessus montre leurs emplacements:

**Figure 4: L'emplacement des directions régionales de la SAA**



Source : (*Rapport annuel de la SAA 2023*)

#### ➤ **La Direction Générale**

Il est chargé de synthétiser les objectifs attendus par l'ensemble des Directions Régionales pendant l'exercice, qu'ils soient en production ou en sinistre. En plus de l'exploitation de ces résultats, le siège effectue des contrôles, s'occupe de

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

la production, dirige et conseille les agences par le biais des Directions Régionales.

#### ➤ **Les Directions Régionales**

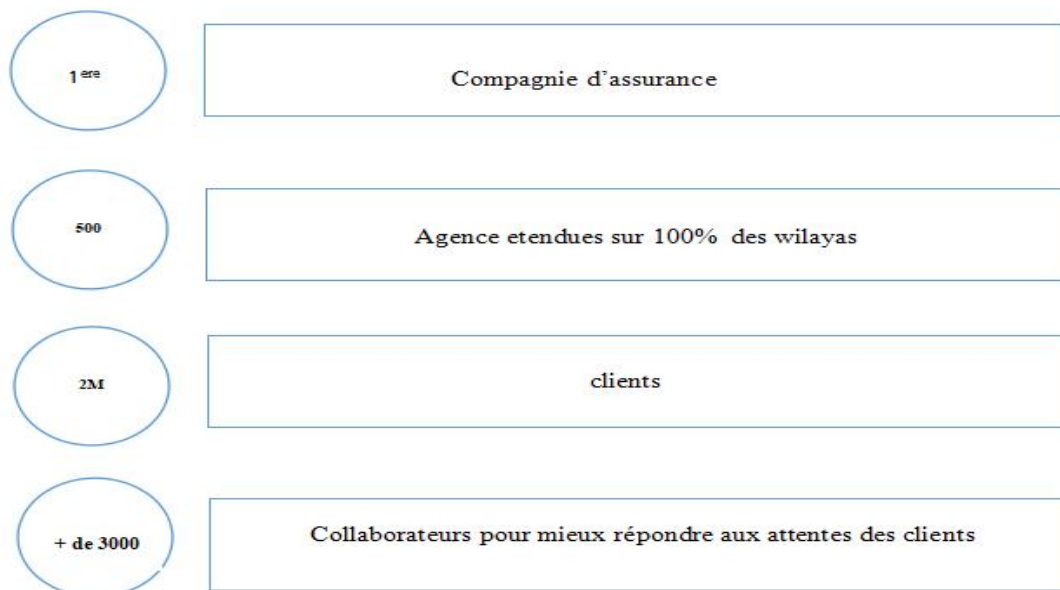
Au nombre de 15, elles sont réparties sur tout le territoire national, Constituant les organes décentralisés d'animation, de contrôle, de coordination, de gestion administrative et d'appui pour l'ensemble des agences. Pour cela, ces Directions Régionales traduisent objectivement les faits et avec le maximum d'efficacité, la politique définie par le siège, donnant impulsions et directives nécessaires à ses agences. Les Directions Régionales constituent donc l'intermédiaire obligatoire entre le siège et leurs agences.

#### ➤ **Les Agences:**

Les directions régionales ont la responsabilité directe de l'agence, qui est la base de chaque entreprise et l'organisme responsable de la vente des produits de la société. Elle communique directement avec les clients.

#### **1.1.4. SAA en chiffre :**

##### **Figure 5: la SAA en chiffre**



### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

**Table 6: classement par produit**

<b>produit</b>	<b>classement</b>	<b>Chiffre d'affaires</b>
Assurance automobile	1er Assureur Automobile	19 128 Millions DA
Assurance agricole	2ème Assureur Agricole	715 Millions DA
Assurance i.r.d	3ème Assureur IRDT	9363 Millions DA
Assurance Transport	4ème Assureur TRANSPORT	518 Millions DA

**Source:** [www.la.saa.dz/fr/saachiffres](http://www.la.saa.dz/fr/saachiffres) consulté le 08/05/2024 à 16:17.

#### **1.1.5. Les objectifs de la SAA :**

En tant que compagnie d'assurance leader sur le marché national, la SAA se fixe comme objectif principal de maintenir cette position et cela en tenant compte des mutations de son environnement économique et juridique. Afin d'y parvenir, la société dirige ses efforts envers:

- la redynamisation de la force de vente et l'adapter aux nouvelles données du marché national et international ;
- la formation continue de l'encadrement par des programmes adaptés aux nouvelles exigences du marché ;
- La recherche d'un meilleur équilibre du compte d'exploitation à partir d'une approche analytique des résultats techniques des risques et de la refonte nécessaires de certains tarifs, notamment automobile.

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

#### **1.1.6. Les garanties offertes par la SAA**

En tant que producteur d'assurance, la SAA ne remplit pas seulement un rôle économique, mais remplit également d'autres fonctions aussi importantes. Il s'agit en particulier de la fonction sociale, car elle assure la répartition des préjudices causés aux assurés.

Cette diversité se manifeste, entre autres, par une activité qui touche de nombreux domaines et cible une grande variété de clients : particuliers, professionnels, petites, moyennes et grandes entreprises et institutions.

Le tableau ci-dessous nous montre la variété et le classement des produits d'assurance que la SAA offre à ses clients:

**Table 4 : Les garanties offertes par la SAA**

<b>1. Couverture des biens en</b>	<b>2. Couverture en Responsabilité</b>	<b>3. Services</b>
<b>Assurance Dommage</b>	<b>Civil</b>	
- Assurances des risques industriels	- Assurance RC Générale	- Le service d'assistance automobile est disponible
- Assurances véhicule	- Assurance RC professionnelle	via une filiale spécialisée
- Assurances des commerçants, des particuliers et des professionnels	- Assurance RC chef de famille	dont le rôle est le dépannage et l'assistance des clients en cas de sinistre grave, offert gratuitement
- Assurances liées à la construction	- Assurance RC perte d'exploitation générale, assurance RC produits livrés	
- Assurances des risques	- Assurance RC	- Le dépannage à domicile, dans le cadre de la

**Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

agricoles	construction et	couverture multirisque
- Assurances transports	montage	habitation, offre aux
- Assurances en multirisque	- Assurance RC décennale	clients une prise en charge
habitations, immeuble et	- Assurance RC Hôpitaux et cliniques	sans frais et permet la
risque commercial	- Assurance RC Médecins, Dentiste, Sages-femmes	remise en état de ces biens
- Assurance crédit	- Assurance RC pharmaciens	
	- Assurance RC laboratoires d'analyses	
	- Assurance RC comptable, Experts comptable, commissaires aux comptes	

Source : SAA, Direction de transport,

Dans l'ensemble, la SAA propose 50 produits répartis sur 5 branches qui sont l'automobile, les risques divers, les risques agricoles, le transport, et enfin les personnes.

La branche automobile contient dans sa composition deux types de garanties. D'une part, une assurance obligatoire, en l'occurrence la garantie Responsabilité Civile et d'autre part, une assurance non obligatoire, couvrant les garanties de : dommages collisions, bris de glaces, défense et recours, vol incendie et tous risques.

La branche des risques divers, comme son nom l'indique, couvre plusieurs risques répartis en trois principaux types, comme suit :

- les risques simples dont le montant de sinistre ne dépasse pas 8 millions de dinars,
- portant des garanties telles que : multirisque habitation, bris de glaces, incendie, etc. ;

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

- les risques industriels dont le montant de sinistre dépasse 8 millions de dinars ;
- les risques Engineering liés à la construction.

Créée en 2001, l'assurance agricole, quant à elle, garantit les dommages liés aux matériels agricoles et aux récoltes.

Concernant, les assurances liées au transport, ceux-ci sont répartis en deux catégories :

- -les assurances facultés, portant sur les marchandises transportées par voie maritime, terrestre ou aérien ;
- les assurances corps concernant les engins : avion, bateau ou camion, etc. Dans la catégorie des assurances de personnes, l'on retrouve essentiellement deux types :
- les assurances de répartition portant sur toute atteinte à l'intégrité physique où l'on retrouve l'assurance individuelle, l'assurance groupe, l'assurance voyage et l'assurance remboursement du crédit ;
- les assurances de capitalisation, assurances similaires aux produits bancaires dites aussi assurances d'épargne.

En plus de ces deux types d'assurances, la SAA a intégré un nouveau produit sur le marché qui consiste à rapatrier le corps de défunt en cas de décès à l'étranger dite « assurance de rapatriement des corps », afin de répondre à la situation qui touche certains des immigrés algériens à l'étranger, notamment du côté de l'hexagone.

#### **1.1.7. Les clients de la SAA**

La SAA possède plus de 2 millions de clients, parmi les quels nous retrouvons : SONATRACH (en coassurance avec d'autres compagnies), ALGERI TELECOM, MOBILIS, ALGERIE POSTE, ETRHB HADDAD, ENIE, CMA CGM, COSIDER, BADR, BNA, BDL, CNEP, ADE, etc.

Les principaux clients de la SAA sont donc des entreprises publiques auxquelles s'ajoutent quelques grandes entreprises du secteur privé dont certaines sont représentées dans la figure n°, ci-dessous.

## Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance

**Figure 6: Les clients de la SAA**



**Source :** SAA, Direction de transport, Service de marketing.

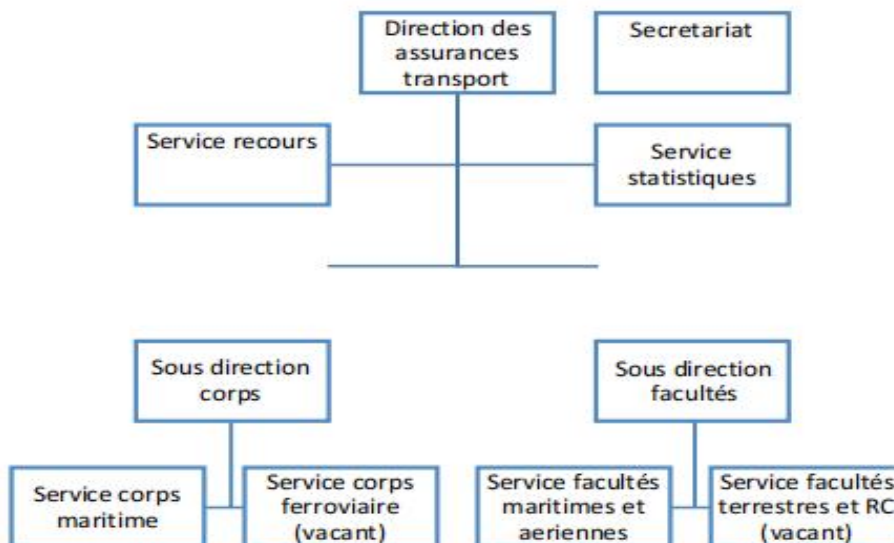
### 1.2. Cadre du stage:

#### 1.2.1. description de la structure sociale:

Le stage s'est déroulé au sein de la division des assurances transport de la société nationale d'assurance (SAA), au siège social de la société.

La direction est subdivisée selon l'organigramme suivant :

**Figure 7: Organigramme de la direction du transport**

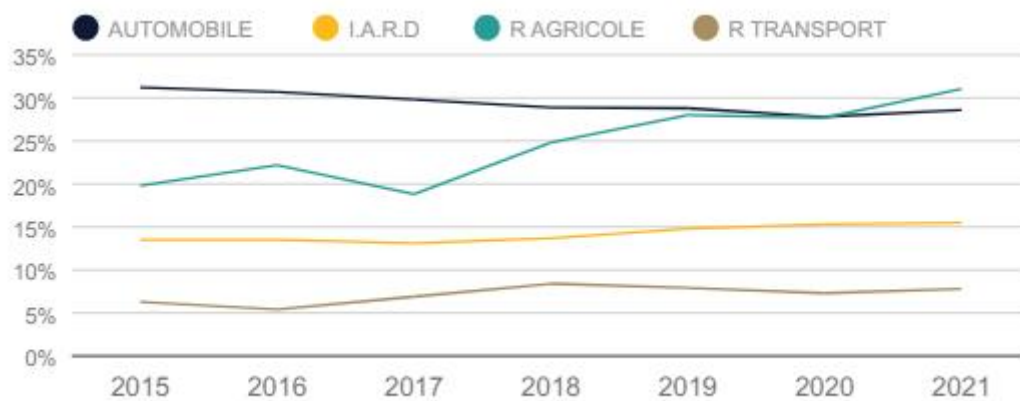


### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

**Source:** document interne de la SAA, direction d'assurance transport.

#### **1.2.2. Parts des différentes branches dans le chiffre d'affair**

**Figure 8: Évolution des parts de marché par branche**



**Source:** rapport annuel SAA2021

Part de marché des différents secteurs (2015-2021):

- Automobile : La part de marché montre une légère tendance à la baisse, mais reste la plus élevée parmi les secteurs.
- I.A.R.D : La part de marché montre une légère croissance continue.
- Risques Agricoles : La part de marché fluctue avec une tendance à la hausse à partir de 2017.
- Risques Transports : La part de marché reste relativement stable avec une légère augmentation vers la fin de la période.

#### **1.2.3. Parts des différentes branches dans le chiffre d'affaire de la compagnie**

SAA

### Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance

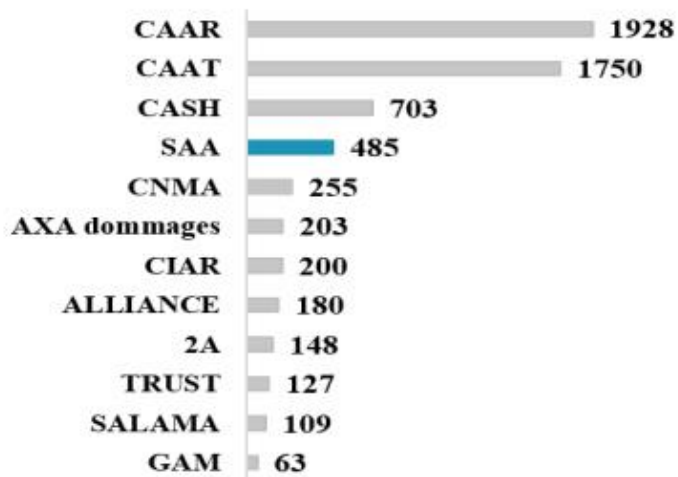
**Figure 9: SAA par les émissions en 2021**

<b>Assurance Automobile</b>	17,9 Milliards DZD	+1,5%	+258 Milliards DZD
<b>I.A.R.D</b>	9,76 Milliards DZD	+21,8%	+1,74 Millions DZD
<b>Risques Agricoles</b>	661 Millions DZD	+8%	+50 Millions DZD
<b>Risques transports</b>	484 Millions DZD	+9%	+41 Millions DZD

Source: rapport annuel SAA2021.

Le secteur des transports montre une croissance stable de 9%. Bien que leur part de marché soit plus modeste, les secteurs semblent progresser de manière régulière, ce qui peut indiquer une diversification réussie de l'activité de la SAA.

**Figure 10: Chiffres d'affaire des assurances transport du marché algérien**



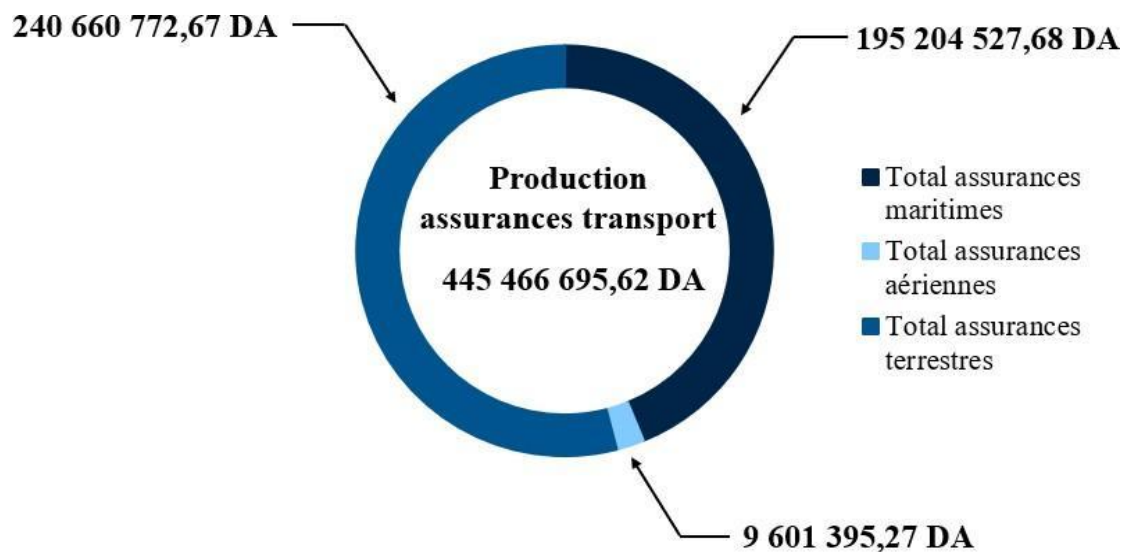
Source : (Rapport annuel (SAA ; 2020)

### Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance

la SAA (Société Algérienne des Assurances) a une production significativement moindre, avec 485 millions DA respectivement. Elle se trouve au 4ème rang (selon les résultats de la branche ) (rapport annuel 2020) .

#### 1.2.4. Production de la branche assurances transport

**Figure11: production de la branche assurances transport**

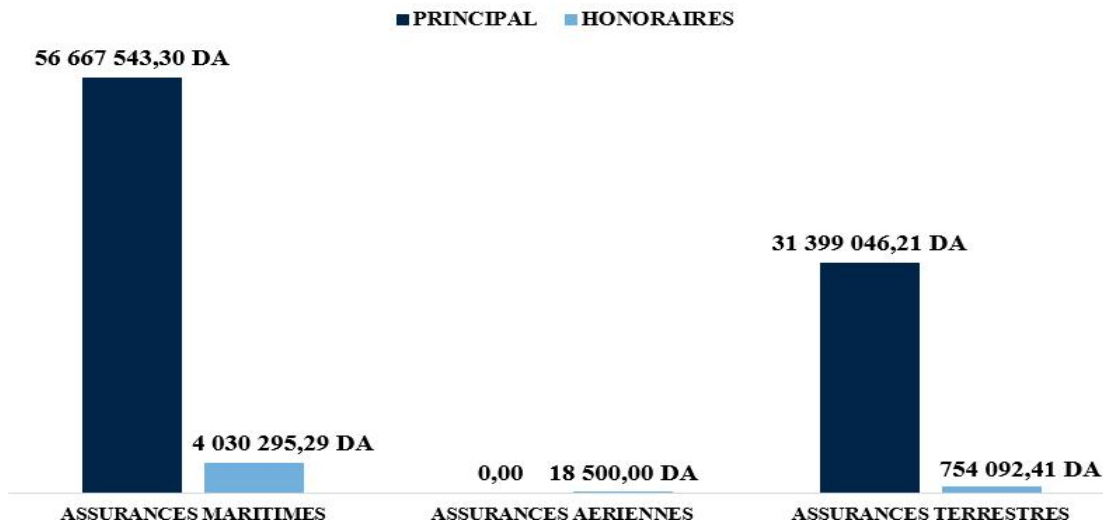


**Source:** rapport annuel SAA2020

#### 1.2.5. Volume des indemnisations de la branche transport

**Figure 12: Volume des indemnisations de la branche transport de l'exercice 2020**

### Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance



**Source:** rapport annuel SAA 2020

Les deux graphiques montrent que l'assurance maritime représente la part la plus importante des activités, tant en termes de production que d'indemnisation, suivie de l'assurance terrestre.

## **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

### **Section02 : présentation de la Méthodologie de recherche**

Dans cette partie nous allons présenter l'étude et l'outil de recueil des informations que nous avons choisi pour mener notre recherche et nous avons présenté les objectifs de choix de cette technique.

#### **2.1. Le choix de l'étude**

L'étude qualitative consiste à analyser et comprendre des phénomènes, des comportements de groupe, des faits ou des sujets. L'objectif n'est pas d'obtenir une quantité importante de données, mais d'obtenir des données de qualité.

Selon VANDERCAMMEN et GAUTHY-SINÉCHAL «les études qualitatives sont des études à caractère intensif qui utilisent comme procédure de récolte des données une approche ouverte, non directive, permissive et indirecte des personnes interrogées»<sup>63</sup>.

En effet, en raison de la nature de notre sujet de recherche, nous avons choisi de

diriger notre recherche à l'aide d'une étude qualitative. L'étude qualitative nous permet d'explorer en profondeur les expériences, les perceptions et les opinions des parties questionnées, telles que les entreprises, les assureurs... Cela peut fournir des informations précieuses sur la façon dont ces acteurs perçoivent les risques associés au transport maritime et évaluent l'efficacité des solutions d'assurance.

#### **2.2. Outil de recueil des données**

Pour réaliser cette étude; nous avons préconisé une démarche méthodologique que nous pensons adapter à la nature de notre recherche. nous avons choisi de réaliser un entretien individuel.

Par ailleurs, il existe trois types d'entretien individuel en fonction du degré plus ou moins élevé de directivité : (l'entretien non directif, l'entretien directif, l'entretien semi-directif). Nous avons choisi dans notre étude un entretien semi-directif comme outil de collecte des informations, car il se caractérise par le fait qu'il laisse à l'interviewer un espace assez large

---

<sup>63</sup> Frédéric Dosquet : Études de marché 2018 page:180.

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

pour donner son point de vue. L'enquêteur pose des questions et laisse l'enquêté répondre en toute liberté.

#### **2.3. L'objectif de l'entretien**

L'objectif principal de cette enquête est d'essayer de recueillir les informations nécessaires sur l'efficacité des solutions d'assurance pour protéger les entreprises contre les risques liés au transport de marchandises, pour répondre à nos problèmes et sous-questions.

#### **2.4. Le profil des interviewes :**

Dans le cadre de cette étude, nous avons interrogé deux cibles. La première est l'entreprise d'accueil SAA et nous avons également mené des entretiens avec deux entreprises clientes pour analyser l'efficacité des solutions d'assurances transport sur faculté.

##### **2.4.1. Le profil des interviewes dans l'entreprise d'accueil :**

Pour une étude pertinente, les questions de l'entretien fut administrés aux personnes les plus compétentes c'est-à-dire aux dirigeants ceux qui sont les plus agréés à répondre aux questions. Nous avons pour cela effectuée un entretien avec :

- Mme MAKHTOUR Dahbia: chef de service assurance corp de la direction de transport au sein de la direction générale de la SAA
- Mr CHELGHAM Khaled : le chef de service assurance transport de la direction régionale de Sétif

afin d'obtenir des informations concrètes et pertinentes qui répondent efficacement à notre objectif d'enquête.

##### **2.4.2. Le profil des interviewes dans les entreprises clientes :**

Pour obtenir des résultats fiables et pertinents, nous avons destiné notre questionnaire à deux responsables actuels, hommes et femmes, d'une moyenne d'âge de 40 ans et ayant une expérience confirmée dans les entreprises suivantes :

Pour l'entreprise Mobilis, nous avons interrogé :

- Le chef de département assurance IARD

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

Pour l'entreprise MFG , nous avons interrogé :

- Un cadre approvisionneur

Les participants ont été interrogés en personne lors d'entretiens individuels qui ont duré une semaine, avec une durée moyenne de 30 minutes par entretien. Ces entretiens ont été réalisés en utilisant un guide d'entretien pour la SAA et un autre pour les clients.

#### **1.5. conception du guide d'entretien**

Les questions de l'entretien simplifient l'échange et le déroulement de l'entretien, elles sont élaborées sur un enchaînement donc amènent des réponses plus ciblées et détaillées ; d'autre part leur caractère focalisant transparaîtra à l'analyse des résultats. Notre réflexion théorique a permis de bâtir les différentes questions qui orientent notre entretien.

##### **1.5.1. les question posées à l'assureur:**

###### **Thème 1: les produits d'assurance:**

1. Qu'est ce que l'assurance faculté maritime?
2. Quels sont les types des clients que vous accompagnez dans le cadre de l'assurance transport faculté maritime?
3. Quelle est la gamme des produits d'assurance que vous proposez aux clients pour le transport maritime de marchandises?
4. Sur quelle base les primes d'assurance proposées aux clients sont fixées?

###### **Thème 2: la gestion des risques**

1. comment évaluez vous les risques à l'activité de l'entreprise consécutivement à la survenance de sinistre?
2. Quels sont les délais et les procédures de gestion d'un sinistre faculté maritime?
3. Collaborez-vous avec des experts en transport maritime pour offrir à vos client un service qualité?
4. Quels sont les outils et les ressources que vous mettez à la disposition de vos clients pour les accompagner dans la gestion de leurs risques?

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

5. Quel est le délai moyen de traitement des demandes d'indemnisation, depuis la réception de la réclamation jusqu'au règlement effectif?
6. Quels sont les cas potentiels qui pourraient affecter le montant de l'indemnité ?
7. l'assureur pourrait-il exercé son droit de subrogation pour poursuivre les parties responsables du sinistre ? comment?
8. Quels sont vos intérêts en privilégiant un règlement amiable ?

#### **Thème 3: évaluation de l'assurance**

1. Comment mesurez-vous l'efficacité de vos solutions d'assurance faculté maritime?
2. Pourquoi les franchises sont applicables à vos contrats d'assurance transport faculté maritime?
3. Comment restez vous informé des dernières tendances et des évolutions du marché de l'assurance faculté maritime?
4. Comment vous différenciez-vous de vos concurrents sur le marché de l'assurance transport maritime de marchandises?

#### **1.5.2. les questions posées à l'assuré:**

##### **Thème 1: les risques du transport maritime de marchandises**

1. pouvez vous décrire les principaux défis auxquels votre entreprises est confrontée en matière de transport maritime de marchandises?
2. avez vous déjà réalisé une analyse des risques liés au transport maritime de marchandises? Si oui pouvez vous partager les principaux résultats?

##### **Thème 2: choix de l'assurance.**

1. Quelles sont les principales solutions d'assurance que votre entreprise utilise actuellement pour se protéger contre ces risques?
2. quelles sont les critères que vous utilisez pour sélectionner une solution d'assurance pour le transport maritime de marchandises?

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

3. quels sont les risques couverts par ces solution d'assurance?
4. Est-ce que vous trouvez certains aspects de votre contrat d'assurance peu clairs ou difficilement compréhensibles?

#### **Thème 3: évaluation de l'assurance**

1. comment évaluer vous l'efficacité de ces solutions d'assurance en terme de protection contre les risques liés au transport maritime de marchandises?
2. quels sont les facteurs que vous prenez en compte pour évaluer l'efficacité d'une solution d'assurance faculté maritime?
3. Êtes-vous satisfait de l'efficacité de vos solutions d'assurance actuelles? Sinon pour quelles raison?
4. quelles sont vos attente en terme d'accompagnement et de support de la part des fournisseurs d'assurance faculté maritime?
5. y a t il des besoins émergents dans le domaine de l'assurance transport maritime de marchandises pour optimiser la sécurisation de vos importations?
6. existe-t-il d'autre moyens que vous pensez que votre entreprise pourrait améliorer sa gestion des risques liés au transport maritime de marchandises en dehors des assurance

## **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

### **Section03: analyse de l'assurance faculté maritime par un guide**

#### **d'entretien**

##### **3.1. Interprétation**

Après avoir passé en revue toute ces étapes, les résultats est faite par le biais de notre entretien avec deux responsable de la SAA, un responsable de MFG et un responsable de Mobilis, à pour objet d'analyser l'efficacité des solutions d'assurance contre les risques de transport maritime de marchandise.

Suite à notre enquête nous avons constaté que

Les entreprises sont confrontées à des risques importants lors du transport maritime de marchandises, ce qui peut avoir des répercussions négatives. L'assurance peut contribuer à atténuer les risques financiers associés à ces défis.

Pendant que l'assuré met en avant les difficultés rencontrées lors du transport maritime de marchandises, l'assureur se concentre sur les aspects liés à la couverture d'assurance et à la tarification pour garantir une solution d'assurance adéquate pour couvrir les risques maritimes rencontrés par chaque type de client.

La priorité de l'assureur est donnée aux détails des procédures de gestion des sinistres, comme le délai de gestion, le taux de prime, le montant d'indemnisation et les ressources mises à disposition pour aider les clients dans leur processus de gestion des risques maritimes.comme: séminaires, emails, experts maritimes, gestionnaires de sinistres, visites de courtoisie Tout cela pour fournir le produit qui correspond aux principaux critères de choix d'une bonne solution d'assurance pour l'assuré.Les deux parties, l'assureur et l'assuré, confirment la nécessité d'une couverture adéquate et de procédures claires pour la gestion des sinistres.

L'assureur et l'assuré mettent l'accent sur la Reconnaissance de l'importance d'une assurance efficace pour la gestion des risques liés au transport maritime de marchandises. ont tous les deux exprimé un avis positif sur la couverture actuelle, en mettant en avant sa gestion des risques, son service client et sa solidité financière.

## **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

### **3.2. Synthèse**

Il est nécessaire de tirer des conclusions concernant l'assurance maritime sur faculté à travers des remarques qu'on les présente comme suit :

- Importance d'une assurance adéquate: Il est primordial d'avoir une assurance adéquate pour protéger les marchandises transportées par voie maritime.
- Attentes vis-à-vis de l'assureur: Les attentes de l'assuré envers son assureur se font fortement sentir en ce qui concerne sa réactivité, son conseil en gestion des risques, la transparence des informations, la formation et la sensibilisation aux questions liées à l'assurance.
- Efficacité des solutions d'assurance actuelles: Les solutions d'assurance "Faculté Maritime" de la SAA ont permis à l'assureur et à l'assuré de se sentir satisfaits. Cette satisfaction repose sur plusieurs facteurs, comme :
  - Couverture étendue des risques
  - Rapidité et efficacité du règlement des sinistres
  - Coût de la prime d'assurance raisonnable
  - Support client et service de qualité
  - Flexibilité et personnalisation de la couverture
  - Stabilité financière et réputation de l'assureur
- L'assuré est protégé contre des événements qu'il ne pourrait pas supporter seul. et alors l'assurance est un acteur indispensable contribuant à la création de richesses, pour les entreprises .
- La SAA est dotée d'une direction de veille pour rester constamment informée des tendances du marché de l'assurance maritime et développer des produits innovants.

### **3.3. Recommandations et Améliorations**

En se fondant sur les réponses de l'assureur et de l'assuré, voici quelques recommandations et pistes d'amélioration pour la SAA :

### **Chapitre 03: L'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance**

- Améliorer la communication et la transparence: en mettant l'accent sur une communication proactive avec les clients, nous sommes en mesure d'évaluer leurs besoins, de leur proposer des solutions d'assurance adaptées et de répondre à leurs questions ou préoccupations.
- Améliorer la clarté et l'accessibilité des informations en simplifiant les termes et conditions des polices d'assurance, en fournissant des explications détaillées sur les couvertures et les exclusions, et en mettant en place un processus de réclamation pour faciliter l'accès aux informations.
- Développer des outils et des ressources d'évaluation des risques: fournir aux clients des outils et des ressources pour les assister dans l'identification et l'évaluation de leurs risques de transport maritime
- il est important pour l'assureur SAA de continuer à analyser les commentaires et les suggestions des clients afin d'identifier des domaines d'amélioration spécifiques et de s'assurer que ses produits et services répondent aux besoins et aux attentes de sa clientèle
- Développé Un système décentralisé de l'assurance maritime et professionnellement organisé de gestion des sinistres et qui permette de traiter et de régler rapidement les sinistres

### **Chapitre 03: l'efficacité de l'assurance faculté maritime à l'international offertes par<sup>88</sup> la société nationale d'assurance**

#### **Conclusion**

L'assurance faculté maritime joue un rôle essentiel dans le domaine du commerce international, en fournissant une solution efficace pour réduire l'incertitude liée au transport maritime de marchandises. Cette assurance permet aux entreprises de se protéger contre les pertes potentielles dues à des incidents imprévus.

Malgré l'impossibilité de supprimer les risques liés à la navigation en mer, l'assurance faculté maritime offre une compensation financière qui contribue à atténuer les répercussions économiques de ces événements. De cette façon, les entreprises ont la possibilité de se focaliser sur leurs activités principales sans avoir à craindre des pertes catastrophiques qui pourraient mettre en péril leur fonctionnement.

Lors de notre stage pratique au niveau de la SAA, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance sur faculté maritime, en outre on a constaté que toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur faculté auprès d'une compagnie d'assurance choisie par les clients en fonction de leurs besoins.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Tout au long de ce travail, nous avons essayé de démontrer l'efficacité de l'assurance transport maritime sur faculté contre les risques maritimes.

Les éléments fondamentaux du commerce international sont indispensables à toute opération commerciale internationale, qui se traduit par la conclusion d'un contrat signé lorsque les deux parties se mettent d'accord sur une transaction. L'acheteur et le vendeur doivent choisir l'incoterm adéquat à leur transaction pour remédier aux malentendus et litiges entre négociants de différents pays

Le commerce international repose en grande partie sur le transport maritime, qui est l'un des principaux moteurs de la mondialisation. 90 % des échanges internationaux sont réalisés par voie maritime. Pour assurer le transport maritime de manière efficace en termes de coûts et de satisfaction des clients, il est essentiel d'avoir un large éventail d'acteurs spécialisés dans une tâche spécifique, ainsi que des moyens spéciaux et techniques.

Bien qu'il présente de nombreux avantages, ce mode reste toujours exposé à des risques multiples qui peuvent impacter à la fois le moyen de transport, l'environnement, les biens ou la vie humaine.

A cet effet, l'assurance maritime a apparue pour mieux gérer les risques de transport maritime des marchandises et indemniser le propriétaire en cas de réalisation d'un sinistre soit au port ou au cours du transport.

L'assurance transport maritime donne lieu à un contrat adapté à chaque situation, à chaque tarif, à chaque opération commerciale et aux renseignements particuliers concernant la nature et la valeur des marchandises. Dans ce contrat, des clauses précisant les risques assurés et

exclus sont également mentionnés, ce qui découle le choix du mode d'assurance entre le FAP-SAUF et l'assurance tous risque, ce qui dépend évidemment de la volonté du client.

Tout au long de notre travail, nous avons tenté d'exposer et de clarifier l'importance de l'assurance dans la protection des entreprises contre les risques du transport maritime de marchandises. De ce fait nous avons entamé un stage pratique au sein d'une compagnie d'assurance « la Société Algérienne d'Assurance SAA », cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport maritime sur faculté et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur des entretiens semi-directifs avec l'assuré et l'assureur.

Malgré les obstacles rencontrés, le travail que nous avons accompli nous a donné

**Hypothèse 1** : Les solutions assurancielles du transport maritime de marchandises à international offertes par SAA permettent aux entreprises propriétaires de la marchandise de se munir contre les pertes financières y afférentes.

Les résultats de notre recherche *ont confirmé* cette hypothèse.

Grâce aux polices d'assurance, les entreprises sont protégées financièrement et peuvent récupérer la totalité ou une partie de la valeur de la marchandise endommagée en cas de perte. Cela est très important dans le contexte du commerce international, car de nombreuses routes dans le monde sont longues et parfois très imprévisibles, et les expéditeurs y sont exposés aux risques.

**Hypothèse 2** : Les solutions d'assurance maritime offertes par SAA couvrent efficacement les principaux risques rencontrés dans le transport maritime international de marchandises\*

Nous avons pu *confirmer* cette hypothèse tout au long de notre travail de recherche.

En offrant des polices d'assurance, les clients peuvent sélectionner des niveaux de couverture adaptés à la valeur et à la nature de leurs cargaisons. Grâce à cette couverture complète, les entreprises peuvent se protéger contre divers incidents qui pourraient causer des pertes importantes et des perturbations dans la chaîne d'approvisionnement.

Au cours de ce modeste travail, nous espérons que nous avons bien présenté et éclairé la place de l'assurance dans la protection des entreprises contre les risques maritimes auxquels leurs marchandises sont confrontées.

En fin de compte, l'assurance assure la protection, la sécurité, le bien-être des individus, la reconstitution du patrimoine, les facilités d'accès au crédit, le développement de l'esprit de l'entreprise en prenant en charge les risques, et enfin tous ces éléments contribuent au développement économique du pays.

**Bibliographie**

**Les ouvrages**

- KAMEL CHEHRIT.*dictionnaire général de l'assurance.*
- Abravanel, (S): *Droit des assurances*,2023.
- Belotti, (J): *Le transport international des marchandises*, 1992
- Belotti, J: *Transport international de marchandises*.2015
- Dailly, (M. D): *Logistique & transport international de marchandises : guide pratique.* (2013).
- Leboiteux, (D) :*Trade finance : Principes et fondamentaux*.2020
- Legrand, (G)., & Martini, (H): *Techniques du commerce international : comment bien gérer vos opérations import export.* Gualino Editeur, 2002.
- Legrand, (G)., & Martini, (H): *Gestion des opérations import export : Manuel.* Dunod,2008.
- Legrand, (G)., & Martini, (H). : *Commerce international : BTS 1re et 2e années*,2010.
- Nkodi, (F. L).:*Gestion des assurances : Manuel à l'usage des étudiants de licence en gestion de la RD Congo.* Editions L'Harmattan,2014.
- Dominique( D) et autre : *Transporter*, 6<sup>ème</sup> edition,2020\*
- Venturelli, (N)., & Pons, (H) : *Le transport maritime*,2018

**Articles**

- Art n 2014/059 «Séquences des effets du transport maritime»
- BASTIEN (potentier) «greves, emeutes et mouvements populaires: Gestion du risque et modelisation»Institut de Science Financière et d'Assurance,2011
- Allianz Global Corporate & Specialty «Safety and Shipping Review» 2023
- Nour el Houda SADI. Mohamed ACHOUCHE, «L'évolution du secteur des assurances en Algérie, depuis l'indépendance», 2015.,
- BENKHADRA Zahira. journal of legal and social studies « l'adhésion dans le contrat d'assurance membership in the insurance contract»,2021
- l'Association Henri Capitant : «Projet de code européen des affaires livre 12 droit des contrats d'assurance.» 2017
- Organisation internationale de travail.Assurance et développement économique «croissance, stabilisation et répartition».2016
- LEZOUL Mohamed:»*Les assurances en Algérie : Quelles sont les alternatives de développement du secteur ?*». 2015
- Kamdem, (I. F).«La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : un échec d'uniformisation juridique». Les Cahiers de droit, 2000

**Les Textes réglementaires :**

- L'article 101 de l'ordonnance N° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurance
- Art :102 de l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.
- Art :103 ORDONNANCE N° 95-07 DU 25 JANVIER 1995 RELATIVE AUX ASSURANCES

Art :15 ORDONNANCE N° 95-07 DU 25 JANVIER 1995 RELATIVE AUX ASSURANCES

**Les Travaux universitaires**

- Wasiu (Dihissou): LA RELATION ENTRE LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES INVESTISSEMENTS DIRECTS ETRANGERS Thèse de doctorat en Economies et finances. COMUE Université Côte d'Azur 2019
- BENHASSIR(Mouna) «CARTOGRAPHIE DES RISQUES APPLIQUEE AU TRANSPORT DE FACULTES MARITIMES»Mémoire De Master en Assurance Junior EHEA, 2021
- Debache (fahima) et Ferroudj (latifa) :La gestion des risques de transport maritime des marchandises en Algérie Mémoire de Master en Sciences Commerciales,université abderrahmane mira de bejaia,
- RAJHI (Sami): Assurances maritimes, assurances terrestres : Tronc commun et ramification.Mémoire de master 02 professionnél en droit du transport teresstre université de droit économie et des sciences d'AIX MARSEILLE,201
- OUBBO FADIMETTOU (Bouba): le naufrage du navire, mémoire de master 02 en droit maritime et transport, l'université de droit d'économie et de sciences de Mrseille,2006
- BASTIEN (potentier) «greves, emeutes et mouvements populaires: Gestion du risque et modelisation»Institut de Science Financière et d'Assurance,2011
- FINISTRE (Marie)Le chargement, calage et arrimage des marchandises transportées,Mémoire du Master 2 en Droit et Management des transports terrestres, Université d'Aix-Marseille Faculté de Droit et de Science Politique,2021
- MOKRANI ( Farid) et OUSIDHOM(Youef): La réforme du cadre juridique des assurances en Algérie Mémoire de Master en Droit, UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA – BEJAIA Faculté de Droit et des Sciences Politiques,2013

**Webographie**

- [www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/exportation](http://www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/exportation)
- [www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/importation](http://www.mataf.net/fr/eco/edu/guide-economie/importation)
- [www.afcan.org/dossiers\\_reglementation/ism\\_p53.html](http://www.afcan.org/dossiers_reglementation/ism_p53.html)
- [www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Emballage-maritime.htm](http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Emballage-maritime.htm)
- [www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/](http://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/arrimage/)
- [www.corum.fr/glossaire/souscripteur-assurance-vie](http://www.corum.fr/glossaire/souscripteur-assurance-vie)
- [www.selectra.info/assurance/comprendre/courtier](http://www.selectra.info/assurance/comprendre/courtier)

- [www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/Lassurance-transport-fiche-13.pdf](http://www.adelformation.com/wp-content/uploads/2015/03/Lassurance-transport-fiche-13.pdf)
- [www.vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/2068036/assurance-maritime](http://www.vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/2068036/assurance-maritime)
- [www.franceassureurs.fr/](http://www.franceassureurs.fr/)
- [www.affacturage.fr/definition/subrogation](http://www.affacturage.fr/definition/subrogation)
- [www.la.saa.dz/fr/about](http://www.la.saa.dz/fr/about)

**Autres**

- LAOUDJ.O : cours de logistique internationale, Ehec -kolé, 2023/2024
- Cours d'assurance transport (EHEA), 2020

**Sommaire des annexes**

<b>N° de l'annexe</b>	<b>Intitulés</b>	<b>Pages</b>
1	Police d'assurance	97
2	facture	98
3	connaissance	99
4	Avis d'arrivée	100
5	PV de constat contradictoire	101
6	Acte de subrogation	103
7	jugement	104
8	Guide d'entretien assureur	109
9	Guide d'entretien assuré	114

## ANNEXE 01: police d'assurance

**Police Abonnement [Abonnement Normal] - Facultés Maritimes**  
**N° : 1212 - 343100010**

**Conditions Particulières**

Le présent contrat est régi tant par l'ordonnance 95/07 du 25/04/1995 relative aux assurances que par l'ordonnance 75.58 du 26 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.

<b>Police</b>					
Unité	12 Direction Régionale ALGER 2				
Agence	1212 Agence DAR EL BEIDA				
Adresse	CENTRE COMMERCIAL DAR EL BEIDA ALGER 16000 ALGER				
Téléphone	021 50 79 55 Fax 021 50 79 55				
Branche/Catégorie	3431 Facultés Maritimes				
Date d'effet	01/10/2018 Date d'échéance 30/09/2019				
Observation					
<b>Assuré</b>					
Nom/Raison sociale	SPA ETAC				
Adresse	13 CHEMIN DE WILAYA N° 13 QUATRE CHEMINS 16050 KOUBA				
Activité	Transport Maritime Profession Transporteur				
Observation					
<b>Souscripteur</b>					
Nom/Raison sociale	SPA ETAC Adresse 13 CHEMIN DE WILAYA N° 13 QUATRE CHEMINS				
<b>Caractéristiques Police</b>					
Périodicité de L'avenant Ressortie de Prime (Police. Abt)	Mensuelle				
Délai de Réalisation Du Premier Voyage (Police Abt)					
Type de Tarif Abonnement	***** Tarif Spécial *****				
<b>Tarif Abonnement</b>					
Tous Risques (TRS)					
Nature de la Faculté	Provenance de la Faculté	Taux			
Matériels et Equipements Industriels de diques, mécaniques ou élec	Asie Extrême Orientale : Brunéi, Hong Kong, Macao, Chine, Taiwan, Phi	0,0400 / 100			
Matériels et Equipements Industriels de diques, mécaniques ou élec	Europe et Méditerranée, Occidentale : Espagne, France, Italie et Méd	0,0400 / 100			
<b>Décompte de prime</b>					
Prime Nette	Access.	T.V.A	Autres Taxes	Timbres	Prime Totale
0,00	500,00	95,00	0,00	400,00	995,00
Fait à ALGER, le 29/05/2024					
Le Souscripteur			Pour la SAA		



ANNEXE 03:connaissance

<b>BILL OF LADING</b> SF 2401 POMA SAS 109 RUE ARISTIDE BERGES F-38340 VOREPPE FRANCE		BL N° E190753	
Consignee ENTREPRISE DE TRANSPORT ALGERIEN PAR CABLES SPA CHEMIN DE WILAYA N°13, QUATRE CHEMINS KOUBA, 16000 ALGER ALGERIE NIF 001516099722835		<b>Globtainer Line</b> Operated by Globtrans	
Notify Adress ENTREPRISE DE TRANSPORT ALGERIEN PAR CABLES SPA CHEMIN DE WILAYA N°13, QUATRE CHEMINS KOUBA, 16000 ALGER ALGERIE NIF 001516099722835 RCS 0997228 B15 ALGER - NIS 1516180065057		AGENCE DE GLOBTRANS MARSEILLE 19 Bd Arthur Michaud 13015 Marseille	
Pre-carriage by		For delivery apply to	
Vessel AS LAETITIA		GLOBTAINER LOGISTIQUE ALGERIE SARL Lot N°94 Centre des affaires, la commune de Bab Ezzouar, Séma étage immeuble KPMG, Alger, Algérie Tél : 0982401357/0982401358	
Port of discharge ANNABA		Port of loading FOS SUR MER	
Marks & Nos CMAU 4208665 PLB 588684		Place of delivery by on carrier FOS SUR MER	
		Number and kind of packages Description of goods Gross weight Measurement	
		01 TC 40' HIGH CUBE STC 04 COUS 12000.00 KGS	
MATERIEL D'EQUIPEMENT DE TELECABINE OBJET DU MARCHÉ : OPERATIONS POUR REMISE EN ETAT D'EXPLOITATION SECURITAIRE SYSTEME DE TRANSPORT PAR CABLE DE CONSTANTINE NUMERO DU MARCHÉ : N°43/ETAC/2017 COLVFRTPARIFS FACTURES N°190500138-1 CONDITIONS DE LIVRAISON : CPT (INCOTERMS 2010) PORT DE ANNABA CLEAN ON BOARD / FRET PAYE			
Freight details, charges, etc.		<b>ORIGINAL</b> Bill of lading presented by the carrier for a bill of lading... all... subject to... Bill... quantity... Bill... Bill... Bill... Bill...	
Freight payable at		FOS SUR MER	
Place and date of issue		FOS SUR MER LE 08/05/2019	
Number of original BL		3/Trois	
		Shipped on board Date Signed by AS AGENT OF THE CARRIER GLOBTAINER	



## ANNEXE05: PV de constat contradictoire

# **EXAL EXPERTISE ALGERIE**

Spa Société par Actions au Capital Social de : 500.000.000 DA - RC n° 97 B2405 - Alger  
 Siège Social : 07, Chemin du Paradou - Hydra - Alger. Tél/Fax : (021) 48.26.74 - 60.75.76  
 Bureau Régional d'Annaba EXAL cité la Colline rose Igts Isp bt A n° 06 Annaba.

Annaba le 02 / 06 / 2019

## PV DE CONSTAT PRELIMINAIRE CONTRADICTOIRE

### Parties présentes:

Mr. CHAIB YACINE : Expert, EXAL Annaba, agissant p/c CAAT 467 Annaba  
 Mr. BOUSSABOUA ABDALLAH : Expert maritime représentant du réceptionnaire GLOBTAINER LOGISTIQUE ALGERIE

### Rappel des faits:

Suite à un incident qui s'est produit en date du 28/05/2019, au niveau du port sec "SARL PSDA" Annaba, le conteneur plein n° CMAU 420 956 5 (40"), appartenant à CMA CGM a fait l'objet d'un dommage au cours des opérations de manipulation des conteneurs en utilisant une grue appartenant à SARL PSDA, dont le contenu est un matériel d'équipement de télécabine.



### RESULTAT DU CONSTAT

Suite au constat effectué contradictoirement avec l'expert agissant pour le compte du réceptionnaire en date du 28/05/2019 vers 13h15 nous avons constaté ce qui suit:

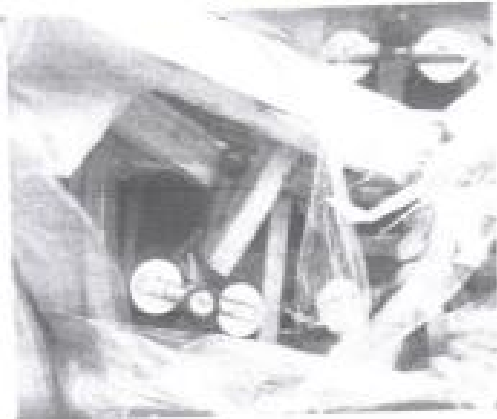
#### Le conteneur:

- L'écrasement de la paroi latérale droite, de longeron supérieur droit, de la coiffe d'extrémité et du toit, au niveau de la partie avant.

- L'enfoncement de la paroi latérale gauche.

La cargaison:

- Le désarrimage de la marchandise.



N.B: les dommages occasionnés à la marchandise seront déterminés lors de dépotage en présence des parties concernées.

De quoi et sous toutes réserves, nous avons établi ce PV, pour servir et valoir ce que de droit

EXPERT P.C CAAT 467

EXPERT P.C. GLOTTAINER  
LOGISTIQUE ALGERIE

## ANNEXE 06 : acte de subrogation



## ACTE DE SUBROGATION

**Sinistre Faculté Maritime N° : 1212-2019-340001**

**Connaissance N° : MRS0818058**

**Navire : AS LATITIA**

**Voyage de : MARSEILLE à ANNABA**

**Date de sinistre : 28/05/2019**

**N° Police : 1212-2019-3431000010**

**Valeur assurée : 48 527 717 ,76**

Nous soussignés entreprise de transport algérien par câbles (ETAC), sis zone industrielle oued Smar section 21 îlots 271 Alger, reconnaissons avoir reçu de la société nationale d'assurance « SAA », direction régionale BORDJ ELKIFAN, la somme de, **cinq millions quatre-vingt-trois mille cent trente-trois dinars soixante-seize centimes (5 083 133,76 DA)** intervenant au titre du règlement définitif et représentant le montant de l'indemnité d'assurance dû 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 Alger le, 03/06/2020

**CACHET ET SIGNATURE**



FOR0001-08

المؤسسة الجزائرية لتعمل بالمصاعد الهوائية

ENTREPRISE DE TRANSPORT ALGERIEN PAR CABLES

S.P.A. au capital de 200.000.000 DZD • RC 0697228 B15 ALGER • N° 001516099722805

Siège Social: Chemin de Wilya N°13, Quatre chemins • Kouba, Alger • Algérie

Adresse Postale: Zone Industrielle Oued Smar – Section 21 – îlots 271, Alger • Algérie

Tél: +213 (0)660 34 96 25 / Fax: +213 (0)662 40 16 36





5 : بالتفصيل

العنوان : 17 أكتوبر رقم 01 عنابة

**\*\* بيان وقائع الدعوى \*\***

- بموجب عريضة افتتاح دعوى مودعة لدى أمانة ضبط محكمة عنابة -القسم التجاري الاستعجالي - بتاريخ 18-11-2020 والمسجلة تحت رقم 21-4801-21، أقامت المدعية الشركة الجزائرية للتأمينات caat شركة ذات طابع تجاري وكالة لعومسي خير الدين رمزها 467 الكائن مقرها رقم 01 نهج عقبة ابن نافع عنابة المباشرة للخصام بواسطة الاستاذ رحال السعيد دعوى قضائية ضد المدعى عليها الشركة ذات المسؤولية المحدودة سييد مانيونسيو ممثلة في شخص سبيرا ، والمدعى عليها الضامنة : شركة التأمين اليانيس الوكيل العام بوعصامة محمد شريف الوكالة رمز 16312 الكائن مقرها الطريق الوطني رقم 24 برج البحري شرق الجزائر العاصمة 16000، المدعى عليها الثالثة : الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا (p.s.d.a) عنابة الكائن مقرها طريق المطار البوني عنابة ، بحضور القائمة بالتفويض : وشنتي ريمة المحضر القضائي لدى مجلس قضاء عنابة التمس فيها : القضاء بوقف تنفيذ القرار القضائي الصادر عن مجلس قضاء عنابة العرفة التجارية فهرس - بتاريخ 2021/10/24 لحين الفصل النهائي في دعوى الموضوع المسجلة بمحكمة عنابة القسم التجاري .

مؤسسا دعواه على اساس أن بتاريخ 2019/05/28 تعرضت بضاعة تتمثل في 48 قطعة خاصة بتعليق المساعد ترجع ملكيتها لشركة أوتاك الجزائر وأن هذه الأضرار وقعت بالميناء الجاف الخاص بالمدعى عليها الثالثة الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة اثر انقطاع جبل الرفة ، تعود ملكيتها للمدعى عليها الأولى : الشركة ذات المسؤولية المحدودة ش.م.م سييد مانيونسيو ، وأن الآلة للرفة المتسببة بالحادثة مؤمنة لدى شركة التأمين اليانيس الوكيل العام بوعصامة محمد شريف الوكالة رمز 16312 بعقد تأمين الشامل لجميع الأخطار مسجل تحت الرقم 16312 19 1542 0003 ساري المفعول من 2019/03/21 إلى 2020/03/20 ، وأن شركة التأمين SAA 1212 الضامنة لشركة أوتاك الجزائر المتضررة قامت بتعويض شركة أوتاك الجزائر عن الحادث ، وأنه بموجب عريضة مسجلة لدى محكمة عنابة بتاريخ 2020/05/28 تحت رقم 1544 قامت شركة SAA 1212 برفع دعوى تعويض ضد الشركة المدعى عليها الثالثة الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة ، وله صدر حكم عن محكمة الحال القسم التجاري فهرس 04504-2020 بتاريخ 2020-12-10 قضى في منطوقه بإلزام المدعى عليها الثالثة الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة ، بأن تدفع قيمة الأضرار اللاحقة بالبضاعة المقدر بـ : 508313376 دج ومبلغ 9975581 دج مصاريف الخبرة ، وأن المدعى عليها الثالثة الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة قامت باستئناف الحكم أمام مجلس قضاء عنابة بموجب عريضة مؤرخة في 2021/04/01 تحت رقم 2021/640 أين قامت بإدخال المدعية : الشركة الجزائرية للتأمينات caat في الخصام ، وأنه صدر قرار عن مجلس قضاء عنابة فهرس - بتاريخ 2021/10/24 في يلزم الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة تحت ضمان المدعية الشركة الجزائرية للتأمينات caat بدفع التعويضات المحكوم بها والمقدرة بـ 508313376 دج ومبلغ 9975581 دج مصاريف الخبرة اعتقادا من هيئة المحكمة أن الآلة المتسببة بالحادثة ملك لشركة المسؤولية المحدودة بي اس دي ا p.s.d.a عنابة ، وأن المدعى عليها الثالثة الشركة ذات المسؤولية المحدودة بي اس دي ا تحت ضمان المدعية ليست مسؤولة عن الحادث المادي الذي تضررت منه شركة أوتاك الجزائر تحت ضمان شركة التأمين saa 1212 لأن الآلة ليست ملكها بل هي ملك لشركة المنلوقة ذات المسؤولية المحدودة سييد مانيونسيو ، وبالرجوع إلى قضية الحال فإن الحادث تسببت به الآلة الرفة المملوكة للشركة ذات المسؤولية المحدودة سييد مانيونسيو تحت ضمان شركة التأمين اليانيس الوكيل العام بوعصامة محمد شريف الوكالة رمز 16312 كما أن سائق الآلة هو عامل لدى المدعى عليها ش.م.م سييد مانيونسيو ، وأنه واستنادا للمادة 124 من القانون التي تنص



حرفيا على ما يلي (كل فعل أيا كان يرتكبه للشخص بخطئه و بسبب ضررا للغير، يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض) ، ، وانه استنادا للقانون 07 /95 المتعلق بالشروط العامة للتأمينات الخاصة بالألات ، سيما في مادته الثانية بنص أن شركة التأمين ملزمة بتعويض الخسائر الناجمة عن الشحن والتفريغ ، وأن الشركة الجزائرية للتأمينات caat ، قامت باقتراح دعوى ضد الشركة المالكة للألة المتسببة بالحادثة ، الشركة ذات المسؤولية المحدودة سيد مانيولوسيو ، الكائن مقرها ذراع السوطة مجموعة الملكية رقم 03 برج الكيفان الجزائر ممثلة في شخص مديرها تحت ضمان شركة التأمين اليانس الوكيل العام بوعامة محمد شريف الوكالة رمز 16312 ، وأن طالبة التنفيذ : الشركة الوطنية للتأمين saa الوكالة ذات الرمز 1212 ، شركة ذات اسهم ممثلة في شخص مديرها الكائن مقرها الدار البيضاء الجزائر العاصمة قامت بأجراءات التبليغ بواسطة المحضرة القضائية وشذاتي ريمة وبلغت المدعية بموجب محضر تكليف بالوفاء مؤرخ في 16-2021 ، وأن طلب وقف تنفيذ القرار هو اجراء وقتي استعجالي لا يمس بأصل الحق وان التنفيذ قد يمس بمصلحة المدعية لأن فوات الوقت والانتظار يؤدي الى ضياع الحق المراد حمايته ، ولا يمكن جبره مستقبلا مما يتطلب الاستجابة بوقف التنفيذ الى غاية الفصل النهائي في دعوى الموضوع .

بعد التبليغ القانوني ، اجابت المدعي عليها الشركة ذات المسؤولية المحدودة اليانس للتأمينات وكالة رمز 16312 الجزائر ممثلة في شخص مديرها بموجب مذكرة جوابية والمباشرة للتخصم بواسطة دفاعها الاستاذ/حشي احمد اهم ما جاء فيها : ان المدعي عليها ترد على العريضة الاقتحائية المنضمة طلب وقف تنفيذ القرار القضائي الصادر عن الغرفة التجارية بتاريخ : 21/10/25 فيرس : 21/1483 والقاضي في منطوقه بتأيد الحكم الصادر عن محكمة عدلية القسم التجاري بتاريخ : 20/12/10 فيرس : 20/4504 مع جعل التعويضات المحكوم بها تحت ضمان ( المدعية في قضية الحال الشركة الجزائرية للتأمينات كات وكالة 487 عدلية ) ، وانه من المقرر قانونا أن أشخاص التنفيذ ثلاثة طالب التنفيذ والسفد ضده والمحضر القضائي ، وأما الغير الذي تتوفر فيه المصلحة والصفة عند مساقفته خلال مباشرة التنفيذ ، فقد أفرد المشرع طريق الإدخال أو التدخل لا سيما وأن لها من الطرق ما يكفي لاسترداد ما دفعته ، وعليه فإن إدراج المدعي عليها شركة التأمين اليانس طرفا في عريضة اقتحاح دعوى وقف تنفيذ سند لم تكن طرفا فيه تكون عريضة اقتحاح الدعوى مخالفة للإجراءات المقررة قانونا ، وبحسبه ينتظر من المحكمة عدم قبول الدعوى شكلا ، وأن المدعي عليها شركة التأمين اليانس لا تشكل أي عبة في تنفيذ القرار المزمع تنفيذه بل لا وجود للإشكال في التنفيذ لعدم وجود تنفيذ أصلا وتبعاً لذلك فإن وجود قضية منشورة أمام المحكمة المتعلقة بدعوى الرجوع على الغير لا أثر لها على قابلية القرار للتنفيذ بغض النظر عن مآلها ، وأن الطلب القضائي الرامي إلى جعل التعويضات تحت ضمان شركة التأمين اليانس يمس بأصل الحق وهو متروك لمحكمة الموضوع لمناقشته ، ذلك أن المدعي عليها لم تكن طرفا في الحكم والقرار المقدمين للمناقشة ، بل أن المدعية لم تدرج بالملف حتى الاتفاقية المبرمة بين شركة ذات المسؤولية المحدودة بي أسبي وشركة اليانس حتى تتمكن هذه الأخيرة من الاطلاع على بنودها والدفاع عن حقوقها ، والتست في الأخير في الشكل : عدم قبول الدعوى شكلا لمخالفتها الإجراءات القانونية ، - احتياطيا: - رفض الدعوى لعدم التأسيس وتحميل المدعية جميع المصاريف القضائية .

بعد التبليغ القانوني ، اجابت المدعي عليها الشركة الجزائرية saa وكالة 1212 ، شركة ذات اسهم الكائن مقرها بدار البيضاء -الجزائر العاصمة ممثلة في شخص مديرها القائم في حقها الاستاذ/مغلاوي شفيق اهم ما جاء فيها : انه بتاريخ 2019/05/28 تعرضت بضاعة تتمثل في 8 قطع خاصة بتعليق غرف المساعدات الهوائية لأضرار مادية ، ترجع ملكيتها لشركة أو تلك الجزائر ( ETAC ALGER ) ، مؤمنة لدى طالبة التنفيذ ، وأن هاته الأضرار وقعت بالميناء لحاف الخالص بالمدعية عند سقوط حاوية اثر عملية تحويلها ،اين تقطع حبل رافع المدعي عليها بالنظر لنقل الحمولة ، وانه على إثرها أجريت خبرة على البضاعة و تم معاينة أضرار و خسائر



قدرها الخبير بـ: 5.456.241,70 دج ، وتم إجراء خيرة مضادة من قبل مكتب الخيرة خيرة الجزائر (أكسال) ، وقامت طالبة التنفيذ شركة التامين SAA من جبتها بتعويض المؤمن لديها بموجب سند طول يبلغ يساوي 5.456.241,70 دج ، وأنه وبناء على سند الطول قامت طالبة التنفيذ شركة التامين saa بمخاصمة الناقل البحري لجيره بقيمة الخسائر اللاحقة بالحمولة طبقا للمادة 802 من القانون البحري ، وأنه طبقا لنص المواد 912 و 913 و 915 و 920 من القانون البحري فإن المدعية بصفتها مفاوضة مدارة أصبحت بالنتيجة مسؤول على المدارة المدنية و صلية التشوين التي يتكفل بها من طلب خدماته ، وأن هاته الأضرار وقعت بالميناء الجاف الخاص بالمدعية عند سقوط حاوية اثر عملية تحويلها ، اين القطع جبل رافع المدعية بالنظر لتقل الحمولة ، اين تم إلزام المدعية بأدائها لطالبة التنفيذ شركة التامين saa مبلغ 5.456.241,70 دج وفقا لسند الطول مع تحميلها مصاريف التقاضي طبقا لنص المادة 418 و 419 من ق ا م و ا المتمثلة في مصاريف الخبير بمبلغ 99.755,81 دج ، وأنه باتى ذى بدى يجدر صرف النظر عن كل دفع صادر عن المدعية لا يستند للقانون ، وأن القرار الممهور بالصيغة التنفيذية الحائز لقوة الشيء المقضى فيه على انه لا يقبل الطعن فيه و لا التعديل في مضمونه إلا بالتزوير أو الخطأ المادي و هو ما ليس في قضية الحال ، وأن الغرض من خلال دعوى المدعية هو جعل التعويضات المحكوم ضمن القرار الممهور بالصيغة التنفيذية بها على هاق شركة التامين اليانس " ، وأن طالبة التنفيذ شركة التامين saa تذكر المدعية و له كان على المدعية من أن تقوم بتنفيذ الحكم الممهور بالصيغة التنفيذية الحائز لقوة الشيء المقضى فيه على أن تقوم بعدها بالرجوع على شركة التامين اليانس إن كانت دعواها مؤسسة قانونا و ليس الغرض من جديد في موضوع نزاع قضية الحال الذي سبق وأن فصلت فيه هيئة المحطس بموجب قرار حضوري نهائي ، وأنه كان للمدعية كذلك الإمكانية للقيام بذلك عندما تم إيداعها أمام هيئة الجلس غير انها لم تثر هاته الدفع و لم تقم بالإجراء هذا في وقته ، وأنه جاء ضمن العرض الموجز لتوقائع لعرضة افتتاح دعوى المدعية و أن المدعية تم إلزامها بتعويض طالبة التنفيذ شركة التامين saa على أساس و أن الآلة المتسببة في الحادث ملك لشركة ذات المسؤولية المحدودة بي ا س دي ا ، وأن طالبة التنفيذ شركة التامين saa تذكر المدعية و ان الإلزام المحكوم به ضمن الحكم المؤيد بالقرار جاء كما هو ثابت من خل تسيب القرار الممهور بالصيغة التنفيذية الصادر بتاريخ 21/10/25 - صفحة 4 من 5 - فقرة الأخيرة: انه بالرجوع الى عقد التامين الشامل المبرم بين المدعية و شركة بي ا س دي ا و الذي موضوعه يضمن هذا العقد للمؤمن عليه العواقب المالية المترتبة عن المسؤولية التقصيرية و شبه تقصيرية التي يرتكبها المؤمن بموجب أحكام المواد 124 و 135 و 136 و 140 من القانون المدني على وجه الخصوص بسبب اضرار الجسدية و العادية و المالية غير المباشرة التي لحقت نتيجة حادث من قبل أطراف التنفيذ كلما تم السعي للحصول على هذه المسؤولية المدنية بشكل مباشر او غير مباشر بسبب من الأسباب النشاط المعلن ... " ، وأن حصر التسيب في كون ان القرار اعتبر و ان الرافعة مملوكة لشركة بي ا س دي ا في الوقت الذي ذكره في قبلها و انها معدات مخصصة لها يعد تحريف في المضمون ، وأنه بالنتيجة فإن إقحام شركة التامين اليانس في قضية الحال يقع من دون أساس قانوني مما يتعين معه رفض الدعوى لعدم التأسيس مع تحميل المدعية المصاريف القضائية طبقا لنص المواد 418 و 419 من ق ا م و ا ، ولتتمس في الاخير : رفض الدعوى لعدم التأسيس مع تحميل المدعية المصاريف القضائية طبقا لنص المواد 418 و 419 من ق ا م و ا .

عند هذا الحد وبعد منح المدعي عليه اجالا للجواب القضية للفصل فيها أقل بلب المرافعات وارتأت المحكمة وضع القضية للنظر فيها طبقا للقانون والنطق بالحكم الآتي بيانه بجلسة 23-

. 12-2021

**\*\*وعليه فإن المحكمة\*\***



- بعد الاطلاع على العريضة الاقتحائية والمذكرات الجوابية والوثائق المرفقة بالملف ،  
 - بعد الاطلاع على أحكام المواد 1 - 2 - 3 - 8 - من 13 إلى 18 - 288 - 419 - من 531  
 إلى 536 - 994 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية .  
 - بعد الاطلاع على المواد 100 و 273 من قانون المصارف .  
 - بعد النظر في الدعوى طبقا للقانون .  
 من حيث الشكل :
- عن الدفع التكني الخاص المتعلق بعدم الاختصاص الشخصي  
 - حيث ان المدعي رافع المدعى عليه ملتصقا بالقضاء بوقف تنفيذ القرار القضائي الصادر عن  
 مجلس قضاء عنابة العرفة التجارية فهران - بتاريخ 2021/10/24 لحين الفصل النهائي في  
 دعوى الموضوع المسجلة بمحكمة عنابة القسم التجاري .  
 - حيث ان المدعي عليها شركة ذات المسؤولية المحدودة اليانس للتأمينات التمست بصفة اساسية ؛  
 عدم قبول الدعوى شكلا لمخالفتها الاجراءات القانونية . احتياطيا: رفض الدعوى لعدم التأسيس  
 - حيث ان المدعي عليها الشركة الجزائرية للتأمينات saa وكالة 1212 التمس رفض الدعوى  
 لعدم التأسيس .  
 - حيث ان باقي المدعى عليهم لم يحضروا ولم يقدموا جوابا رغم تكليفهم بالحضور ، وقد تبين  
 للمحكمة انهم تم تكليفهم بالحضور شخصيا مما يتعين الحكم في حقهم اعتباريا حضوريا طبقا  
 لنص المادة 412 من قانون الاجراءات المدنية والادارية .  
 - حيث انه من المقرر طبقا لاحكام المادة 632 من قانون الاجراءات المدنية التلفيذ انه في حالة  
 رفض المحضر القضائي تحرير محضر عن الاشكال الذي يثيره احد الاطراف ، يجوز لاحدهم  
 تقديم طلب وقف التنفيذ الى رئيس المحكمة عن طريق دعوى استعجالية من ساعة الى ساعة  
 وتكليف المحضر القضائي وباقي الاطراف بالحضور امام الرئيس ، وتوقف اجراءات التنفيذ الى  
 غاية الفصل في الاشكال او في طلب وقف التنفيذ من طرف رئيس المحكمة .  
 - حيث ان الفصل في اشكالات التنفيذ طبقا لاحكام المواد 631 ، 632/2 و 633 من قانون  
 الاجراءات المدنية والادارية ، يرجع حصرا لرئيس المحكمة دون غيره .  
 - حيث انه ولما كانت محكمة الحال ، غير مختصة في نظر النزاع ، لتعلق اختصاص الفصل فيه  
 طبقا لاحكام المواد المذكورة اعلاه بشخص رئيس المحكمة دون غيره ، فانه لا يسعها الا القضاء  
 بعدم اختصاصها الشخصي .  
 - و حيث ان المصاريف القضائية تحملها المدعية بصفتها خاسرة للدعوى طبقا للمواد 418 ،  
 419 ، 421 من ق إ م د .

### **\*\*ولهذه الأسباب\*\***

حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا التجارية الاستعجالية علنيا ابتداء حضوريا للمدعى عليه  
 وحضوريا اعتباريا للمحضر القضائي بعدم الاختصاص مع تحميل المدعي المصاريف القضائية  
 بما فيها الرسم القضائي المقدّر بثلاثة آلاف وخمسمائة دينار جزائري (3500-ج) .  
 بدأ صدر هذا الحكم و الصبح به جهارا في الجلسة العلنية بالتاريخ المذكور أعلاه و نصخته  
 أمضينا أصله نحن الرئيسة و أمين الضبط.

أمين الضبط

الرئيسة (ة):



ملحق 8 من 8

رقم الملف: 21/04401  
 رقم التهجئة: 21/05163

axes	N°	Questions	réponses
<b>Phase de début d'entretien :</b>	01	quel poste occupez-vous?	<b>DR:</b> Chef de service assurance transport Direction Régionale de Sétif (23)  <b>DG:</b> Chef de service assurance corps direction des assurances transport.
	02	Pouvez-vous décrire brièvement les taches que vous effectuez ?	<b>DR:</b> Prospection,visite clients,la souscription des assurances (selon le pouvoir de la DR),suivi des dossiers,statistiques,bilan (assurance et réassurance et coassurance)  <b>DG:</b> répondre au demande de cotation, traitement des dossiers sinistre, assistance technique pour les DR et les agences.
<b>les produits d'assurance</b>	01	Qu'est ce que l'assurance faculté maritime?	<b>DR:</b> FM. police qui couvre les marchandises transportées par voie de mer, meme s'il s'ajoute un trajet préliminaire ou complémentaire non maritime.  <b>DG:</b> c'est une assurance qui couvre la marchandise transporté par voie de mer.
	02	quels sont les types des clients que vous accompagnez dans le cadre de l'assurance transport faculté maritime?	<b>DR:</b> toutes personnes physique ou morale.,Des assurés qui se présentent à l'assurance chaque expédition,ya des autres qui ont une culture assurentielle (police d'abonnement).

Annexes

			<b>DG:</b> des grandes entreprises, des petites et moyennes entreprises, des SARL et des EURL.
	03	Quelle est la gamme des produits d'assurance que vous proposez aux clients pour le transport maritime de marchandises?	<b>DR:</b> Assurance Transport Maritime, Assurance Transport terrestre (voyage complémentaire FM public ou privé), Manutention et aconier.  <b>DG:</b> selon la cadences des importations et des exportation on propose nos produits
	04	Sur quelle base les primes d'assurance proposées aux clients sont fixées?	<b>DR:</b> Le taux de prime est arrêté selon la combinaison entre Pays de provenance: Amérique, Asie, Europe, Monde entier d'une part et la catégorie des marchandises transportées d'autre part.  <b>DG:</b> selon la nature de la marchandise, le trajet maritime et le transporteur lui-même.
<b>la gestion des risques</b>	01	comment évaluez vous les risques à l'activité de l'entreprise consécutivement à la survenance de sinistre?	<b>DR:</b> Un accident de transport maritime sur place peut engendrer des dépenses financières considérables, impactant ainsi la rentabilité et les liquidités de l'entreprise.  <b>DG:</b> le risque est maîtriser par la société en matière de provision technique beaucoup plus
	02	Quels sont les délais et les procédures de gestion d'un sinistre faculté maritime?	<b>DR:</b> l'assuré doit aviser l'assureur au plus tard de 7 jours ouvrables de tout sinistre et 03 jours en cas de vol, les

Annexes

		<p>procédures: Bill of lading BL- facture domiciliée lettre de réserve Rapport d'expertise déclaration sinistre police d'assurance (police d'abonné et/ou Avis d'aliment) - avis de sinistre la fiche de synthèse - les décomptes et les quittances de règlement.</p> <p><b>DG:</b> les délais sont respectés en matière de règlement à cause des délais de prescription prévu dans la loi et les conventions ratifiées par l'Algérie.</p>
03	Collaborez-vous avec des experts en transport maritime pour offrir à vos clients un service qualité?	<p><b>DR:</b> Oui à travers la signature des conventions avec des experts en transport maritime tel que: ANNANE Riad, TARIL Abderrahim , SABOUR Mohamed ainsi que d'autres experts</p> <p><b>DG:</b> la société a signé des conventions avec des bons experts pour assurer la bonne prestation à nos clients.</p>
04	Quels sont les outils et les ressources que vous mettez à la disposition de vos clients pour les accompagner dans la gestion de leurs risques?	<p><b>DR:</b> Les avis d'aliments, séminaire clients , des e-mails, des experts maritime qualifiés , des gestionnaires sinistre qualifiés et des visites courtoises.</p> <p><b>DG:</b> une assistance technique pour les faire comprendre que la marchandise est toujours exposée au danger durant les différentes phases.</p>
05	Quel est le délai moyen de	<b>DR:</b> Selon le système management de

## Annexes

	traitement des demandes d'indemnisation, depuis la réception de la réclamation jusqu'au règlement effectif?	la qualité de notre DR le délais moyens de traitement est de 30 jours dès que la formalisation totale du dossier.  <b>DG:</b> dès la reception jusqu'au règlement le délai et environ de 04 mois .
06	Quels sont les cas potentiels qui pourraient affecter le montant de l'indemnité ?	<b>DR:</b> Amendes, faute de l'assuré, retard dans la livraison des biens assurés, préjudice, dommages causés pars les marchandises assurés à d'autre bien, vice propre de l'objet assuré, le coulage du marchandises, perte de poids, ainsi que le non recouvrement de la prime d'assurance( les impayées). les franchises  <b>DG:</b> un BL non clean, les franchises aussi.
07	l'assureur pourrait-il exercé son droit de subrogation pour poursuivre les parties responsables du sinistre ? comment?	<b>DR:</b> Oui, suivant l'article 802 du CMA (code maritime Algérien)  <b>DG:</b> oui, mais d'abord l'assureur doit payer l'assuré après il demande l'acte du subrogation dûment soigné pour son assuré
08	Quels sont vos intérêts en privilégiant un règlement amiable ?	<b>DR:</b> Économiser les frais(justice), gains du temps, résolution rapide,satisfaction des parties(assureur dûment subrogé,tiers responsable des dommages)  <b>DG:</b> gains du temp et gains d'argent

## Annexes

			( frais d'avocat...)
<b>évaluation de l'assurance</b>	01	Comment mesurez-vous l'efficacité de vos solutions d'assurance faculté maritime?	<b>DR:</b> Très efficace, selon les KPI de performance, la fréquence et gravité des sinistres, feedback direct ( enquête de satisfaction), le temps de traitement de sinistre, résultats des audits, Benchmarking ( comparaison avec les marchés).  <b>DG:</b> très efficace
	02	Pourquoi les franchises sont applicables à vos contrats d'assurance transport faculté maritime?	<b>DR:</b> En partageant les risques entre l'assuré et l'assureur, les franchises permettent de diminuer les primes d'assurance tout en encourageant les assurés à réduire les risques.  <b>DG:</b> pour absorber les sinistres.
	03	Comment restez vous informé des dernières tendances et des évolutions du marché de l'assurance faculté maritime?	<b>DR:</b> Revus spéciale de l'assurance, séminaires et conférences, le rapport de CMA sur le marché des assurances, les sites web, retours d'expérience, les mises à jours réglementaires.  <b>DG:</b> les magazines et les réseaux professionnels ainsi que la direction veille de la SAA.
	04	Comment vous différenciez-vous de vos concurrents sur le marché de l'assurance transport maritime de marchandises?	<b>DR:</b> Haute qualité de services, tarif préférentiel, et les garantie, la solvabilité de l'entreprise, expertise et conseil.  <b>DG:</b> écoute client, assistance et orientation, des délais courts de règlement.

axes	N°	Questions	réponses
<b>Phase de début d'entretien :</b>	01	quel poste occupez-vous?	<b>Mobilis:</b> Chef de département Assurance IARD  <b>MFG:</b> cadre approvisionneur
	02	Pouvez-vous décrire brièvement les tâches que vous effectuez ?	<b>Mobilis:</b> ✓ Vérifier les contrats d'assurance et les avenants y afférents.  ✓ Assurer une veille informationnelle sur les assurances et la diffuser auprès des structures concernées.  ✓ Veiller à la constitution du dossier de paiement des contrats d'assurance après leur signature.  ✓ Participer, le cas échéant, à l'élaboration du cahier des charges (CPT) détaillé.  ✓ Assurer le suivi des dossiers sinistres jusqu'à leur remboursement.  <b>MFG:</b>  ✓ Gestion et coordination des flux Liés à la matière première et les autres achats liées à l'activité de l'entreprise
<b>les risques du transport maritime de marchandises</b>	01	pouvez vous décrire les principaux défis auxquels votre entreprises est confrontée en matière de transport maritime de marchandises?	<b>Mobilis:</b>  ✓ Conditions météorologiques extrêmes : Les tempêtes, ouragans et autres conditions météorologiques défavorables peuvent provoquer des retards, des dommages aux marchandises ou même des pertes totales de cargaison.  ✓ Risque de piraterie : Certaines routes maritimes, notamment autour de certaines zones comme le golfe d'Aden ou le détroit de Malacca, sont connues pour être des zones à haut risque de piraterie, ce qui menace la sécurité des cargaisons.

			<p>✓ Accidents en mer : Les collisions, échouages ou autres incidents peuvent endommager les navires et les cargaisons, entraînant des pertes financières significatives.</p> <p>✓ Vol et détournement de marchandises : Le risque de vol pendant le transport ou dans les ports est une préoccupation constante, nécessitant des mesures de sécurité accrues.</p> <p>✓ Dégradation des marchandises : Certaines équipements, sont sensibles aux conditions de transport et peuvent se détériorer s'ils ne sont pas manipulés correctement.</p> <p>✓ Équipements sensibles nécessitant des autorisations : Nos équipements sont considérés comme sensibles, ce qui nécessite des autorisations de la part des autorités compétentes. Ce processus peut retarder le dédouanement et prolonger le séjour à quai, augmentant ainsi le risque de vol et de détérioration des équipements, ainsi que des retards dans la réalisation de nos projets.</p> <p><b>MFG:</b> vu la nature d'activité de notre entreprise la marchandises qu'on importe ou qu'on export subis souvent des casses</p>
02		<p>avez vous déjà réalisé une analyse des risques liés au transport maritime de marchandises? Si oui pouvez vous partager les principaux résultats?</p>	<p><b>Mobilis:</b> ✓ Réduction des retards logistiques : L'optimisation des processus logistiques a permis de réduire les temps de transit et les retards.</p> <p>✓ Réduction des risques liés aux équipements sensibles : En anticipant les autorisations nécessaires, nous avons minimisé les retards et les risques associés à la manipulation et au stockage prolongé de ces équipements au niveau des ports sec..</p> <p><b>MFG:</b> non jamais</p>

<b>choix de l'assurance.</b>	01	Quelles sont les principales solutions d'assurance que votre entreprise utilise actuellement pour se protéger contre ces risques?	<p><b>Mobilis:</b>Faculté maritime tout risque : Mobilis a opté pour une police d'assurance couvrant tous les risques, qui offre une protection étendue contre la majorité des dangers, y compris les dommages physiques aux marchandises, les pertes dues aux accidents en mer, et les conditions météorologiques extrêmes. Cette couverture est essentielle pour assurer une protection globale de nos cargaisons.</p> <p>✓ Prolongation de séjour à quai : Afin de gérer les risques spécifiques liés aux autorisations nécessaires pour nos équipements sensibles, nous avons négocié avec la SAA une prolongation du séjour à quai de 120 jours au lieu des 90 jours habituellement accordés par les assureurs. Cette extension nous permet de mieux gérer les retards potentiels dans le dédouanement. En utilisant ces solutions d'assurance proposées par la SAA, Mobilis s'assure une couverture complète contre les divers risques liés au transport maritime, tout en minimisant les impacts financiers et opérationnels potentiels.</p> <p><b>MFG:</b> assurance faculté maritime en mode tous risque comme garantie</p>
	02	quelles sont les critères que vous utilisez pour sélectionner une solution d'assurance pour le transport maritime de marchandises?	<p><b>Mobilis:</b>Pour sélectionner une solution d'assurance adaptée au transport maritime de marchandises, notre entreprise prend en compte plusieurs critères clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Couverture des risques :</b></li> </ul> <p>✓ Étendue de la couverture : Nous évaluons si la police d'assurance couvre tous les risques pertinents, tels que les dommages physiques, les conditions météorologiques extrêmes, la piraterie, les retards, la détérioration des</p>

		<p>marchandises, ainsi que les avaries et pertes partielles ou totales durant le transport.</p> <p>✓ Exclusions : Nous examinons attentivement les exclusions de la police pour nous assurer qu'aucun risque critique n'est laissé sans couverture.</p> <p>• <b>Flexibilité et adaptabilité :</b></p> <p>✓ Prolongation de séjour à quai : Nous recherchons des assureurs qui offrent la flexibilité d'adapter la couverture aux besoins spécifiques, comme la prolongation du séjour à quai pour nos équipements sensibles.</p> <p>• <b>Coût de la prime :</b></p> <p>✓ Rapport coût-bénéfice : Nous analysons le coût de la prime par rapport à l'étendue et à la qualité de la couverture offerte.</p> <p>• <b>Réputation de l'assureur :</b></p> <p>✓ Solvabilité : La solidité financière de l'assureur pour garantir sa capacité à payer les indemnités en cas de sinistre.</p> <p>✓ Réputation et expérience : La réputation de l'assureur dans le secteur maritime et son expérience avec des entreprises similaires à la nôtre.</p> <p>• <b>Service client et support :</b></p> <p>✓ Support en cas de sinistre : La qualité du service client, la réactivité et l'efficacité de l'assureur dans le traitement des indemnités en cas de sinistre.</p> <p>✓ Assistance et conseil : Disponibilité de conseils et d'assistance pour la</p>
--	--	---

		<p>gestion des risques et la prévention des sinistres.</p> <p>• <b>Historique de sinistres :</b></p> <p>✓ Taux de règlement des sinistres : Historique de l'assureur en matière de règlement des sinistres et satisfaction des clients.</p> <p>✓ Temps de traitement : Délai moyen pour le règlement des indemnisations et l'efficacité du processus</p> <p><b>MFG:</b> taux de prime , franchise, garantie achetée</p>
03	quels sont les risques couverts par ces solutions d'assurance?	<p><b>Mobilis:</b> Dommages physiques aux marchandises :</p> <p>Cette assurance couvre les dommages subis par les marchandises en raison d'accidents, de manutention inadéquate, de conditions météorologiques extrêmes ou d'autres événements imprévus pendant le transport.</p> <p>• Avaries et pertes partielles ou totales : En cas d'avaries ou de pertes partielles ou totales des marchandises durant le transport, les polices d'assurance fournissent une indemnisation pour compenser les pertes subies par l'expéditeur.</p> <p><b>MFG:</b> risque de casse durant la phase du transport</p>
04	Est-ce que vous trouvez certains aspects de votre contrat d'assurance peu clairs ou difficilement compréhensibles?	<p><b>Mobilis:</b> Bien que nous ayons soigneusement sélectionné nos contrats d'assurance en fonction de leur adéquation à nos besoins et de la réputation de notre assureur SAA, il est toujours possible que certains aspects des contrats puissent être perçus comme peu clairs ou difficiles à comprendre. Nous reconnaissons l'importance d'une compréhension claire et complète de nos polices d'assurance pour garantir une</p>

			<p>couverture adéquate et éviter les malentendus en cas de sinistre.</p> <p><b>MFG:</b> quelque clause comme ISM et IWC</p>
<b>évaluation de l'assurance</b>	01	comment évaluer vous l'efficacité de ces solutions d'assurance en terme de protection contre les risques liés au transport maritime de marchandises?	<p><b>Mobilis:</b> Pour évaluer l'efficacité de nos solutions d'assurance en matière de protection contre les risques liés au transport maritime de marchandises, nous utilisons plusieurs indicateurs clés :</p> <p>✓ Adéquation de la couverture : Nous vérifions régulièrement si la couverture offerte par l'assurance correspond toujours à nos besoins et à l'évolution de notre activité. Cela inclut l'adaptation aux nouveaux types de risques et aux changements réglementaires.</p> <p>✓ Support et conseil de l'assureur : La qualité du service client et du support fourni par l'assureur, y compris les conseils en matière de gestion des risques et les mesures préventives, est également un indicateur de l'efficacité de l'assurance.</p> <p><b>MFG:</b> je la trouve très efficace</p>

	02	quels sont les facteurs que vous prenez en compte pour évaluer l'efficacité d'une solution d'assurance faculté maritime?	<p><b>Mobilis:</b></p> <p><b>Couverture des risques :</b></p> <p>✓ Étendue de la couverture : Évaluation de la gamme de risques couverts, incluant les dommages physiques, les avaries communes et particulières, la piraterie, les catastrophes naturelles, les conditions météorologiques extrêmes, et les pertes totales ou partielles des marchandises.</p> <p>✓ Exclusions et limitations : Analyse des exclusions et des limitations de la police d'assurance pour s'assurer qu'aucun risque critique n'est laissé de côté.</p> <p>• <b>Rapidité et efficacité du règlement des sinistres :</b></p> <p>✓ Délai de traitement des sinistres : Temps nécessaire pour que l'assureur traite et indemnise les sinistres.</p> <p>✓ Procédure de réclamation : Clarté et simplicité des procédures de réclamation pour garantir un traitement sans tracas.</p> <p>• <b>Coût de la prime d'assurance :</b></p> <p>✓ Rapport coût-bénéfice : Comparaison entre le coût de la prime d'assurance et l'étendue de la couverture offerte.</p> <p>✓ Options de paiement et remises : Disponibilité de modalités de paiement flexibles.</p> <p>• <b>Support et service client de l'assureur :</b></p> <p>✓ Disponibilité et réactivité : Accessibilité et réactivité du service client pour répondre aux questions et fournir de l'assistance.</p>
--	----	--	--

			<p>✓ Support en cas de sinistre : Efficacité du support fourni lors d'un sinistre pour minimiser les perturbations et assurer un règlement rapide.</p> <p>• <b>Flexibilité et adaptabilité de la couverture :</b></p> <p>✓ Possibilité de personnalisation : Capacité de l'assureur à adapter la couverture en fonction des besoins spécifiques de l'entreprise et des caractéristiques uniques des marchandises transportées.</p> <p>✓ Prolongation de la couverture : Options pour prolonger la couverture, comme une extension de la durée de séjour à quai pour les marchandises.</p> <p>• <b>Historique de l'assureur et réputation :</b></p> <p>✓ Solvabilité et stabilité financière : Solvabilité de l'assureur pour garantir sa capacité à payer les indemnités.</p> <p>✓ Réputation et expérience : Réputation de l'assureur dans le secteur maritime et historique de collaboration avec des entreprises similaires.</p> <p><b>MFG:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Recevabilité des demandes</li><li>✓ Délais de règlement</li><li>✓ Pièces constitutive du dossier</li></ul>
--	--	--	---

03	Êtes-vous satisfait de l'efficacité de vos solutions d'assurance actuelles? Sinon pour quelles raisons?	<p><b>Mobilis:</b>Oui, nous sommes satisfaits de l'efficacité de nos solutions d'assurance actuelles pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Couverture étendue des risques</li> <li>✓ Support client et service de qualité</li> <li>✓ Flexibilité et personnalisation de la couverture</li> <li>✓ Stabilité financière et réputation de l'assureur</li> </ul> <p>En somme, notre satisfaction repose sur la combinaison d'une couverture complète, d'un service client efficace, de la flexibilité de la couverture, de la solidité financière de notre assureur, et d'un retour sur investissement positif. Ces éléments nous confirment que nos solutions d'assurance actuelles sont efficaces pour protéger notre entreprise contre les risques liés au transport maritime de marchandises.</p> <p><b>MFG:</b> oui, je suis satisfait</p>
04	quelles sont vos attentes en terme d'accompagnement et de support de la part des fournisseurs d'assurance faculté maritime?	<p><b>Mobilis:</b>Nous avons des attentes précises et élevées en matière d'accompagnement et de support de la part de nos fournisseurs d'assurance faculté maritime. Voici les principales attentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Réactivité et accessibilité :</b></li> <li>✓ Service client disponible : Nous attendons une disponibilité permanente du service client pour répondre rapidement à nos questions et préoccupations.</li> <li>✓ Réponses rapides : Une réactivité exemplaire, particulièrement en cas de sinistre, pour minimiser les délais et</li> </ul>

			<p>assurer une prise en charge efficace.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Conseil en gestion des risques :</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Conseils personnalisés : Des conseils personnalisés adaptés à nos besoins spécifiques et aux particularités de nos marchandises et de nos itinéraires de transport.</li></ul></li><li>• <b>Clarté et transparence des informations</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Documents clairs : Des contrats et des documents d'assurance rédigés de manière claire et compréhensible, avec une explication détaillée des termes, des conditions, des exclusions et des limites de la couverture.</li><li>✓ Transparence sur les exclusions : Une transparence totale sur les exclusions et les limitations de la police d'assurance pour éviter toute mauvaise surprise en cas de sinistre.</li></ul></li><li>• <b>Soutien en cas de sinistre :</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Procédure de réclamation simplifiée : Une procédure de réclamation simple, bien structurée et facilement accessible pour faciliter le processus en cas de sinistre.</li><li>✓ Accompagnement pendant le sinistre : Un accompagnement actif pendant toute la durée de la gestion du sinistre, avec des mises à jour régulières sur l'avancement du traitement de la réclamation.</li></ul></li><li>• <b>Formation et sensibilisation :</b><ul style="list-style-type: none"><li>✓ Sessions de formation : Des sessions de formation et de sensibilisation pour</li></ul></li></ul>
--	--	--	--

			<p>nos équipes sur la gestion des risques maritimes et la procédure à suivre en cas de sinistre.</p> <p>✓ Mise à jour des pratiques : Des informations régulières sur les meilleures pratiques et les nouvelles réglementations en matière de transport maritime et d'assurance. En somme, nous attendons de nos fournisseurs d'assurance faculté maritime un accompagnement complet, réactif et personnalisé, une communication claire et transparente, ainsi qu'un soutien actif et continu pour gérer les risques et les sinistres de manière efficace.</p> <p><b>MFG:</b> des formations en matière d'assurance</p>
	05	y a t il des besoins émergents dans le domaine de l'assurance transport maritime de marchandises pour optimiser la sécurisation de vos importations?	<p><b>Mobilis:</b>Grâce à l'excellent service et aux solutions complètes fournies par la SAA, nous pouvons garantir une protection optimale et réactive pour l'importation de nos équipements télécom, assurant ainsi la continuité et la sécurité de nos opérations</p> <p><b>MFG:</b> non</p>
	06	existe-t-il d'autre moyens que vous pensez que votre entreprise pourrait améliorer sa gestion des risques liés au transport maritime de marchandises en dehors des assurances?	<p><b>Mobilis:</b>✓ Réduire les délais de dédouanement :</p> <p>En obtenant les autorisations au préalable, nous minimisons les retards au moment du dédouanement, ce qui permet un transit plus rapide et plus fluide des marchandises. Cette mesure proactive montre déjà des résultats positifs en termes de réduction des risques opérationnels. Toutefois, nous restons ouverts à l'exploration d'autres solutions et pratiques qui pourraient encore améliorer notre gestion des risques dans le futur.</p>

			<b>MFG:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Exigences en matière d'emballage</li><li>✓ Le choix d'un bon transporteur</li></ul>
--	--	--	---

**Table des matières**

Remerciements .....	1
liste des tableaux .....	2
Liste des figures: .....	3
Liste des abréviations, sigles et symboles .....	4
Sommaire .....	6
Introduction générale .....	2
<b>Chapitre 01 : les risques du transport maritime dans le commerce international.....</b>	<b>04</b>
Introduction .....	5
Section 1 : introduction au transport maritime de marchandises .....	6
1.1. Définition du commerce international .....	6
1.2. Les flux d'échanges internationaux .....	6
1.2.1. L'exportation : .....	6
1.2.2. L'importation : .....	7
1.2.3. Les transactions : .....	7
1.3. Le transport maritime de marchandises : .....	7
1.4. Le contrat de transport maritime : .....	7
1.5. Les parties intéressés dans le transport maritime .....	8
1.6. Les incoterms .....	9
1.6.1. Les Incoterms multimodaux: .....	9
1.6.2. Les incoterms liés au transport maritime: .....	11
1.7. Le rôle du transport maritime dans le commerce international .....	13
1.1.1. Transport de marchandises à grande échelle : .....	13
1.1.2. Faibles coûts de transport : .....	13

1.1.3. Connexion de différents marchés : .....	13
1.1.4. La croissance des échanges commerciaux : .....	14
Section 2 : risques du transport maritime de marchandises à international .....	15
2.1. au port .....	15
2.1.2. L'incendie ou l'explosion: .....	16
2.1.3. Le risque de contamination et la casse des marchandises .....	16
2.1.4. La manutention, le stockage et l'arrimage .....	17
2.2. Au cours de transport .....	18
2.2.1. Les risques liés à la fortune de mer : .....	18
2.2.2. Le risque piraterie, vol et détournement des marchandises : .....	18
2.2.3. L'échouement du navire .....	19
2.2.4. le naufrage: .....	19
2.2.5. La collision ou abordage : .....	20
2.2.6. Les dégâts causés par l'eau : .....	20
2.3. Les risques exceptionnels : .....	20
2.4. l'évaluation des risques en transport maritime de marchandises: .....	22
Section 03: Prévention et réduction des risques .....	25
3.1. Le choix du mode de transport : .....	25
3.2. Le choix du transporteur: .....	26
3.3. L'adaptation des emballages aux marchandises à transporter : .....	27
3.4. Le marquage: .....	29
3.5. L'arrimage: .....	29
3.6. Le chargement et le saisissage : .....	30

3.5.Le rôle de l'assurance : .....	30
Conclusion .....	32
<b>Chapitre 02 : les solutions assurancielles de transport maritime de marchandises .....</b>	<b>34</b>
Introduction .....	34
Section 1 : Généralité sur les assurances .....	35
1.1. Définitions de l'assurance : .....	35
1.1.1. Définition juridique .....	35
1.1.2. Définition technique .....	35
1.2. L'historique des assurances en Algérie : .....	36
1.2.1. L'étape de transition (1962 à 1965).....	36
1.2.2. L'étape du monopole de l'État (1966 à 1994).....	37
1.2.3. L'étape de la libéralisation (1994).....	37
1.2.4. La loi 06-04 modifiant et complétant l'ordonnance n° 95-07 relative aux assurances : .....	39
1.3. Les éléments d'un contrat d'assurance : .....	39
1.3.1. Le risque : .....	39
1.3.2. La Prime (ou cotisation).....	40
1.3.3. L'indemnisation : .....	40
1.3.4. Le sinistre : .....	40
1.4. Les différents acteurs d'une opération d'assurance .....	40
1.4.1. Le souscripteur : .....	40
1.4.2. L'assuré : .....	41
1.4.3. L'assureur .....	41

1.4.4. Le bénéficiaire : .....	41
1.4.5. Les tiers : .....	41
1.4.6. L'expert en sinistre : .....	41
1.4.7. Le courtier d'assurance .....	41
1.5. Catégories et types d'assurances .....	42
1.5.1. Catégories d'assurances: .....	42
1.5.2. Les types d'assurance transport marchandises : .....	42
1.6. Le rôle économique de l'assurance : .....	43
1.6.1. Croissance économique .....	43
1.6.2. Stabilisation .....	43
1.6.3. Distribution : .....	44
Section 02 : types d'assurances transport maritime de marchandises .....	45
2.1. Historique de l'assurance maritime : .....	45
2.2. Définition de l'assurance maritime : .....	46
2.3. Les types d'assurance maritime .....	46
2.3.1. Assurance corps maritime : .....	46
2.3.2. Assurance maritime sur faculté : .....	47
2.4. Objet de l'assurance faculté maritime .....	47
2.4.1. Les avaries particulières .....	48
2.4.2. Les avaries communes .....	48
2.4.3. Les avaries frais : .....	48
2.5. Les modes de couverture en facultés maritimes .....	49
2.5.1. La police tous risques : .....	49

2.5.2. La police FAP sauf : .....	49
2.6. Classification des facultés .....	49
2.7. Les types de police transport de facultés maritimes .....	50
2.7.1. La police au voyage : .....	50
2.7.2. Police d'abonnement : .....	50
2.7.3. Police à éteindre ou à alimenter : .....	50
2.7.4. La police tiers chargeur .....	51
Section 03 : obligations et responsabilités .....	52
3.1. Les différentes conventions internationales : .....	52
3.1.1. La convention de Bruxelles : .....	52
3.1.2. La convention de Hambourg : .....	53
3.1.3. Les règles de Rotterdam .....	54
3.2. Les risques couverts et les risques exclus : .....	54
3.2.3. Les risques couverts : .....	54
3.2.4. Les risques exclus .....	54
3.3. Les obligations de l'assuré .....	55
3.4. Les obligations de l'assureur .....	56
3.4.1. Le paiement de l'indemnité : .....	57
3.4.2. Devoir d'information de l'assureur : .....	57
3.4.3. Devoir de conseil de l'assureur .....	57
3.5. Le recours amiable et le recours judiciaire : .....	57
3.5.1. Le recours amiable : .....	57
3.5.2. Le recours judiciaire : .....	58

Conclusion .....	62
<b>Chapitre 03 : l'efficacité de l'assurance faculté maritime offertes par la société nationale d'assurance SAA.....</b>	<b>64</b>
Section01: présentation de l'organisme d'accueil .....	66
1.1. Présentation de la SAA .....	66
1.1.1. Historique et évolution de la SAA .....	66
1.1.2. organigramme: .....	67
1.1.3. Le réseau de la SAA .....	69
1.1.4. SAA en chiffre : .....	70
1.1.5. Les objectifs de la SAA : .....	71
1.1.6. Les garanties offertes par la SAA .....	72
1.1.7. Les clients de la SAA .....	74
1.2. Cadre du stage: .....	75
1.2.2. Parts des différentes branches dans le chiffre d'affaire .....	76
1.2.3. Parts des différentes branches dans le chiffre d'affaire de la compagnie .....	76
1.2.4. Production de la branche assurances transport .....	78
1.2.5. Volume des indemnisations de la branche transport .....	78
Section02 : présentation de la Méthodologie de recherche .....	80
2.1. Le choix de l'étude .....	80
2.2. Outil de recueil des données .....	80
2.3. L'objectif de l'entretien .....	81
2.4. Le profil des interviewes : .....	81
2.4.2. Le profil des interviewes dans les entreprises clientes : .....	81
1.5. conception du guide d'entretien .....	82

**Table de matière**

131

1.5.1. les question posées à l'assureur: ..... 82

1.5.2. les questions posées à l'assuré: ..... 83

Section03: analyse de l'assurance faculté maritime par un guide d'entretien .....85

3.1. Interprétation: ..... 85

3.2. Synthèse: ..... 86

3.3. Recommandations et Améliorations: ..... 86

CONCLUSION GÉNÉRALE ..... 89

Bibliographie ..... 91

Sommaire des annexes .....95