



Mémoire de fin d'études

Thème :

*La limite du risque assurable en matière
d'assurance corps de tous navires.*

Préparé par :
TABOURI Younes

Encadré par :
Mme AZZA HEMISSI ZAIBI

Parrainé par :
Compagnie Algérienne des Assurances (CAAT)

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à adresser mes plus vifs remerciements à mes deux encadrantes, M^{me} AZZA Hmissi et M^{me} SAHNOUNE, pour leur patience, et surtout pour leurs remarques, leurs conseils et leur disponibilité.

Je tiens aussi à remercier mes collègues au sein de la DCAT, qui m'ont facilité la tâche durant la période de stage et à Madame HAMADOUCHE, la Directrice Centrale de la Formation ainsi que Madame HADDAD, Directrice de la Direction Juridique (ENTMV).

Je voudrais également remercier le personnel et les enseignants de l'IFID, qui ont contribué à ma formation.

Tous mes remerciements aux personnes avec lesquelles j'ai pu échanger et qui m'ont aidé à la rédaction de ce mémoire.

DEDICACES

Je dédie ce travail :

A mes chers parents, pour tous leurs sacrifices, leur amour, leur tendresse, leur soutien et leurs prières tout au long de mes études.

A mes chers frères et sœurs pour leurs encouragements permanents, et leur soutien moral.

A tous mes cousins et cousines.

A tous mes chers amis : Faycel, Rachid, Zaki, Wafa.

Sommaire

INTROUCTION GENERALE	A
CHAPITRE PRELIMINAIRE : APERÇU SUR LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL	1
SECTION 01 : CARACTERE INTERNATIONAL DU DROIT MARITIME	1
SECTION 02 : TYPES DE NAVIRES	5
SECTION 03 : LES MUTATIONS ET LES TENDANCES DU PAYSAGE MARITIME MONDIAL	7
CHAPITRE I : LE CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE ET LES RISQUES LIES AUX NAVIRES DE COMMERCE	10
SECTION 01 : LE TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE	10
SECTION 02 : LES TYPES D’AFFRETEMENTS ET DOCUMENTS NECESSAIRES A BORD DU NAVIRE.....	18
SECTION 03 : RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE.....	23
SECTION 04 : RISQUES LIES A LA RESPONSABILITE DU NAVIRE ET DE L’ARMATEUR PAR RAPPORT AUX TIERS.	26
CHAPITRE II : LES ASSURANCES RELATIVES AUX CORPS DE NAVIRE ET A LA RESPONSABILITE DE L’ARMATEUR	29
SECTION 01 : LES COUVERTURES CORPS DE NAVIRE.....	29
SECTION 02 : LES COUVERTURES DES CLUBS DE PROTECTION ET D’INDEMNITE (P & I CLUB).....	39
SECTION 03 : LA NOUVELLE POLICE FRANCAISE D’ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES 2012	44
CHAPITRE III : ETUDE DE CAS D’UNE AVARIE COMMUNE	48
SECTION 01 : LE PLACEMENT EN COMMUN DES FLOTTES MARITIMES ALGERIENNES	48
SECTION 02 : CONCLUSION DU CONTRAT AVEC L’ASSURE	52
SECTION 03 : TRAITEMENT DU DOSSIER SINISTRE	55
CONCLUSION GENERALE	70
BIBLIOGRAPHIE	
ANNEXES	

LISTE DES ABREVIATIONS

API	Automates programmables
CAAR	Compagnie Algérienne d'assurance et de Réassurance
CAAT	Compagnie Algérienne des Assurances
CCR	Compagnie Centrale de Réassurance
CMA	Code Maritime Algérien
CMI	Comité Maritime International
CNAN MED	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CNAN NORD	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation NORD
CNUCED	La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDCI	Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
DCAT	Direction Centrale des Assurances Transports
ENTMV	Entreprise Nationale de Transport Maritime des Voyageurs
EVP	Equivalent vingt pieds (1 pied = 30,48 cm)
FAL	Facilitation of International Maritime Traffic, la Convention visant à faciliter le trafic maritime international
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture
FAP SAUF	Franc d'Avarie Particulière Sauf
FSC	Fiche Synoptique Continue
ISPS	International Ship and Port Facility Security, Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LL	lignes de charge
LNG	Gaz Naturel Liquéfié.
LPG	Gaz de Pétrole Liquéfié
NGV	Navires à Grande Vitesse
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime Internationale
PC	Porte Conteneur
PVD	Pays en Voie de Développement
P&I CLUB	protection and indemnité club, les clubs de protection et d'indemnité
RO-RO	Roll on/roll off
TPL	Tonnes de Port en Lourd
SAA	Société Algérienne des Assurances
ULCC	Ultra Large Crude Carriers, pétrolier transporteur de brut ultra grand.
VLCC	Very Large Crude Carriers, très grand pétrolier transporteur de brut

LISTE DES TABLEAUX ET SCHEMA

TABLEAUX	INTITULE	PAGE
N° 01	Quelques Conventions maritimes internationales ratifiées par l'Algérie	14
N° 02	Tarifcation de la flotte maritime suite au placement	50
N° 03	Dépenses non admises en Avarie commune (Avaries Particulières)	58
N° 04	Admission des dépenses en Avarie Commune	62
N° 05	Détermination de la part de l'assuré ainsi que la CAAT dans l'indemnité d'assistance	64
N° 06	Détermination du montant à Régler par la CAAT dans les différentes dépenses	64
N° 07	Liste des clients assurés par CAAT avec leur Quote-part dans la contribution à l'A/C	66
N° 08	Liste des réceptionnaires non assurés ayant versé directement des avances lors du retrait de leurs marchandises	67
N° 09	Règlements effectués par la CAAT dans le cadre du sinistre du 05/12/1996	68
Schéma N°01	Processus de cotation d'un navire	52

INTRODUCTION GENERALE

Le transport maritime est un pilier du commerce international et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Il consiste à déplacer des marchandises ou des hommes pour l'essentiel par voie maritime. Quelques **80%** des échanges mondiaux en volume et plus de **75%** en valeur sont transportés par mer et manutentionnés dans les ports¹.

Ces échanges ne peuvent se réaliser sans l'existence d'un bâtiment flottant appelé navire. Du point de vue du règlement international pour prévenir les abordages en mer : « Le terme "navire" désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisés comme moyen de transport sur l'eau »².

Le navire au cours d'un voyage pour acheminer une marchandise ou déplacer des personnes d'un point donné à un autre se retrouve dans une véritable aventure au cours de laquelle ce dernier et son exploitant sont soumis aux aléas de la mer et aux responsabilités qu'ils peuvent avoir à l'égard des tiers.

Cependant, tout navire génère du risque par lui-même et pour lui-même : avarie, incendie, explosion, erreur humaine, mise en danger de l'équipage. Ces facteurs pouvant interagir, s'amplifier et s'aggraver les uns les autres. Par ailleurs, le navire est en constante interaction avec son environnement à la fois le littoral, les hauts fonds et les conditions de navigation (vent, brouillard...etc.) qui pourront être à l'origine de perte ou aggraver les avaries, conduisant parfois au naufrage.

Par ailleurs, le premier risque pour les navigateurs est la mer elle-même, à travers les différents dangers d'ordre naturels et climatiques. Ce sont entre autres le mauvais temps, les tempêtes, le gel, les tsunamis...etc. Cependant, le danger en mer peut également venir des collisions, notamment avec des objets flottants ou encore d'autres navires. En outre, les bateaux tendent à devenir de plus en plus rapides et les erreurs de navigations sont assez courantes en mer. La nature dangereuse des cargaisons transportées par certains navires représente également un risque potentiel de pollution maritime. Par ailleurs, on peut citer les actes de piraterie et les naufrages.

¹ - Mémoire online : Le transport maritime et le développement des infrastructures en Afrique, par Prince EHOULA COSY, CNAM-Institut national du transport international et des port – Opérateur multimodal des transports 2013.

² - Règle 3-a, Règlement international pour prévenir les abordages en mer convention internationale de 1972 (COLREG).

Malgré tous les progrès enregistrés dans le domaine de la navigation maritime, le voyage par mer comporte nécessairement différents risques (naufrage, échouement, abordage, échouement...etc). Théoriquement, l'ensemble des risques subis au cours d'une opération de transport est connu sous le vocable de « **avaries dommages** ».

Pour se protéger et se prémunir contre les multiples risques en mer pouvant toucher le navire, l'armateur et/ou le propriétaire doit souscrire une assurance maritime (assurance corps de navire). Cette assurance maritime, généralement, a pour objectif de couvrir les risques de mer pouvant survenir au cours d'une expédition maritime au navire en tant que structure flottante.

L'assurance corps en général est principalement une assurance de choses qui prend en charge les pertes et dommages subis par l'objet assuré; elle n'est qu'accessoirement une assurance de responsabilité. Une lente évolution avait néanmoins permis de passer de la seule assurance de dommages matériels au navire, bien matériel, à l'assurance des "avaries-frais" et enfin à l'assurance de la responsabilité.

L'assurance corps était devenue à la fois l'assurance du navire et l'assurance du fait du navire. Suivant cette période et pour répondre aux nouveaux besoins des Armateurs, l'assurance de responsabilité en tant que telle, aujourd'hui incarnée de façon très majoritaire par l'institution des Protecting and Indemnity Clubs ou Clubs de protection et d'indemnité, fit peu à peu son apparition.

Au regard de ce qui précède, la question principale à laquelle ce mémoire apporterait une réponse est la suivante : « **Quelle est la limite des couvertures proposées par les assureurs pour les risques en assurance transport sur corps de tous navires ?** ».

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

- 1- Quels sont les risques auxquels les navires de commerce sont exposés ?
- 2- Est-ce que tous ces risques auxquels les navires sont exposés sont pris en charge par l'assureur ?
- 3- Les couvertures proposées par l'assureur sont-elles suffisantes pour couvrir les multiples risques pouvant toucher le navire ?
- 4- Existe-t-elle une autre institution pour couvrir les risques qui ne sont pas pris en charge par l'assureur corps ?

L'objectif principal de cette étude est de présenter les différentes couvertures offertes par l'assureur corps de navire et de montrer que ces dernières sont limitées et ne répondent pas d'une façon globale aux besoins ressentis par les armateurs en matière de couverture assurance corps de navire.

Notre travail se portera au premier plan sur : un chapitre préliminaire qui donne un aperçu sur le transport maritime qui revêt un caractère international, donc un domaine régit par des conventions internationales, des règles et usages maritimes. Il traitera aussi les tendances et les mutations de ce dernier ainsi que les types de navires.

Ensuite, un premier chapitre qui sera réservé au cadre réglementaire du transport maritime en Algérie et les différents risques liés aux navires.

Après cela, un deuxième chapitre qui traitera des différentes assurances relatives aux corps de navires et à la responsabilité de l'armateur.

Enfin, un dernier chapitre qui sera réservé à un cas pratique « une étude de cas » d'une avarie commune au sein de la Compagnie Algérienne des Assurances « CAAT ».



**CHAPITRE PRELIMINAIRE : APERÇU SUR LE
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL**

CHAPITRE PRELIMINAIRE : APERÇU SUR LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Le secteur des transports maritimes est probablement le plus international des grands secteurs d'activité. Les propriétaires et les gérants d'un navire peuvent provenir de nombreux pays différents; il n'est pas rare de constater que les propriétaires, exploitants, expéditeurs, affréteurs et assureurs, ainsi que la société de classification, sans parler des officiers et de l'équipage, sont tous de nationalités différentes et qu'aucun d'eux n'est originaire du pays dont le navire bat pavillon.

Il est donc entièrement logique de disposer, pour réglementer les transports maritimes, d'un cadre de normes internationales que tous peuvent adopter, accepter, mettre en œuvre et faire respecter. Une conception commune est à l'évidence nécessaire, afin que les navires puissent exercer leurs activités dans le monde entier et que les pays qui accueillent des navires étrangers puissent avoir l'assurance que, ce faisant, ils n'exposent pas à des risques déraisonnables leur sécurité, leur sûreté et leur environnement.

SECTION 01 : CARACTERE INTERNATIONAL DU DROIT MARITIME

« L'histoire du droit maritime porte l'empreinte d'une recherche constante de stabilité et de sécurité dans les rapports entre les hommes qui confient leurs personnes et leurs biens à la mer capricieuse et indomptable¹ »

1- Institutions qui unifient le droit maritime international :

La mer constitue un trait d'union entre les cultures juridiques qui se sont influencées les unes les autres et ont également influencé le droit terrestre. Les règles et usages maritimes se sont petit à petit constitués puis codifiés. On les trouve dans :

1-1 Le Comité Maritime International (CMI) :

Créé en 1867 dont le siège à Anvers, est une organisation internationale non gouvernementale ayant pour objectif de contribuer à l'**uniformisation** et à l'**harmonisation des différentes législations maritimes** au niveau mondial.

En sa qualité de dépositaire des Règles d'York et d'Anvers, le Comité maritime international (CMI) procède périodiquement à leur révision pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés.

1-2 L'Organisation maritime Internationale (OMI):

Créée par une convention signée à Genève le 06 mars 1948, entrée en vigueur le 17 mars 1958, conformément à l'article 60, est une institution spécialisée des Nations Unies. Elle est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance

¹ - Jean-Serge Rohart, de l'Académie de Marine, Président honoraire du CMI, Avocat associé, cabinet Villeneau Rohart Simon.

environnementale des transports maritimes internationaux. Elle a pour rôle principal de créer à l'intention de ce secteur un cadre réglementaire qui soit équitable et efficace, puis adopté et mis en œuvre de manière universelle¹.

En d'autres termes, il s'agit pour elle d'assurer l'uniformité des règles du jeu, de manière que les exploitants de navires ne gèrent pas leurs problèmes financiers en se contentant de rogner sur les coûts et en compromettant de ce fait la sécurité, la sûreté et la performance environnementale. Une telle démarche encourage en outre l'innovation et la rentabilité.

Les transports maritimes sont un secteur à caractère vraiment international qui ne peut être exploité efficacement que si les normes et réglementations sont elles-mêmes approuvées, adoptées et mises en œuvre au niveau international. L'OMI est précisément l'instance au sein de laquelle se déroule ce processus.

Elle élabore des textes relatifs à la :

- Protection de l'environnement et lutte contre la pollution marine.
- Protection du navire (règles de sécurité de la navigation).
- Protection des marins (conditions de travail et protection sociale).

Elle a pour devise : **Un navire sûr dans un océan propre.**

1-3 Autres Institutions qui contribuent à l'unification du droit maritime international

La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI), l'Organisation internationale du travail (OIT), l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO) contribuent à l'unification du droit maritime international en élaborant des conventions internationales.

2- Conventions maritimes internationales :

Ces conventions sont réparties selon la démarche suivante :

- Conventions de l'OMI de première importance²:

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS) : est le traité international le plus important en matière de sécurité des navires. L'idée de son élaboration remonte à 1912, à la suite du naufrage du Titanic. Elle a été adoptée en 1914 et amendée en 1929, en 1948 et 1960.
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL) : est le traité international majeur dans le domaine de la protection de l'environnement marin. Elle est issue de la combinaison de deux textes adoptés en 1973 et en 1978 et amendés régulièrement. Elle est

¹ - <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/default.aspx>

² - <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/default.aspx>

entrée en vigueur le 2 octobre 1983. Elle s'applique aux navires battant pavillon de tous les États signataires quel que soit leur lieu de navigation.

- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), y compris les amendements de 1995 et les Amendements de Manille de 2010 : elle est entrée en vigueur pour la première fois le 28 avril 1984. Le but de cette convention est de réglementer à l'échelle internationale les qualifications du personnel navigant.

- Conventions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, ainsi qu'à l'interface navire/port :

- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG) : peut être définie comme le Code de la route maritime, instaurant notamment des règles de priorité. Elle a été adoptée en 1972 et est entrée en vigueur le 15 juillet 1977.
- Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 1965 (FAL)
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL) : adoptée par l'OMI en 1966, est entrée en vigueur en 1968 et a reçu plusieurs amendements.
- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) :
Adoptée à Hambourg en 1979, sous l'égide de l'OMI, la convention Sar est entrée en vigueur en 1985. Elle a pour objet de coordonner l'action des États en cas d'accident en mer. Elle fixe un plan international dans le cadre duquel les opérations de sauvetage en mer, quel que soit le lieu, sont coordonnées par une ou plusieurs organisations Sar sans tenir compte des frontières d'États.
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, 1988(SUA), et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ainsi que les Protocoles de 2005)
- Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux (Accord STP)
- Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

- Conventions relatives à la prévention de la pollution des mers :

- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention de Londres) (et le Protocole de Londres de 1996)
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)
- Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole OPRC-HNS)

- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS)
- Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires
- Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 2009.

- Conventions portant sur la responsabilité et l'indemnisation :

Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC)

- Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR 1971)
- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL 1974)
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) (et son Protocole de 2010)
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007
- Convention du travail maritime, (MLC, 2006).

- Autres conventions :

- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Jaugeage 1969)
- Convention internationale de 1989 sur l'assistance (SALVAGE).

3- Réglementation internationale sur la nationalité, l'immatriculation et pavillon du navire

La nationalité du navire est la relation juridique permanente entre le navire et l'Etat dont il bat pavillon ; le pavillon peut être considéré comme le symbole extérieur de cette nationalité. L'immatriculation du navire est l'acte par lequel un navire est inscrit au registre national des navires.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 établit l'équation entre le pavillon et la nationalité du navire. L'article 91 de cette Convention fait une distinction entre l'immatriculation du navire d'un côté, sa nationalité et son droit de battre pavillon de l'autre.

La nationalité des navires joue un rôle très important dans l'application du principe de la liberté de la haute mer, notamment la liberté de navigation. Le droit international reconnaît la liberté de navigation aux navires de tout Etat. Pour jouir de cette liberté, tout navire doit posséder une nationalité en vertu de laquelle il est directement soumis à l'ordre juridique de l'Etat dont il bat pavillon. L'Etat en question exerce un contrôle sur ses navires et devient ainsi responsable de leur bonne conduite en mer en assurant la discipline à bord et la sécurité de la navigation.

SECTION 02 : TYPES DE NAVIRES ¹

On peut essayer de classer ces navires par genre de cargaison puis par genre de services :

1- Les navires par genre de cargaison :

Navires transportant une cargaison sèche

a- Porte Conteneurs

Les rois actuels de la mer, navires puissants et rapides. Les porte-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent 16.000 EVP.

b – Vraquiers

Ils totalisent 40 % de la flotte mondiale. Ils sont plus de 8000 et transportent d'énormes quantités de cargaisons : minerais, charbon, grains...etc. certains transportent indifféremment du grain, du minerai ou du pétrole.

c – Polyvalents

Ces navires peuvent transporter des conteneurs et des marchandises en emballage conventionnel, sacs, caisses, ballots, ... etc

d – RO-RO

Roll on/roll off. Navires équipés de sortes de pont levis permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.

e – Réfrigérés

Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poissons ou viandes congelées.

Navires transportant une cargaison liquide

a - Pétrole brut

Les plus grands navires jamais construits. Baptisés VLCC (very large crude carriers) ou ULCC (ultra large crude carriers), existent aussi dans des tailles plus modestes mais guère en dessous de 100.000 tonnes de port en lourd.

b - Pétrole, produits

Transportent plutôt des produits raffinés, trois ou quatre différents en même temps, essence, gazole, kerozène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30.000 ou 40.000 tonnes de port en lourd.

¹ - www.marine-marchande.net /Flotte/ Genre-navires.htm.

c - Chimiques polyvalents

Navires sophistiqués transportant à peu près n'importe quel liquide, à la pression atmosphérique. Chaque cuve est équipée d'une pompe et d'un tuyautage à part, ce qui leur permet de transporter autant de produits différents que de cuves.

d - Chimiques spécialisés

Navires dédiés au transport d'un seul produit: acide phosphorique, méthanol, vin, jus d'orange. Affectés en général toute leur vie à une ligne donnée.

e – Bitumiers

Parmi les navires spécialisés, les bitumiers sont caractérisés surtout par la température élevée à laquelle sont transportées les cargaisons, jusqu'à 250° C. Cela impose des doubles coques isolées, des échantillonnages élevés et des équipements particuliers. La flotte mondiale en compte 230 (en 2015) dépassant rarement 10 000 TPL.

f – Gaziers

Avec des techniques de construction différentes, transportent des gaz à pression normale mais réfrigérés: butane, méthane, gaz naturel (LNG) ou sous une pression de 5 à 6 bars : gaz de pétrole liquéfiés (LPG).

g - Navires citernes

Navires transportant des produits liquides dans des citernes, on trouve les huiliers, pinardiers, bitumiers... selon le type de produit transporté.

2 - Les navires par genre de services :

a– Câbliers

Posent et entretiennent des câbles de télécommunications au fond des océans dans le monde entier. Leurs moyens techniques leur permettent d'autres missions ponctuelles variées.

b – Offshore

Effectuent de nombreux services différents: ravitaillement des plateformes en matériel, eau et provisions, assistance sous de nombreuses formes à la recherche et à l'exploitation du pétrole en mer.

c – Remorqueurs

Remorquage portuaire pour aider les navires à s'accoster et appareiller, déplacement de barges et pontons. Remorquage en mer pour déplacer des grues, navires sans propulsion, ou assistance à des navires en détresse.

d – Recherche

Océanographie, étude des ressources en poissons, recherche sismique de pétrole. Emploient en général plus de scientifiques que de marins.

e – Dragage

Creusement et entretien de chenaux, création de polders, exploitation de gisements de sables. Ces navires utilisent différentes techniques.

En plus des deux genres cités en haut, on trouve aussi les navires à passagers à savoir :

A- Ferries

Sont des navires, dont le rôle principal est de transporter des passagers, que ce soit pour traverser une rivière, une mer, ou pour du tourisme.

B- Paquebots de Croisières

Nombreux et luxueux, transportent des milliers de passagers, autour du monde, ou pour une nuit pour jouer au casino. En général grands navires, mais ils existent aussi de petites unités de luxe, même à voile.

C- Bacs¹

Bateaux à fond plat utilisés pour traverser les cours d'eau, un bras de mer, là où un pont n'est pas possible ou économique ; certains sont amphidromes, ou transportent des véhicules.

D- Bateaux omnibus

Les bateaux omnibus sont utilisés dans les grandes villes fluviales comme attraction touristique et moyen de découvrir la ville.

SECTION 03 : LES MUTATIONS ET LES TENDANCES DU PAYSAGE MARITIME MONDIAL

« 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. » Sir Walter Raleigh, XVI^e siècle.

1- Flotte et navires² :

Entre 1995 et 2015, le nombre de navires de plus de 300 tonnes brutes est passé de 36 250 à 50 400 unités (40%). La capacité d'emport (tpl) a progressé plus fortement et notamment dans la période récente, doublant entre 2004 et 2015. Néanmoins, par secteur, les choses sont variables, celle des pétroliers a évolué lentement, car la demande n'a pas explosé, mais s'est réorganisée. La capacité de la flotte vraquière a été multipliée par trois en vingt ans et celle des porte-conteneurs par huit. Le résultat c'est une flotte mondiale pléthorique.

En tout cas le bilan est clair. La surcapacité noie tous les secteurs. Dans le conteneur, entre 1995 et 2015, la flotte a été multipliée par 9 alors que le trafic ne l'a été que de 4,5. La croissance des vraquiers s'est retrouvée embourbée par les commandes pléthoriques de 2007 et 2008. Le résultat de ces commandes ce sont les bas niveaux des taux d'affrètement depuis 2009. Il en va de même des prix du transport rognant la rentabilité des compagnies et leur viabilité.

¹ - Mémoire de fin d'études, les pertes financières liées à l'exploitation des navires de commerces et leurs prises par les assurances (Loss of hire insurance), présenté par AMARI Zoubir, 28^{ème} promotion, décembre 2010.

² - Note de Synthèse (Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes- Saint Nazaire (ISEMAR) N°187 - Février 2017.

2- Vitesse et gigantisme¹ :

Réduire les temps de transport est un enjeu fondamental qui modifie la physionomie des navires du futur. Il s'agit des bateaux dont la vitesse atteint environ 45 noeuds (80 km/h) contre 35 noeuds pour les navires « conventionnels ». Les Navires à Grande Vitesse ou NGV, destinés principalement au transport des passagers, s'attachent à dépasser ces performances.

L'une des marques de ces dernières années est la course au gigantisme. La recherche des économies d'échelle est au cœur de la croissance des navires. En 1997, les plus grands porte-conteneurs étaient tout juste post-panamax (6 600 evp). En 2006, l'Emma Maersk ouvre le temps des maxi PC. Onze ans plus tard, la taille a doublé avec les livraisons des premiers 20 000 evp. Le gigantisme touche aussi d'autres secteurs, les minéraliers géants de Vale, les méthaniers Q Max du Qatar, les car-carriers, les paquebots. À la question, y a-t-il une limite ? Le bon sens dit que le format maximum pour l'accessibilité des ports est 16 m de tirants d'eau et 400 m de long. Les gabarits en hausse se sont avérés une contrainte pour les ports.

Ce changement d'échelle a un impact considérable sur la structure des ports qui doivent intégrer les nouvelles données du gigantisme. Tous les ports ne pouvant accueillir des navires de très grande taille, il est envisagé de créer des « hubs », avec redirection vers des ports de taille plus modeste au moyen de bateaux de plus petite taille.

A titre d'exemple, le gigantisme a touché les deux grands canaux. Panama a mis en service en 2016, après 11 ans de travaux (4,5 Mds \$), ses nouvelles écluses en créant un format newpanamax (13 000 evp pour un PC). L'Égypte a dépensé le double pour une seule année de travail pour fluidifier le canal de Suez. Dans un cas comme dans l'autre, les effets sont relativement faibles sur le commerce maritime, car en fait les routes maritimes sont matures.

3- Les nouvelles technologies appliquées aux navires :

Avec l'application des nouvelles technologies au transport maritime, les initiateurs des navires du futur ont pour ambition de créer des bâtiments propres et intelligents. Dans le même temps, la physionomie des transports maritimes est fonction de l'intensification des échanges mondiaux, et l'accroissement des volumes transportés, tout comme la recherche d'optimisation des coûts, se traduisent par des économies d'échelle.

4- Des navires plus respectueux de l'environnement :

Le navire éco-efficace est une des pistes de réflexion des transporteurs, Le navire du futur met en œuvre plusieurs procédés visant à limiter les sources de pollution : le contrôle et la diminution des eaux de ballast, des carburants utilisés, des gaz à effet de serre. Les prototypes actuels intègrent les énergies renouvelables et sont à « énergie positive ». Le catamaran Turanor PlanetSolar, véritable « bateau ambassadeur des énergies renouvelables », a pour ambition de réaliser le premier tour du monde à l'énergie renouvelable. Il est recouvert de 500 m² de panneaux solaires, stockant par la suite l'énergie dans de mini-batteries capables de propulser le navire à une vitesse de 15 noeuds.

¹ - Bulletin technique Scor, Global P&C, septembre 2011.

La reconversion des anciens navires en plateformes de production d'énergie renouvelable est une option amenée à se développer dans les années à venir, bien qu'elle ne soit qu'au stade du concept ou de la pré-industrialisation à ce jour. Les stations énergétiques mobiles donnent cours à une multitude de déclinaisons possibles : ainsi, le projet « Physalia » du cabinet d'architecture Vincent Callebaut est un navire « autonettoyant » qui absorbe et recycle par photocatalyse les pollutions (résidus chimiques et carbonés) rejetées par les autres navires et par les industries proches des fleuves ou des côtes.



**CHAPITRE I : LE CADRE REGLEMENTAIRE DU
TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE ET LES
RISQUES LIES AUX NAVIRES DE COMMERCE**

CHAPITRE I : LE CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE ET LES RISQUES LIES AUX NAVIRES DE COMMERCE

Les pouvoirs publics ont réformé le code maritime, ce qui a permis l'ouverture de l'activité de transport maritime au secteur privé algérien et aux professionnels désireux de créer des compagnies d'armement maritime. Les pouvoirs publics ont fini par comprendre qu'il n'y a pas d'opposition entre les armateurs, qu'ils soient dans le secteur public ou privé.

Cette modification a touché le navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes, le régime de responsabilité du transporteur. Ce nouveau code a apporté une révolution dans le domaine de l'exploitation portuaire, en ouvrant les activités de manutention et d'acconage au privé.

Le navire et son exploitant, pendant l'expédition maritime, sont soumis aux aléas de la mer et aux responsabilités qu'ils peuvent avoir à l'égard des tiers. Les assurances maritimes à caractère indemnitaire ont pour objet la perte que subit l'assuré dans ses biens et du fait de ses responsabilités à l'égard des tiers par suite de la survenance d'un risque.

Ainsi, Ce sont ces risques que nous allons nous efforcer de présenter ici afin de montrer la nécessité pour l'Armateur de souscrire à la fois une assurance de chose et une assurance de responsabilité.

SECTION 01 : LE TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE

1- Cadre réglementaire

Le transport maritime en Algérie est régi par le Code Maritime Algérien (CMA) qui trouve ses sources dans :

- **L'Ordonnance 76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime algérien.**
- **La Loi 98-05 du 25 juillet 1998 modifiant et complétant l'ordonnance 76-80.**
- **De nombreux autres textes législatifs et réglementaires qui sont :**
 - ❖ Antérieurs à l'ordonnance 76-80 (ex : l'ordonnance 75-40)
 - ❖ Postérieurs à l'ordonnance 76-80 et la loi 98-05 qui mettent en place :
 - la privatisation du transport maritime et des activités auxiliaires,
 - la gestion et la sécurité des ports,
 - les relations de travail des marins,
 - la prévention et la lutte contre la pollution etc.

La particularité du CMA est qu'il contient pêle-mêle les règles de droit portuaire, de droit social et de droit des transports. Il s'inspire des conventions internationales que l'Algérie a ratifiées.

Il est composé de **3 livres** :

- ✓ De la navigation et des gens de mer (Livre I)
- ✓ De l'exploitation commerciale du navire (Livre II)
- ✓ De l'exploitation portuaire (Livre III que la loi 98-05 a ajouté)¹.

¹- Relations juridiques Troisième année licence (LMD), Module de droit maritime(2011), Mme BOUKHATMI.F
Professeur faculté de Droit, Université d'Oran.

2- Caractères principaux du nouveau code maritime algérien¹

Les pouvoirs publics ont opté pour la réforme du CMA pour l'adaptation du cadre institutionnel et donc permettre l'ouverture de l'activité de transport maritime au secteur privé algérien et aux professionnels désireux de créer des compagnies d'armement maritime.

Parmi les réformes qui ont été faites sur le code maritime Algérien, on trouve celle qui a touché le navire. Ci-dessous un aperçu sur ce qui a été dit sur le navire dans le code maritime Algérien :

2-1 Définition

Le navire est défini par l'**art.13** du CMA comme : « Tout bâtiment de mer ou engin flottant effectuant une navigation maritime, soit par son propre moyen, soit par remorque d'un autre navire, ou affecté à une telle navigation ».

2-2 Individualisation du navire

Les éléments d'individualisation des navires sont : le nom, le tonnage, le port d'attache et la nationalité.

2-2-1 Nom

Chaque navire doit avoir un nom qui le distingue des autres bâtiments de mer. Les navires jusqu'à 10 tonneaux de jauge brute, sont caractérisés par un numéro comme ils peuvent porter un nom. Le nom doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe en caractère arabe et latin.

2-2-2 Tonnage

Le deuxième élément de l'individualisation des navires, tonnage et jauge, qui est défini comme l'expression de la capacité intérieure du navire.

La jauge du navire a une importance considérable quant à son exploitation, car elle permet de déterminer les droits et taxes inhérents au passage des navires dans un port. Elle permet aussi de calculer le plafond de limitation de responsabilité du propriétaire du navire. L'opération de jaugeage est effectuée par l'autorité administrative compétente ou par le service des douanes.

2-2-3 Port d'attache

Le port d'attache du navire est celui du lieu de son immatriculation. Généralement, le choix du port d'attache dépendra souvent des taxes professionnelles et comme en Algérie, le seul armateur propriétaire est l'état, cette notion n'a pas d'importance.

Le nom du port d'attache du navire doit être indiqué sous le nom du navire qui figure sur la poupe en caractère arabe et latin.

¹ - M. NEFOUS, le nouveau code maritime algérien. Mémoire DESS, centre CDMT, Université Aix-Marseille, promotion 2000 p67.

2-2-4 Nationalité du navire

2-2-4-1 Conditions d'algérianisation des navires :

A-1/ Conditions de propriété : La convention des nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires de 1986 dans son **art.7** laisse la possibilité à l'état d'immatriculation de choisir dans sa législation nationale, soit les dispositions concernant la propriété, soit celles relatives à l'équipage des navires ou même les deux à la fois.

Le législateur algérien s'est inspiré de la convention de 1986, puisque l'art.28 du CMA dispose : « pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit appartenir pour 51% au moins à des personnes physiques ou morales de nationalité algérienne.

Cet article a été modifié par le nouveau texte quant à la participation des nationaux, personnes physiques ou morales à la propriété.

1- Personnes physiques

L'Art.28 du nouveau code exige une part à 100% algérienne pour les personnes physiques. Ce qui confirme l'impossibilité pour les étrangers de posséder des navires, surtout que l'état algérien est le seul propriétaire de tous les navires de commerce.

2- Personnes morales

Le nouveau code a modifié les conditions d'attribution du pavillon algérien aux personnes morales et il exige la nationalité :

- dans les sociétés de personnes, les sociétés en nom collectif ou les associés commanditaires ;
- dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de majorité des parts ;
- dans les sociétés par actions, les propriétaires de la majorité du capital et, selon le cas, le président directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration ou le directoire et la majorité du conseil de surveillance.

A-2/ Composition de l'équipage

Pour obtenir la nationalité algérienne, le navire doit être pourvu d'un équipage composé de marins algériens. Toutefois, il est possible qu'une certaine proportion de marins étrangers fasse partie de la composition de l'équipage ou embarque au service d'un navire algérien.

En droit algérien, la règle de l'équipage est une condition préalable pour l'attribution de la nationalité algérienne.

2-2-4-2 Acte de nationalité

La nationalité algérienne d'un navire est attestée par un acte de nationalité dit : « acte d'algérianisation » qui confère la qualité de bâtiment algérien, cet acte de nationalité lui permettant de battre le pavillon national et de jouir des droits qui s'y rattachent.

Tout navire doit obligatoirement avoir une nationalité, et il ne peut en avoir qu'une seule. Celle-ci permettra de déterminer l'Etat responsable en cas de violation du droit international par un navire.

La demande d'obtention de l'acte d'algérianisation doit être accompagnée des pièces suivantes :

- 1 - Le titre de propriété du navire ;
- 2 - Le nom du propriétaire ou de l'armateur du navire et s'il y a plusieurs copropriétaires, leurs noms avec l'indication du nombre de leur parts ou de leurs quotas ;
- 3 - Le certificat de jauge ;
- 4 - La liste d'équipage ;
- 5 - Le certificat de franc-bord ;
- 6 - L'inventaire de matériel d'armement ;
- 7 - Une déclaration sur l'honneur du propriétaire du navire ou de l'armateur non propriétaire, de ne pas abuser de l'acte d'algérianisation, de ne pas le céder, le vendre ni le prêter et à le restituer à l'autorité administrative maritime si le navire ne répondait plus aux critères d'algérianisation ;
- 8 - Acte d'algérianisation provisoire ;
- 9 - Procès verbal d'inspection de la mise en service du navire ;
- 10 - Timbre fiscale de 1000 DA.

L'acte de nationalité a une valeur fondamentale car il établit la nationalité algérienne aux navires, les soumet au droit algérien et leur permet de réclamer la protection de l'état algérien.

3- L'Algérie et les conventions internationales

Il faut rappeler que les conventions internationales sont des instruments qui nécessitent plusieurs étapes avant que leur mise en œuvre par les Etats contractants soit accomplie.

Tout d'abord, il y a l'étape de la rédaction du « brouillon » sur la base duquel les représentants des pays feront leurs discussions. Cette étape, dans le domaine de l'unification du droit maritime, a été premièrement jouée par le CMI. Ce rôle a été acquis, après le désastre environnemental de 1967 provoqué par le navire Torrey Canyon, qui a conduit à l'adoption de la CLC 1969, par l'agence spécialisée en droit maritime des Nations Unies, c'est-à-dire par l'OMCI, devenu OMI.

Une fois le texte de base élaboré, une deuxième étape s'ouvre avec la conférence internationale diplomatique, à laquelle participent les représentants des Etats. Au sein de la conférence il y aura l'éventuelle approbation finale d'un texte, qui sera le traité diplomatique, signé par les représentants des pays qui ont participé à la conférence et qui l'auront accepté. Pour son intérêt l'Algérie a ratifié certaines conventions maritimes internationales, qui sont au profit de ses engagements avec les différents partenaires de transport maritime. La plupart des conventions ratifiées par l'Algérie étaient sous l'égide de l'organisation maritime internationale.

Tableau N° 01 : Quelques Conventions maritimes internationales ratifiées par l'Algérie¹.

N°	Intitulé de la convention	Institution	Date de signature	Date de ratification	Décret de mise en œuvre
01	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) 1960 et 1974	OMI	27.08.1983	03.03/1984	Décret n°83-510
02	Convention internationale de 1966 sur les lignes de charges (convention LL)	OMI	04/10/1976	04/01/1977	R/Non publié
03	Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG de 1972)	OMI	04/10/1976	01. 08.1987	Décret n° 87-44
04	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)	OMI	28/10/1988	26 /01/ 1989	Décret N° 88-88
05	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR)	OMI	05/01/83	13 Novembre 1982	Décret n° 82-340
06	Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78)	OMI	31 Mai 1988	31/01/1989	Décret N° 88-108
07	Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	OMI		04 Août 1987	Décret N° 87-44

¹ - Etat de ratification des conventions internationales dans le domaine maritime, Ministère des transports Algérien (département Maritime).

**CHAPITRE I : LE CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE ET
LES RISQUES LIES AUX NAVIRES DE COMMERCE**

08	Convention internationale de 1989 sur l'assistance	OMI		23 novembre 2011	Décret présidentiel n° 11-385
09	Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires.	PNUE			
10	Convention de Bruxelles de 1924	CNUCED			Ratifiée
11	convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.	CNUCED		08.06.1964	Décret n° 64-172
12	convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	CNUCED		06.12.2003	Décret n°03-474
13	Convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, dite convention de Barcelone	PNUE		26.01.1980	Décret N° 80-14
14	Convention n° 8 sur les indemnités de chômage (naufage), 1920	OIT		19.10.1962	Ratifiée
15	Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA)	OMI		30 Septembre 1997	Décret N° 97-373
16	Protocole de 2005 relatif à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, fait à Londres le 14 octobre 2005. (SUA)	OMI		3 novembre 2010	Décret Présidentiel n° 10-272

4- La flotte maritime Algérienne :

La possession d'une flotte maritime était depuis longtemps signe de souveraineté et de puissance tant pour les pays en voie de développement (PVD) que pour les pays développés. Pour ces derniers, elle est le moyen d'affirmer leur puissance politique et leur présence en mer. De leur côté, les PVD, la possession d'une flotte est motivée par «les raisons de prestige et de souveraineté nationale, la volonté d'indépendance économique, la nécessité d'équilibrer la balance des paiements, l'influence exercée au sein des conférences maritimes, la promotion des exportations, la diversification de l'emploi... »

Pour le cas de l'Algérie, la création d'une flotte marchande a pour mission principale, d'atteindre les objectifs macro-économiques suivants¹

- La sécurité des approvisionnements, notamment en produits stratégiques ;
- L'action à la baisse sur les taux de fret pratiqués par les armateurs concurrents des pays tiers dans le commerce bilatéral de l'Algérie.

4-1 Constitution de la flotte maritime Algérienne

La véritable constitution d'une flotte nationale a commencé à partir du début des années 70, notamment celle destinée au trafic du vrac sec et des hydrocarbures (pétroliers, cargos, pinardiers, méthaniers et ammoniaquiers). Toutefois, le taux de couverture du commerce extérieur était faible, mais il a connu une forte croissance entre 1970 et 1980.

Selon SARI Djilali « la part totale de la flotte nationale dans le commerce extérieur n'a cessé de s'accroître en passant de 7,5% en 1970 à 23% en 1980 avec des tonnages respectifs de 3,9Mt à 17,6 Mt en 1980, soit un taux de 351% »².

Aujourd'hui, l'Algérie n'assure qu'environ 2% du transport maritime de marchandises, le reste, pour une valeur de 4 milliards de dollars, étant aux mains de pavillons étranger³. Ce recul se confirme dans la diminution du nombre de navires toutes catégories confondues, passant de 67 unités à 28 unités entre 2002 et 2016. Cela en dépit de l'appui de l'Etat en tant que propriétaire du pavillon, le monopole du cabotage national et le trafic externe réservé à la flotte nationale. Cette dernière est limitée au trafic méditerranéen, à l'exception de quelques lignes maritimes Algérie-USA, Algérie - la cote Sud Ouest du continent Africain (Abidjan et Libreville) et Algérie - Moyen-Orient.

Un plan de développement du pavillon national prévoit l'acquisition de 25 navires dont 18 cargos pour Cnan Nord et sept (7) navires pour Cnan Med, l'autre filiale du groupe CNAN.

L'objectif est de satisfaire la demande croissante en termes de transport maritime qui demeure le principal mode d'acheminement (95%) de marchandises importées en Algérie.

¹ - Mémoire online : La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur, par mohamed kheyar zerouklane, université de Béjaia- licence en sciences économiques 2008.

² - Mémoire online : La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur, par mohamed kheyar zerouklane, université de Béjaia- licence en sciences économiques 2008

³ - 213-Info.com, Dimanche, 15 Octobre 2017.

Le plan vise principalement à augmenter la part des armateurs nationaux à 25% du marché algérien de transport maritime de marchandises hors hydrocarbures à l'horizon 2020, par l'utilisation d'une flotte adaptée, et ce, soit en propriété soit affrétée¹.

4-2 Composition de la flotte maritime Algérienne

A l'heure actuelle, le pavillon national est composé des armateurs suivants :

- La Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN Nord), chargée du transport de marchandises générales qui détient *sept (7) navires en propriété de type General Cargo*².
- La Compagnie Nationale de Navigation Méditerranée (CNAN Med) qui détient deux (03) navires de type General Cargo.
- L'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV) : dispose de 04 navires dont un affrété. Cette compagnie dispose aussi de deux monocoques acquis récemment pour le transport maritime urbain³
- HYPROC Shipping Company, une compagnie maritime du groupe Sonatrach, spécialisée et leader dans le transport des hydrocarbures. Elle dispose d'une flotte de 14 navires⁴.
 - 7 navires transporteurs de GNL chargeant des terminaux d'Arzew et de Skikda à destination des clients de Sonatrach.
 - 5 navires transporteurs de GPL assurant des livraisons aussi bien en cabotage national qu'en trafic international.
 - 2 navires bitumiers pour le transport du bitume.
- Nolis-Spa, créée en 2000, est le premier armateur privé de droit Algérien. Sa création a pour but de répondre aux attentes stratégiques du groupe Cevital en matière de transport maritime.

Ses activités principales sont : l'affrètement et le frètement des navires vraquiers et tankers, le transport maritime en ligne régulière, l'armement et l'exploitation technique des navires en propriété, la consignation maritime, s'est développée depuis, pour devenir un acteur incontournable dans l'industrie maritime Algérienne

Chiffres clés :

- navire en propriété ;
- plus de 100 navires vraquiers et tankers affrétés annuellement ;
- 2 agences de consignation en toute propriété (Bejaïa et Alger).

Ces chiffres nous conduisent à mettre en exergue les types d'affrètements et les responsabilités qui ont découlent.

¹ - Algérie Poste Service, publication du 26/06/2015 à 09:52.

² - www.cnangroup.com/CNAN_NORD/Flotte.

³ - www.algerieferrys.dz, Flotte.

⁴ - <http://www.hyproc.dz/potentialite.html>

SECTION 02 : LES TYPES D’AFFRETEMENTS ET DOCUMENTS NECESSAIRES A BORD DU NAVIRE

Définition d’Affrètement¹ : Opération de location par laquelle un fréteur (loueur) loue à un affréteur (locataire) un navire ou une partie d’un navire, généralement pour le transport de marchandises ou de passagers. Il existe différents types de contrats d’affrètement selon la manière dont est répartie l’exploitation du navire entre fréteur et affréteur.

1- Les types d’affrètements

En droit maritime Algérien : le contrat d’affrètement s’entend d’une convention par laquelle le fréteur s’engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d’un affréteur.

L’affrètement doit être prouvé par écrit. La charte-partie est l’acte qui énonce les engagements des parties. Cette règle de preuve ne s’applique pas aux navires de moins de dix tonneaux de jauge brute.

Selon l’Art. 643 du code maritime Algérien, la charte-partie doit mentionner notamment :

- les éléments d’individualisation du navire ;
- les noms et les domiciles du fréteur et de l’affréteur ;
- le taux de rémunération pour l’affrètement du navire ;
- la durée du contrat ou l’indication des voyages à accomplir.

En matière de relations maritimes internationales, le contrat d’affrètement est régi par la loi du pavillon du navire sauf convention contraire des parties. Lorsque les parties au contrat d’affrètement sont de nationalité algérienne, le droit algérien est applicable.

Les activités d’affrètement de navires peuvent être exercées par toute personne physique de nationalité algérienne ou toute personne morale de droit algérien ayant la qualité d’armateur et dont le centre principal d’activité se trouve sur le territoire national.

L’affrètement se décline en trois principaux types de contrat :

1-1 Affrètement à temps² (time charter en anglais) :

Se définit comme le contrat par lequel le fréteur s’engage à mettre un navire armé et équipé à la disposition de l’affréteur pour un temps défini par la charte-partie, cela en contrepartie d’un fret. L’affréteur assure la gestion commerciale tandis que le fréteur conserve la gestion nautique.

Le fréteur est tenu de mettre à la disposition de l’affréteur à la date et au lieu fixés, le navire désigné en bon état de navigabilité, convenablement armé et équipé, muni des documents prescrits et apte à accomplir les opérations prévues à la charte-partie.

Le fréteur est tenu de maintenir le navire en bon état de navigabilité pendant toute la durée du contrat, d’assurer le navire, de payer les salaires et accessoires de salaires de l’équipage, de lui fournir les approvisionnements convenables, et toutes les prestations requises.

¹ - Glossaire du transport maritime, DELMAS, CMA-CGM.

² - Code maritime Algérien, page 78.

1-1-1 Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des dommages subis par la marchandise embarquée à bord du navire s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur. Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Le fréteur est responsable de tout dommage résultant d'un retard qui lui est imputable ou de la perte du navire ou du fait qu'il est devenu irréparable, à moins qu'il ne prouve que ces événements soient survenus sans aucune faute ou négligence de sa part ou de quelqu'un pour qui il est responsable.

1-1-2 Responsabilité de l'affréteur

L'affréteur est responsable des dommages subis par le navire du fait de son exploitation commerciale, l'usure normale du navire étant exclue.

L'affréteur supporte seul la contribution du fret à l'avarie commune.

1-2 Affrètement coque-nue¹ (bareboat charter en anglais) :

Se définit comme le contrat par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur un navire sans armement, ni équipement, cela en contrepartie d'un fret, moins important que celui demandé pour l'affrètement à temps.

Le fréteur est obligé de conférer à l'affréteur, à la date et au lieu fixés, le navire déterminé en bon état de navigabilité et apte au service auquel il est affecté.

Pendant la durée du contrat, le fréteur est tenu de pourvoir à toutes les réparations et aux remplacements dus aux vices propres du navire et à l'usure normale du navire.

1-2-1 Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des dommages résultant d'un défaut de navigabilité ou d'un vice propre du navire, à moins qu'il n'établisse qu'aucune faute ou négligence ne peut lui être imputable ou à toute personne pour qui il est responsable.

1-2-2 Responsabilité de l'affréteur

L'affréteur possède la gestion nautique et commerciale du navire et à ce titre, il demeure seul responsable de toutes les obligations contractées par le capitaine pour le service du navire.

Il garantit le fréteur contre toutes les demandes des tiers.

Sont à la charge de l'affréteur :

- 1 - l'entretien du navire, les réparations et les remplacements du navire ;
- 2 - tous les frais d'exploitation du navire ;
- 3- les frais d'assurance du navire.

¹ - Code Maritime Algérien, page 80

1-3 Affrètement au voyage¹ (voyage charter en anglais) :

Se définit comme le contrat par lequel le fréteur s'engage, en contrepartie d'un fret, à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, tout en conservant la gestion nautique et commerciale, il reçoit dans ce cas la marchandise de l'affréteur à bord de son navire qu'il déplace d'un port maritime à un autre.

Le fréteur est tenu :

- 1** - de présenter et de maintenir le navire pendant le voyage en bon état de navigabilité convenablement armé, équipé et approvisionné, muni des documents prescrits et d'une manière générale, pleinement apte à accomplir des opérations prévues dans la charte-partie ;
- 2** - de faire toutes diligences pour exécuter le ou les voyages prévus par la charte-partie.

1-3-1 Responsabilité du fréteur

Le fréteur est responsable des dommages subis par les marchandises reçues à bord par le capitaine en exécution des dispositions de la charte-partie.

Le fréteur peut se libérer de cette responsabilité lorsqu'il prouve soit qu'il a satisfait à ses obligations de fréteur soit que les dommages ne proviennent pas d'un manquement à ses obligations, soit que les pertes ou dommages sont dus à la nautique du capitaine ou de ses préposés.

1-3-2 Responsabilité de l'affréteur

Cette responsabilité est rarement très limitée voir inexistante, mais de nos jours, la responsabilité de l'affréteur est de plus en plus recherchée pour les dommages que son produit cause au navire.

2- Distinction entre la gestion Nautique et la gestion commerciale :

2-1 La gestion nautique

Elle comprend les prises en charge suivantes :

- Frais d'armement et d'entretien du navire ;
- Salaires de l'équipage ;
- Assurance corps et machine ;
- Assurance responsabilité civile (P&I Clubs).

2-2 La gestion commerciale

Elle comprend les prises en charge suivantes :

- Soutes ;
- Taxes et droits d'escale ou de port ;
- Frais de pilotage ;
- Frais de remorquage.

¹ - Code Maritime Algérien, page 75.

3- Titres et documents nécessaires à bord du navire :

Tout navire est sujet à tous moments dans les ports algériens au contrôle de l'autorité administrative maritime. Ce contrôle a pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et de s'assurer que le navire réunit les conditions de bonne navigabilité, les conditions de travail, d'hygiène et d'habitabilité à bord et que, d'une manière générale, son état correspond aux indications portées sur les titres de sécurité.

Dans le cas où le navire ne réunit pas les conditions réglementaires de sécurité, l'autorité administrative maritime prend toutes les mesures nécessaires en particulier par le refus de délivrance de renouvellement de prorogation ou par le retrait des titres de sécurité pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage.

Lorsqu'il s'agit d'un navire étranger, le consul du pays d'immatriculation est tenu informé de cette intervention, lequel peut, sur sa requête, faire inspecter le navire par une commission locale d'inspection en vue de la délivrance à titre provisoire, des certificats de sécurité correspondants, par l'autorité administrative maritime.

3-1 Titres de navigation et documents à bord¹ :

Tout navire pratiquant la navigation maritime doit obligatoirement disposer à bord, de titres de navigation délivrés par l'autorité administrative maritime. Ces titres sont :

- l'acte de nationalité,
- le rôle d'équipage,
- le permis ou la carte de circulation.

Aucun navire ne peut prendre la mer s'il n'est muni d'un titre de navigation.

Outre les titres de navigation énumérés précédemment, les navires sont tenus d'avoir à bord, notamment :

- le certificat de jaugeage, le certificat de cote ou le certificat de navigabilité ;
- le certificat de sécurité en ce qui concerne les navires transportant plus de douze passagers (Certificat PAL);
- les certificats réglementaires des visites prescrites ;
- le livre de bord ;
- les journaux de la machine et de la radio ;
- les documents douaniers et sanitaires ;
- tous autres documents prescrits par les règlements.

3-2 Titres de sécurité :

Tout navire doit obligatoirement être muni de permis et de titres de sécurité en ce qui concerne notamment :

- la sécurité des navires à passagers,
- la construction,
- le matériel d'armement, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie pour les navires de charges.

¹ - Code maritime Algérien, Article 189, page 26.

3-3 Titre spécifique aux navires transportant l'hydrocarbure en vrac : (Certificat CLC)

Le propriétaire d'un navire transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou une garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution.

Cette obligation de souscrire une assurance ou une garantie financière ne s'applique pas à un navire propriété de la République algérienne. Pour ce type de navire, il doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité administrative maritime attestant que le navire est la propriété de la République algérienne et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article 121 du code maritime Algérien.

Outres les titres et documents cités précédemment, on trouve les documents suivants :

a) Certificat ISPS

Le code international de gestion pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Entrée en vigueur le 1^{er} Juillet 2004.

b) Certificat STCW

Certificat de formation à la sûreté des membres de l'équipage.

c) Certificat d'Assurance : un document qui certifie que le navire est assuré pendant un voyage ou pendant une période déterminée.

d) Certificat de gestion de la sécurité

Ce certificat doit satisfaire aux prescriptions du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, (ISM code : International Safety management) entrée en vigueur en juillet 2002, applicable aux navires qui ont un tonnage > 500 UMS.

Introduit dans la convention Solas (convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer), son application est obligatoire pour tous les Etats membres.

3-4 Liste des certificats statutaires de l'Armateur ENTMV :

La plupart des certificats que doit avoir l'armateur en sa possession sont délégués à la classe à l'exception des documents de la sûreté qui relèvent exclusivement de l'autorité du pavillon (l'administration centrale) et le certificat de sécurité pour navire à passager qui relève de l'administration locale.

- Certificat International de jaugeage
- Certificat International de Franc Bord
- Attestation de conformité avec la COLREG
- Certificat de sécurité pour navire à passager
- Attestation de conformité de règles de navigation de Suez
- Document de conformité DOC délivré par la compagnie
- Fiche Synoptique Continue « FSC », délivrée en vertu des dispositions de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- Document de conformité, délivré en vertu des dispositions de la convention Solas 1974.

- Certificat de Gestion de la Sécurité « Safety Management Certificate », délivré en vertu du code ISM.
- Certificat International de sûreté du navire « ISSC », délivré en vertu des dispositions du code ISPS.

D'autres certificats existent, mais ceux-ci concernent la responsabilité de l'armateur, ces derniers, seront mentionnés dans la partie P&I Club.

SECTION 03 : RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

Le risque se définit comme l'éventualité d'un événement aléatoire. C'est un événement préjudiciable futur et incertain, en dehors de la volonté des parties contre lequel l'assuré veut se prémunir. Le risque doit être réel. Sa réalisation a pour conséquence le sinistre.

Le risque peut être lié à la mer et à ses dangers. Ces dangers sont naturels et relativement prévisibles (tempête, gel, etc.) ou imprévisibles (tsunami, collision avec objet flottant ou semi-submergé, arbre, iceberg, etc.). Ils sont aussi anthropiques (collision avec sous-marin, autre navire, épave, contact avec mine ou munitions immergées). Le risque dépend aussi de l'état des navires et des compétences des équipages (l'erreur humaine est souvent un des multiples facteurs à l'origine des accidents), de la dangerosité des produits transportés, aux guerres, actes de piraterie ou de terrorisme. La densité croissante de navires de plus en plus rapides et transportant des tonnages croissants de substances dangereuses est un autre nouveau facteur de risque.

Le navire est exposé à ces différentes catégories de risques que nous nous contenterons de présenter sous forme d'une simple énumération explicative.

Dans le but de présenter une énumération des risques considérés, nous nous fonderons, en ce qui concerne cette section, sur l'imprimé de la police corps que nous avons choisie d'étudier pour la réalisation de notre travail, à savoir la police corps française.

1- Risques inhérents à la fortune de mer :

La fortune de mer est un événement dommageable qui survient pendant une expédition en mer, tout ce qui survient par la mer ou sur la mer. C'est généralement lié à l'état de la mer (agitée, très houleuse) et au vent (tempête). La fortune de mer est considérée comme un cas de force majeure propre au droit maritime.

Cependant, les risques qui peuvent survenir pendant l'expédition maritime sont les suivants :

a) La tempête¹

Vent violent qui provoque une agitation anormale des flots. Ce n'est surtout pas un événement insurmontable et imprévisible équipollent à la force majeure, c'est le gros temps qui désarrime la cargaison ou la mouille par le fait du vent et des vagues déferlantes que l'on rencontre souvent lors d'une traversée sans qu'ils aient pour cela un caractère anormal ou cyclonique, mais qui cependant endommagent le navire.

¹ - Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane.

b) Gel

Abaissement de la température atmosphérique à des valeurs négatives entraînant la congélation de l'eau.

c) Le naufrage du navire

Un naufrage est la perte totale ou partielle d'un navire par accident de navigation plus au moins immergé dans l'eau et hors d'état de naviguer.

d) L'échouement¹

C'est l'impossibilité pour le navire, arrêté dans sa navigation, de se mouvoir parce qu'il touche le fond de la mer. Il constitue un sacrifice volontaire fait par le capitaine pour le salut commun du navire et de la cargaison.

e) L'abordage

Est considéré comme abordage tout heurt matériel ou collision entre les navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure ainsi qu'un engin flottant non amarrés à poste fixe sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit. Il est un fait matériel qui donne lieu à une réglementation particulière de la responsabilité de l'armateur.

f) Le Heurt

C'est le fait d'entrer assez rudement en contact contre un corps fixe, mobile ou flottant. Le heurt d'un autre bâtiment n'engagera la responsabilité du navire abordeur qu'en cas de faute établi contre lui.

La distinction juridique entre l'abordage et le heurt mérite d'être soulignée. La responsabilité du fait d'un abordage est une responsabilité fondée sur la faute commise : la réparation des dommages et des préjudices causés au tiers lésé n'est due que dans la mesure et dans la proportion de la faute prouvée du navire assuré, alors que le heurt causé par le navire contre un bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute².

g) L'incendie, l'explosion soudaine des appareils moteurs :

Evènements qui sont la conséquence de la faute du capitaine et des gens de mer ou même des préposés terrestres de l'armateur.

Evènements qui tiennent à l'intervention des éléments naturels et généralement de la force majeure.³

h) L'échouage⁴

Ce risque se traduit par l'immobilisation du navire résultant de l'insuffisance de la hauteur d'eau ou du manque d'eau imputable aux mouvements de la marée. C'est une réalisation prévisible.

¹ - Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane

² - Idem

³ - Idem

⁴ - Mémoire : Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, présenté par Mathieu COSTANTINI, 2005. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

i) La contribution aux avaries communes

Cette notion n'existe que dans le droit maritime et nulle part ailleurs. En effet l'avarie commune est une règle qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile. Il y a des avaries dommages et des avaries frais.

Les avaries dommages concernent les dommages matériels subis par le navire ou la cargaison ; les avaries frais concernent les frais de remise en état du navire à titre provisoire pour lui permettre de continuer son voyage jusqu'au port de destination.

j) Piraterie

La piraterie désigne une forme de banditisme pratiquée sur mer par des marins appelés pirates. Il existe deux types de piraterie, une piraterie dite « lucrative » relative aux risques ordinaires, et la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre et assimilés.

k) Terrorisme

Acte criminel projeté ou calculé en vue de provoquer un état de terreur dans le public, à un groupe de personnes ou à une personne spécifique pour des motivations Politique, Religieuse ou Economique.

l) Risque de guerre¹

Il s'agit de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, de représailles, de torpilles, de mines et tous autres engins de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachent à la guerre, qui auraient des conséquences dommageables pour le navire. Ces risques sont présents aujourd'hui encore lorsque par exemple, les navires sont amenés à se rendre dans certains ports ou à traverser certaines régions où existent ces risques dits de guerre.

m) Capture

C'est le fait de saisie ou de prise du navire par la force en mer.

n) Voie d'eau

Fissure ou ouverture accidentelle dans des œuvres vives.

O) Jet

Le jet à la mer, concerne la marchandise placée sur le pont que le capitaine peut jeter à la mer pour alléger le navire et lui assurer une plus grande stabilité à la suite d'un événement de mer grave : échouement, tempête violente etc.

p) Catastrophe naturelle

Une catastrophe naturelle est un événement d'origine naturelle, subi et brutal, qui provoque des bouleversements importants pouvant engendrer de grands dégâts matériels et humains.

q) Les Emeutes

Mouvement, agitation, soulèvement populaire qui explose en violence à l'occasion d'une situation tendue.

¹ - Mémoire : Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, présenté par Mathieu COSTANTINI, 2005. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

2- Risques inhérents au navire et ses installations

a) Cyber risque¹ : Le transport maritime est de plus en plus exposé aux cyber-risques avec une aide électronique qui prend de l'ampleur pour le contrôle des machines, les outils de navigation ou les alarmes. Les systèmes embarqués sont de plus en plus interconnectés. Or, ils sont aussi plus fréquemment connectés au réseau internet, notamment lors de l'approche des zones portuaires pour les mises à jour où les échanges avec les capitaineries.

Aujourd'hui, les systèmes industriels utilisent abondamment les technologies de l'information alors qu'ils n'ont pas été conçus pour faire face aux cybers menaces qu'elles introduisent. A bord du navire, les automates programmables (API) sont omniprésents et peuvent gérer la conduite et les opérations de cargaison du navire.

Si ces cyber-menaces inquiètent c'est parce qu'aujourd'hui dans un bateau quasiment tout est informatisé. Tout est connecté à internet entre la terre et la mer. Aujourd'hui il est possible pour un hacker ou même un Etat, de détourner des informations, de prendre le contrôle d'un navire ou même de son système d'armement.

b) La vétusté

Il s'agit de la conséquence de l'ancienneté, de l'usure normale ou du mauvais entretien du navire du fait du temps.

c) Le vice propre

Il s'agit d'un défaut qui touche généralement la partie des machines du navire et qui rend le navire impropre à son usage.

d) Le vice caché

C'est un défaut qui n'est pas apparent lors de l'exploitation du navire, ce défaut rend le navire impropre à l'usage auquel il est destiné.

SECTION 04 : RISQUES LIES A LA RESPONSABILITE DU NAVIRE ET DE L'ARMATEUR PAR RAPPORT AUX TIERS.

Les assurances maritimes à caractère indemnitaire ont pour objet la perte que subit l'assuré dans ses biens et du fait de ses responsabilités à l'égard des tiers par suite de la survenance d'un risque.

La responsabilité que nous allons présenter dans cette section est en réalité celle de L'Armateur par rapport aux tiers. Il est en effet d'une part responsable sur un plan contractuel en fonction du champ d'application légal dans lequel il se trouve et d'autre part, pleinement responsable non seulement des conséquences de ses fautes personnelles, mais aussi des dommages causés par le fait du navire, dont il devient gardien, ou de ceux causés par la faute du capitaine et autres préposés.

1- La responsabilité contractuelle

Partant du principe que l'Armateur exploitant est responsable de la bonne exécution des contrats conclus par lui, ainsi que des contrats conclus pour son compte par ses représentants et préposés, sa responsabilité est alors déterminée par le régime contractuel applicable

¹ - <http://www.argusdelassurance.com/risk-management/les-six-failles-cyber-du-transport-maritime>.

Ainsi, le premier risque de ce type est celui de la responsabilité de l'Armateur transporteur envers la cargaison.

En effet, il est responsable des pertes, manquants, dommages et retards touchant les cargaisons transportées ou ayant été transporté à bord du navire ou destinées à l'être, survenant en raison du manquement à ses devoirs et obligations en sa qualité de transporteur soit dans le cadre du contrat de transport ou en raison de l'innavigabilité du navire.

Une deuxième responsabilité réside dans l'obligation contractuelle qu'à l'Armateur de mettre son navire en état de navigabilité.

Les principaux autres risques impliquant la responsabilité contractuelle de l'Armateur sont le remorquage en ce qu'il est régit, en matière maritime, par un contrat, les responsabilités quant à l'équipage ou les passagers c'est à dire les personnes légalement à bord. Doivent ainsi être considérés les dommages corporels, les frais d'hospitalisation, les frais médicaux ou funéraires.

2- La Responsabilité extracontractuelle¹

a) Pollution par hydrocarbures

Le premier risque, en terme de responsabilité extra contractuelle, est celui de la responsabilité du propriétaire de pétrolier pour **dommages de pollution par hydrocarbure**.

Pour ce risque, Il y a lieu de noter qu'il existe une convention (la Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969, modifiée par le protocole de Londres du 27 novembre 1992), qui couvre les dommages occasionnés à toute personne et un plan sous le nom de TOVALOP qui n'indemnise que les Etats.

b) Amendes et pénalités.

L'exploitation du navire doit se faire en accord avec des réglementations multiples dont le non-respect ou la violation notamment de celles se rapportant au service d'immigration ou des douanes peut engendrer des amendes ou autres pénalités imposées à l'assuré, capitaine ou à un membre de l'équipage par une autorité compétente.

c) Abordage

L'abordage a un sens strict et précis et implique un "choc bord à bord de deux navires". L'abordage doit avoir lieu entre le navire assuré et :

Soit un autre navire de mer, soit un bateau de navigation intérieure, soit un engin flottant non amarré à un poste fixe, peu importe si les deux bâtiments qui entrent en collision appartiennent au même propriétaire et peu importe le lieu de la collision.

d) Heurt

Le heurt suppose un contact matériel du navire avec un bien ou une installation. Si on se réfère à la police corps française, ces "biens ou installations" ne peuvent être ni un navire de mer, ni un bateau

¹ - Mémoire : Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, présenté par Mathieu COSTANTINI, 2005. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

de navigation intérieure, ni un engin flottant non amarré à poste fixe, puisqu'il s'agit alors d'un abordage.

e) **Déroutement**

Les frais de déroutement comprennent les droits de ports, les gages et vivres, les matières consommées, les fournitures et provisions dépensées ainsi que les primes d'assurances.

f) **Quarantaine**

Il arrive qu'une épidémie se déclare sur le navire au cours de l'expédition maritime, un tel événement entraîne des dépenses de quarantaine et des coûts de désinfection imposés au navire par une autorité portuaire ou administrative.

g) **Retirement d'épave**

Même lorsque son navire est réduit à l'état d'épave, son propriétaire est responsable des préjudices que cette épave peut causer ; Ainsi, les États riverains peuvent exiger de l'armateur l'enlèvement, la destruction ou le balisage de l'épave dans les cas où elle gêne ou est un danger à la navigation.

Dans cette énumération des risques impliquant la responsabilité extracontractuelle de l'Armateur, il est possible d'autre part d'ajouter la responsabilité quant aux personnes autres que l'équipage et les passagers, à savoir les personnes qui ne sont pas à bord de manière légale ; tel est le cas par exemple des passagers clandestins, réfugiés ou encore des personnes sauvées en mer desquelles l'Armateur sera responsable. Les risques de saisie, cautions ou autres garanties financières ou encore d'immobilisation du navire peuvent aussi être envisagés dans cette section ainsi que le risque de naufrage et le risque d'échouage.

Outre les risques énumérés précédemment, on trouve les risques suivants :

h) **Avarie commune**

La contribution définitive du navire à l'avarie commune pour la part qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps de navire assuré, soit en raison de la limitation de leurs engagements, soit parce que la valeur contributive retenue par l'expert répartiteur serait supérieure à la valeur agréée fixée dans la police d'assurance sur corps.

i) **Assistance**

L'indemnité d'assistance incombant au navire assuré pour le montant qui ne serait pas à la charge des assureurs sur corps, soit en raison de la limitation de leurs engagements financiers, soit parce que la valeur du navire retenue par le juge ou par l'arbitre serait supérieure à la valeur agréée fixée dans la police d'assurance sur corps.



**CHAPITRE II : LES ASSURANCES RELATIVES AUX
CORPS DE NAVIRE ET A LA RESPONSABILITE DE
L'ARMATEUR**

CHAPITRE II : LES ASSURANCES RELATIVES AUX CORPS DE NAVIRE ET A LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR

« La navigabilité serait au navire ce que la pensée est à l'homme »¹.

L'assurance maritime a pour objet la perte que subit l'assuré dans ses biens par suite de la survenance d'un risque. L'assurance maritime est uniquement une assurance de biens et de responsabilité.

Ce qui caractérise l'assurance maritime et la distingue de l'assurance terrestre ou aérienne est la nature du risque (cause du dommage) et non la nature du dommage, ni même celle du bien endommagé. L'assurance maritime est celle qui, traditionnellement, couvre le risque maritime. Il faut comprendre par là le risque né de la navigation maritime, en y englobant certaines des opérations qui en sont le préliminaire ou l'accessoire.

L'objet de l'assurance maritime sera envisagé à travers l'intérêt qui peut être garant, les biens et valeurs qui sont assurables et le risque contre lequel il convient de se prémunir.

A l'origine, c'est la fortune de mer qui comprend tous les cas fortuits. Cette conception, traditionnelle dans tous les pays latins, ne rend pas nécessaire, par sa généralité, l'énumération des risques couverts. Les usages anglo-saxons sont différents parce que seule est garantie la perte dont la cause est un péril couvert par l'assurance, péril de nature maritime qui doit être énuméré par la loi ou désigné par la police. La loi française a donc supprimé l'énumération, la remplaçant par une formule générale.

« L'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou un événement de force majeure »

SECTION 01 : LES COUVERTURES CORPS DE NAVIRE

Le contrat d'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat. Lorsqu'un navire, des marchandises ou autres meubles sont exposés à des périls de mer, ces biens sont désignés sous le nom de « biens assurables ». L'expression « périls de mer » désigne les risques résultant ou découlant de la navigation maritime.

1- L'assurance du navire

L'expression « corps de navire » est traditionnellement utilisée en assurance maritime pour désigner l'ensemble constitué par la coque, les appareils moteurs et tous les accessoires et dépendances (embarcations annexes, engins de levage embarqués, ancres et chaînes, etc.) du navire assuré. Le terme anglais correspondant est « hull » (au sens strict : « coque d'un navire »). Ce terme est associé à l'expression « machinery », l'ensemble d'un corps de navire étant qualifié de « hull and machinery ».

Il s'agit d'un contrat à temps, c'est-à-dire établi pour une durée déterminée, généralement pour douze mois. Toutefois, il peut être établi pour une période plus courte (un seul voyage d'un

¹ - Cécile DE CET BERTIN Introduction au droit maritime, édition Ellipse marketing S.A, 2008.

port à un autre) ou plus longue (il existe des contrats de deux ou trois ans). Aussi, il existe des zones géographiques à l'intérieur desquelles le navire cesse d'être garanti, à moins qu'il n'en ait fait la déclaration préalable aux assureurs. Il s'agit de parties ou de secteurs où la navigation maritime présente des risques anormaux.

2- Les modalités de couverture des navires ¹

Un principe généralement admis dispose que les assurances sur corps de navires sont généralement souscrites soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs soit enfin pour une durée déterminée.

2-1 L'assurance au voyage

L'article 37 L 67 (FR) dispose que « la garantie court depuis le début du chargement jusqu'à la fin de celui-ci, et au plus tard quinze jours après l'arrivée du navire à destination », c'est en quelque sorte une définition de la notion de voyage. L'article 123 de l'ordonnance 95/07 relative aux assurances reprend la même formule : « Pour l'assurance au (x) voyage (s), l'assureur garantit les risques assurés à partir du début du chargement jusqu'à la fin du déchargement du/ou des voyages assurés et au plus tard, quinze (15) jours après l'arrivée du navire au port de destination ».

En cas de voyage sur lest, à savoir un voyage à vide sans marchandise à bord, la garantie commence à courir à partir du démarrage ou de la levée de l'ancre jusqu'à l'amarrage du navire ou la jetée de l'ancre à son arrivée.

Cependant, il faut remarquer que la durée du voyage n'est pas précisée et ne peut l'être dans le temps, il en résulte qu'un voyage peut durer plus longtemps que prévu, c'est le cas du port bloqué ou de situation de quarantaine.

2-2 L'assurance à durée déterminée

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

Dans le cadre de cette forme d'assurance nous sommes face à trois questions :

- Le temps des risques
- Le lieu des risques
- Le séjour au port (chômage).

2-2-1 Le temps des risques

Dans l'assurance à temps ou à durée déterminée, le temps des risques garantis est déterminé par la police dans une clause formelle qui précise le jour et l'heure de la prise d'effet ainsi que pour la fin du contrat. Ici les jours se comptent de zéro à vingt quatre heures d'après l'heure du pays où la police est émise.

En effet, on estime généralement que l'application rigoureuse des termes de la police pourrait engendrer des inconvénients pour l'assuré, notamment dans certaines circonstances.

¹ - Cours IFID, Les assurances maritimes et leur place dans le droit international des transports.

Au moment de l'expiration du terme, le navire peut se trouver en cours de voyage, ou bien en réparation pour des avaries à la charge des assureurs enfin il peut être exposé à des risques que la police a pour objet de garantir.

2-2-2 Le lieu des risques

Si dans les polices au voyage le lieu de navigation ou trajet est énoncé au contrat, dans les polices à durée déterminée, en général les voyages ne sont pas souvent déterminés à l'avance.

A cet effet, la police sur corps énonce en son art 5 que certaines zones constituent des zones de navigations spéciales, ceci parce qu'on considère que ce sont des régions qui présentent des risques particuliers ou aggravants en tenant compte des types de navire.

Cependant, les assureurs acceptent de couvrir ces risques spéciaux à deux conditions :

- Nécessité d'une déclaration préalable à l'assureur avant d'entreprendre le voyage considéré.
- Le paiement d'une surprime correspondant à la zone où le navire doit se rendre et à la période envisagée. Si la déclaration est omise, l'assureur n'est pas tenu lorsque l'assuré envoie son navire en dehors des limites prévues au contrat. Une exception est prévue en cas de changement forcé de route avec obligation de pénétrer dans des eaux interdites par la police, il s'agira soit de force majeure, soit d'un acte d'assistance ou de sauvetage.

Il faut préciser que le changement forcé de route est celui qui est décidé par le capitaine « en dehors de l'armateur et de l'assuré ». Ce changement ne constitue pas pour autant une faute intentionnelle du capitaine, laquelle faute est expressément exclue des garanties de la police.

2-2-3 Le séjour au port

Parmi les particularités des polices à terme, nous avons la notion de séjour au port. Ce point est prévu et réglementé par l'art 16 de la police de façon claire.

Le principe consiste à accorder à l'assuré une sorte de ristourne pour non consommation de risque puisque le navire est immobilisé pour une raison ou une autre.

Ainsi, si le séjour est égal à 15 jours consécutifs au moins dans un port donné, il y a lieu de faire une ristourne de 1/24 ème de la prime annuelle, et ce après avoir retenu sur cette prime le montant correspondant à la couverture pour chômage ou séjour au port.

Si ce délai est dépassé, il sera fait application des ristournes calculées sur la base de chaque tranche de 15 jours consécutifs.

Si le séjour est égal ou supérieur à trente jours consécutifs, il est fait appel dans ce cas au même principe que précédemment, seulement on partira d'un délai de 30 jours consécutifs et non pas de 15 jours.

Il y a lieu de souligner que si l'immobilisation a pour cause des réparations à effectuer sur le compte des assureurs, le nombre de jours de réparation sera déduit du nombre total de jours dont il faut tenir compte pour calculer la ristourne.

Une dernière à l'application de ces ristournes consiste au rejet du principe de celle-ci en cas de perte totale ou de délaissement. En général, ces calculs de ristourne se font à l'expiration du contrat.

3- Les différents modes d'assurance

La police d'assurance sur corps dans son article 1er dispose que « La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré ».

En effet, la garantie la plus utilisée dans le domaine de l'assurance corps est bien la garantie TOUS RISQUES, ensuite la garantie FAP SAUF, et puis trois autres garanties existent mais ne sont pas du tout adoptées par les armateurs de navires de commerce.

3-1 La garantie tous risques¹:

La garantie tous risques, la plus généralement utilisée, est très étendue puisqu'elle inclut la garantie de tous les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par suite de tous accidents, événements ou fortunes de mer. Il n'est donc pas nécessaire, dans le cadre de la police française, de faire une énumération des risques couverts. Ceux-ci le sont de plein droit, automatiquement, par la généralité même et la concision de la formule de garantie employée, et par l'étendue de la notion de fortunes de mer.

Tous les événements qui entraînent une perte, un dommage au navire assuré sont couverts de plein droit, à moins qu'ils ne résultent expressément d'une exclusion énumérée dans la police ou dans la loi, en termes impératifs.

En fait il suffit que l'assuré/ armateur prouve qu'il a subi une avarie ou dommage pour bénéficier de la garantie, et il appartiendra à l'assureur qui conteste la couverture de prouver que la cause originelle du dommage est une cause exclue par les conditions générales ; ici le rôle de l'expert est très important, car c'est sur lui que reposera le moyen de preuve pour accorder la garantie ou au contraire de décliner la couverture.

3-2 La garantie FAP SAUF (*Franc d'avaries particulières Sauf*)

On peut affirmer que les risques majeurs sont couverts à la condition que la cause du dommage figure dans une des garanties limitativement énumérées dans la garantie FAP SAUF, de ce fait les dommages consécutifs à une fortune de mer sont naturellement exclus.

De fait l'assuré doit prouver ici deux éléments à savoir le dommage ou avarie et aussi que la cause du dommage est un risque couvert. Il va de soi que là aussi le rapport d'expertise va avoir un rôle important et vital pour l'assureur et l'assuré, l'expert doit démontrer l'origine du dommage, l'ampleur des avaries et leur lien de causalité avec le risque couvert, à défaut l'assuré ne sera pas indemnisé.

¹ - Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane

3-3 Autres modes d'assurance¹

3-3-1 Assurance F.A.P. Sauf Absolument :

Par dérogation aux conditions générales, la présente assurance est conclue, franc d'avaries particulières absolument, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement des avaries communes des recours de tiers et des dépenses prévues aux conditions générales.

Le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire assuré. L'ensemble des autres indemnités dues par les assureurs sur le navire et pour un même événement sera réglé sous déduction d'une franchise prévue au contrat.

3-3-2 Assurance contre perte totale et cas de délaissement

Par dérogation aux conditions générales, la présente assurance est conclue franc de toutes avaries et de recours de tiers, les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement et des dépenses prévues aux conditions générales.

Le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire assuré. L'ensemble des autres indemnités dues par les assureurs sur le navire et pour un même événement sera réglé sous déduction d'une franchise prévue au contrat.

3-3-3 Assurance perte totale et avaries communes

Par dérogation aux conditions générales, la présente assurance est conclue franc d'avaries particulières dans tous les cas et de recours de tiers. Les assureurs ne répondant que de la perte totale, des cas de délaissement, des avaries communes et des dépenses prévues aux conditions générales.

Le règlement sera effectué sans franchise dans les cas de perte totale ou de délaissement du navire assuré. L'ensemble des autres indemnités dues par les assureurs sur le navire et pour un même événement sera réglé sous déduction d'une franchise prévue au contrat.

3-4 Assurance Bonne Arrivée

Une autre garantie est accordée avec la garantie tous risques, il s'agit de la garantie BONNE ARRIVEE, c'est une garantie complémentaire accordée aux assurés à hauteur de 20% à 25 % de la valeur agréée pour faire face aux dépenses imprévues que peut subir un armateur à la suite de la perte totale de son navire ou d'un cas de délaissement, c'est en quelque sorte une perte d'exploitation après évènement majeur. A savoir la perte du fret, les salaires de l'équipage, éventuellement l'affrètement d'un autre navire pour faire face aux engagements commerciaux de l'armateur. Ce capital de 20% à 25 % est versé à l'assuré en même temps que la valeur assurée contractuellement.

¹ - Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane

Conditions de validité

Trois conditions à la validité de l'assurance sur **bonne arrivée** :

- Cette assurance ne peut être contractée qu'avec l'accord des assureurs du navire. En pratique, la coassurance est comparable d'un contrat à l'autre, il existe cependant des différences dans les pourcentages de souscription.
- L'assurance sur **bonne arrivée** n'intervient qu'en cas de perte totale ou de délaissement du navire.
- Aucune justification de la somme garantie n'est demandée. " la justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme garantie ".

4- Les risques couverts

La « **police française d'assurance maritime sur corps de navire** » (imprimé du 1^{er} Janvier 1998 modifié le 1^{er} Janvier 2002 n'est pas seulement une assurance de bien (le navire), mais aussi une assurance du fait de tout navire et donc une assurance de responsabilité, du moins pour certains recours exercés contre lui.

4-1 *Dommmage subis par le navire*

S'agissant d'une assurance de dommages à un bien (le navire de mer), la couverture des pertes et dommages matériels subis par le navire (objet assuré) constitue la garantie par excellence de la police d'assurance. Les assureurs prendront en charge le coût des remplacements et des réparations qui seront reconnus nécessaires pour remettre le navire en état de navigabilité, à la suite d'un accident ou d'un cas de fortune de mer.

4-2 *Recours de tiers exercés contre le navire*

La garantie des recours de tiers constitue une extension que les assureurs accordent depuis longtemps à leur clientèle.

Il s'agit d'abord de recours exercés contre le navire pour abordage non seulement avec un navire de mer mais aussi avec un bateau de navigation intérieure, ou encore un engin flottant.

Il s'agit ensuite du heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation autre que les biens figurant dans l'énumération relative à l'abordage.

La responsabilité du fait d'un abordage est fondée sur la faute commise, alors que le heurt causé par le navire contre un bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute.

La police contient également une extension de garantie portant sur les dommages occasionnés par les embarcations annexes, les aussières ainsi que les ancres et chaînes du navire, à la condition cependant que ces unités et matériels soient, ou reliés au navire, ou en cours d'utilisation au service du navire.

En revanche, si le dommage subi n'est pas le résultat d'un choc ou d'un heurt matériel avec le navire assuré, il n'entre pas dans le champ de la couverture de l'assurance, en l'absence d'un contact au sens strict et précis du mot.

4-3 Frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire

Une troisième source de garantie réside dans la couverture des frais et débours énumérés dans le texte de la police. Il s'agit de l'indemnisation de :

- La contribution aux avaries communes
- Les indemnités d'assistance maritime
- Les frais de procédure et de justice engagés par l'assuré ; en accord avec l'assureur, à la suite d'un recours de tiers garanti
- Les dépenses raisonnablement exposées, en concertation avec les assureurs en vue de préserver le navire d'un événement garanti et d'en limiter les conséquences.

5- Risques exclus

De manière générale, les risques par principe exclus de la garantie "tous risques" sont : les risques de guerre (civile, étrangère, représailles, hostilités...), la piraterie "politique" (non la piraterie "lucrative") et les émeutes, grèves, lock-out et mouvements populaires. S'y ajoutent d'autres faits dommageables, notamment différentes attitudes de l'armateur, du capitaine et des autres préposés de l'armateur ; le vice propre, la vétusté et le vice caché.

5-1 L'article 103 de l'ordonnance reprend cette liste des risques exclus, cet article dispose que :

« 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 ».

En plus de ces risques énumérés dans l'article 103 de l'ordonnance, on distingue d'autres risques qui sont exclus de la police à savoir :

5-2 Les risques nucléaires

Sont visés ici les effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou toute autre source d'énergie nucléaire consécutive à une modification de structure de l'atome ou de la radioactivité ainsi que tous les effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

5-3 Les dommages résultant de fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et des personnes dont l'assuré est responsable

Les fautes intentionnelles ou dolosives de l'assuré, celle commise avec une intention frauduleuse n'est jamais couverte malgré toute convention contraire. Cette disposition se justifie par le fait que les sinistres intentionnels sont dangereux pour l'ordre public et qu'au surplus la réalisation volontaire du sinistre est incompatible avec la notion même du risque assurable. Elle apparaîtra quand celui qui agit veut réaliser le dommage garanti et provoque volontairement le sinistre. Deux types peuvent être invoqués : l'assuré et la personne dont l'assuré est responsable.

La faute intentionnelle est, dans ses conséquences dommageables pour l'objet assuré, exclue aussi bien en assurance terrestre qu'en assurance maritime. La faute intentionnelle, assimilable au dol, implique un acte accompli de mauvaise foi, avec la volonté et la conscience du résultat dommageable. Elle peut être pénalement sanctionnée par les tribunaux judiciaires.

La faute inexcusable se distingue exceptionnellement de la précédente. Elles se séparent l'une de l'autre par l'aspect intentionnel. Dans la faute inexcusable, l'intention n'existe pas. Elle peut se définir comme la faute commise audacieusement, impliquant la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable, mais elle n'implique pas l'intention ou la volonté de la part de son auteur.

5-4 La vétusté

Il s'agit de l'usure normale du navire du fait du temps.

5-6 L'échouage

La police exclue les frais exposés en cas d'échouage. Ce risque est traduit par l'immobilisation du navire résultant de l'insuffisance de la hauteur d'eau ou du manque d'eau imputable aux mouvements de la marée. C'est une réalisation prévisible, il cesse donc d'être assurable dans ses conséquences dommageables pour le navire.

5-7 Exclusions tenant à la nature juridique de la police¹

La “ **Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires** ” étant une assurance de bien (le navire) contre les pertes et dommages matériels que l'objet assuré peut lui-même subir, tout ce qui est relatif à l'exploitation commerciale du navire n'entre pas dans le champ de la garantie. De même, les pertes financières consécutives à l'immobilisation du navire résultant de fortunes de mer ne sont pas garanties.

Pour ces raisons sont exclus :

- les obstacles apportés à l'exploitation commerciale du navire,
- les recours exercés contre le navire pour les dommages et préjudices relatifs aux cargaisons transportées par le navire,
- les recours relatifs aux engagements de l'assuré lorsque sa responsabilité résulte de dispositions de contrats conclus pour l'exploitation commerciale du navire.

¹ - Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane

Afin de procéder à l'assurance d'un navire il faut nécessairement déterminer sa valeur or, en matière d'assurance plusieurs notions de valeurs existent.

Pour notre cas d'espèce on parle de valeur agréée pour la couverture de navires de commerce.

6- Valeur assurée/Valeur agréée

Définition :

L'article 7 de la police française (imprimé du 1er Janvier 1998 modifié le 1er Janvier 2002) nous présente la valeur agréée comme : « comprenant indivisément le corps et les appareils moteurs du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors ».

L'Art.128 de l'ordonnance reprend la même définition excepté le mot indivisément, cet article dispose que : « La valeur agréée comprend le corps, les appareils moteurs du navire, les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont compris les approvisionnements et les mises dehors ».

Toute assurance faite séparément sur des accessoires et dépendances appartenant à l'assuré, quelle que soit la date de la souscription, réduit d'autant en cas de perte totale ou de délaissement, la valeur agréée.

La valeur agréée, une fois déterminée, servira de base pour le calcul du montant de la prime.

Ainsi l'Art. 129 de l'ordonnance stipule que : « Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, l'assureur et l'assuré s'obligent à renoncer à toute autre estimation, sous réserve des dispositions de l'article 110 ci-dessus ».

En pratique, l'estimation est rarement discutée, car elle est faite par des sociétés spécialisées dites « Société de Classification ». Le rôle de ces sociétés est très important car ce sont elles qui supervisent et contrôlent la construction des navires, de même qu'elles contrôlent les réparations des navires en cas d'avaries des machines ou des structures. Elles ont acquis une telle réputation d'habileté et d'honnêteté qu'elles jouissent d'une sorte de reconnaissance officielle de la part des Etats. On peut citer à titre d'exemple : VERITAS, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, GERMANISHER LLOYD, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING etc...

7- La Tarification¹

On peut affirmer que nos pays respectifs n'ont pas de capacité de pouvoir tarifer par eux même la couverture des navires de commerce à cause principalement de l'absence de mutualité ainsi que les montants en jeu, aussi la plupart des compagnies ont recours aux marchés traditionnels maritimes notamment le marché de Londres et accessoirement le marché Européen voire particulièrement la France.

Deux situations se présentent à nous dans ce contexte : soit il s'agit d'un navire isolé, single ship, soit il s'agit d'une flotte.

¹ - Cours IFID, Les assurances maritimes et leur place dans le droit international des transports.

7-1 *single ship*¹

On doit obtenir de l'armateur /assuré les renseignements liés aux caractéristiques techniques du navire, l'année de construction, longueur, largeur, hauteur, poids en tonneaux de jauge brute, capacité de port en lourd, types de machines, puissance des moteurs, équipements divers, certificats de navigation à jour, extrait du registre d'immatriculation, certificats de sécurité et de visites techniques de classification, l'expérience de l'équipage et leur nombre, les zones de navigation envisagées pour l'exploitation du navire etc .

En fait les souscripteurs analysent la situation du navire et établissent un taux de base qui couvre les risques majeurs : perte totale et recours de tiers soit une moyenne fixée par les règles de chaque grand marché égale à 0,70% minimum, à laquelle on ajoute le taux avaries qui doit tenir des statistiques du navire (sinistralité qui touche le moteur ou le pont et les structures) et qui tient compte du coût de l'acier (pour les réparations), du coût de la main d'œuvre et de l'inflation en général. En fait chaque marché a ses règles qui sont suivies scrupuleusement par tous les souscripteurs, bien sur les franchises sont laissées à la discrétion de chacun des souscripteurs.

7-2 *Cas d'une flotte composée de plusieurs navires*

La situation ici est différente car on doit se réunir avec le staff de l'assuré au moins deux mois avant l'échéance annuelle pour établir le tableau des statistiques sur cinq années plus l'année en cours en tant qu'année de référence ;

Ainsi on procède à un récapitulatif des primes par année d'appartenance, des sinistres réglés et ceux en stand by (à régler), puis le total des sinistres, plus ceux à régler, le ratio Sinistre /primes et analyser l'évolution en plus ou en moins.

De même on doit aussi analyser le type de sinistre ou avaries : machines et moteurs ou le pont et structures, dans certains on adapte les franchises en conséquence.

Ainsi nous avons une image réelle de la flotte par exercice (année) puis on résume le tout dans un tableau récapitulatif ; cette procédure nous permet d'avoir une vision sur l'évolution de la flotte qui s'améliore ou au contraire voit ses ratios se détériorer.

On sait par ailleurs que chaque marché établit ses règles de souscription pour les renouvellements des flottes (JOINT HULL COMMITTEE).

Une fois ces règles établies, aucun membre de ce pool de souscription ne peut tarifer en dehors des règles adoptées.

Il y a d'abord le taux « chômage » qui avoisine les 0,70% de la valeur assurée auquel on ajoute une somme forfaitaire par tonneau de jauge brute (taux avaries) telle que fixée par le joint hull committee, ce taux complémentaire tient compte des statistiques mondiales en matière d'assurances sur corps (pertes totales et autres sinistres majeurs), puis du taux mondial de l'inflation, du coût mondial (cours moyen) de la tonne d'acier et enfin du coût moyen de la main d'œuvre à l'échelle mondiale.

¹- Idem

Evidemment le niveau des franchises sera adapté au niveau de la sinistralité de la flotte ; parfois on assiste à une personnalisation de chaque cotation par navire qui peut subir une hausse ou une baisse de sa tarification.

SECTION 02 : LES COUVERTURES DES CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNITE (P & I CLUB)

1- Historique des P&I Club

Les Protection and Indemnity Clubs (P&I) actuels sont les descendants éloignés des associations d'assurance maritimes qui étaient répandues au 18^{ème} siècle. Ces dernières sont apparues lorsque les compagnies d'assurance transport qui détenaient le monopole du marché n'offraient plus de conditions satisfaisantes pour la couverture des navires. Les armateurs ont alors dû créer des associations spécialisées pour couvrir leurs responsabilités civiles qui représentaient des risques non assurables sur le marché traditionnel.

En 1855 le premier club portant le nom de "Shipowners' Mutual Protection Society" a vu le jour.

Bien qu'à l'origine les P&I clubs aient été créés au Royaume Uni, ils prospèrent aujourd'hui en Scandinavie, aux USA et au Japon. Certains clubs établis au début au Royaume Uni ont transféré leurs activités dans les paradis fiscaux des Bermudes et au Luxembourg. Un grand nombre de ces clubs appartiennent à l'International Group of P&I clubs".

2- Mode de fonctionnement des P&I Club

Les P&I Clubs fonctionnent comme des mutuelles. Ils n'ont pas de capital souscrit par des actionnaires. Les membres sont solidaires et des rappels de cotisations sont possibles pour faire face à d'éventuelles pertes techniques. Leur statut d'institution à but non lucratif leur permet d'offrir à leurs membres des conditions de tarification avantageuses.

Bien que le Club n'assure l'armateur que pour ce dont il est responsable légalement, il couvrira quand même la réclamation dans le cas où un armateur serait condamné à payer une réclamation pour des raisons locales ou à cause d'un rapport d'expertise incorrect.

Les risques doivent être encourus lors de l'exploitation de navires. Cela signifie que l'organisateur de transport multimodal qui n'est ni propriétaire ni affréteur du navire sur lequel ses conteneurs sont transportés, sera exclu de cette couverture P & I.

Les P & I Clubs offrent une assurance d'indemnité caractérisée par la règle "Pay to be Paid". Selon cette règle, le membre doit d'abord payer la réclamation avant de pouvoir en obtenir le remboursement par le Club. C'est une condition impérative pour que la responsabilité du Club soit engagée.

3 - Les certificats d'assurance responsabilité nécessaires à la navigation

Des certificats de responsabilité sont exigés par des organismes internationaux en vertu des conventions ratifiées par les pays membres, et d'autres sont exigés par les autorités portuaires de différents pays à l'instar des Etats-Unis, le Canada et l'Espagne.

- 1 Certificat International de Prévention de la Pollution par les eaux usées des navires.
- 2 Certificat International de Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires « IAPP ».
- 3 International Oil Pollution Prevention certificate « IOPP » : délivré en vertu des dispositions de la convention MARPOL.
- 4 Certifact of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Damage caused by Ship Bunkers.
- 5 Certificate of entry (Protection & Indemnity » : certificat d'inscription des navires en propriété.
- 6 Certificat d'Assurance ou autre Garantie Financière relative à la responsabilité du transporteur maritime à passager en cas de mort et de lésions corporelles des passagers et de leurs bagages.
- 7 Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civil pour l'enlèvement des épaves¹. Devenu obligatoire à partir du 14 Avril 2015.
- 8 Bunker Certificate : Un certificat exigé par les autorités Espagnoles pour tous navires qui touche l'un des ports espagnols.
- 9 Certificat MLC : Certification des navires conformément aux exigences de la convention de travail Maritime.
- 10 Certificat of financial responsabilité « COFR » : la responsabilité financière du navire sur la pollution par les hydrocarbures. Délivré par la U.S Coast Guard.

4- Les garanties P&I Club

Tout d'abord, les règles des Clubs précisent que la couverture à pour objet de fournir une assurance aux membres contre les pertes, dommages, responsabilités ou dépenses lui incombant à condition que ceux-ci résultent²:

- des intérêts de l'armateur dans un navire inscrit;
- d'événements qui se sont produits pendant la période d'inscription;
- enfin il faut que les dommages aient été encourus dans le cadre de l'exploitation de navires inscrits à l'association.

Les règles précisent aussi que l'inscription d'un navire à l'association sera valable seulement si le membre paye les contributions qui lui seront précisées dans le certificat d'inscription.

Il est possible de classer les garanties P& I Club en quatre catégories, la première étant celle liée aux personnes, la deuxième est celle liée aux événements de mer, la troisième est celle liée à la cargaison et enfin une quatrième catégorie concerne les dépenses liées au contentieux et aux diverses amendes.

¹ - Voir Annexe 06

² - Les garanties clubs, D.E.S.S de droit maritime des transports, présenté par Nicolas RICHARD ,1998. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

4-1 La garantie liée aux personnes

Sont couverts au titre de cette garantie le recours des victimes pour dommages et intérêts ou indemnités en cas de décès, d'accident de personne ou de maladie. On distingue :

4-1-1 Les personnes légalement à bord

En cas de dommages corporels, décès ou maladie d'un membre de l'équipage ou d'un passager et à conditions que les termes du contrat d'engagement maritime ou du contrat de transport de passagers entraînant cette obligation d'indemnisation par l'Armateur aient été préalablement approuvés par les Clubs, l'Armateur sera remboursé des frais funéraires, d'hospitalisation, de rapatriement, de remplacement du marin, des frais encourus en conséquence de la déviation pour mener à terre un malade.

4-1-2 Les clandestins, réfugiés et rescapés

La garantie couvre le remboursement des frais mis en œuvre et encourus par l'Armateur pour les clandestins ou réfugiés et ceux encourus pour sauver ou tenter de sauver une vie humaine.

4-2 Les évènements de mer¹

1) Recours de tiers pour abordage

En cas de recours pour dommages corporels (faits de mort ou blessures), l'assurance corps ne les prenant pas en charge, c'est l'association qui fournit une couverture complète de ce risque qu'il soit subit par les marins du navire abordé, par les passagers ou d'autres tiers.

S'agissant des recours pour dommages matériels en cas d'abordage pour lequel le navire assuré est tenu pour responsable, le Club jouera le rôle d'une assurance en excédent de l'assurance sur corps au-delà de la valeur agréée établie par cette dernière.

La couverture de ce risque n'est pas la même entre le club et l'assureur corps, la garantie club se combine donc avec la police corps pour la compléter et offrir ainsi une couverture globale de ce risque à l'Armateur.

2) Dommages aux objets fixes ou flottants par heurts du navire assuré

Ceci concerne la responsabilité de l'Armateur en cas de dommages causés par son navire des suites du heurt avec des objets fixes ou flottants tels que quai, bouée, défense, bras de chargement ou tout autre bien n'étant ni un navire, ni un bien se trouvant à bord d'un autre navire. Le Marché corps anglais ne couvre pas automatiquement ce type de responsabilité alors que le Marché français par exemple, couvre le heurt direct mais pas, par exemple, le dommage à un bras de déchargement suite à un mauvais arrimage du navire ni le préjudice commercial que peut avoir subi un port suite à un heurt de quai.

¹ - Mémoire : Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, présenté par Mathieu COSTANTINI, 2005. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

3) Naufrage

Les Clubs ont mis en place une indemnité pour cause de naufrage. Ainsi, il couvre l'Armateur pour les salaires et/ou indemnités qu'il est tenu de verser aux membres de l'équipage en vertu d'une disposition légale, d'une convention collective ou d'un contrat de travail, à la suite du naufrage ou de la perte totale du navire.

4) Le remorquage

Les pertes et/ou dommages résultant d'un contrat de remorquage constituent un risque couvert, dans les mêmes conditions, par tous les Clubs.

5) Relèvement d'épave

Même lorsque son navire est réduit à l'état d'épave, son propriétaire est responsable des préjudices que cette épave peut causer ; Ainsi, les États riverains peuvent exiger de l'armateur l'enlèvement, la destruction ou le balisage de l'épave dans les cas où elle gêne ou est un danger à la navigation. Les frais de retraitement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré seront couverts par les Clubs, lorsque ces opérations sont rendues obligatoires par la loi ou qu'elles sont nécessaires aux termes d'un contrat de bail de quai, sous réserve de l'approbation préalable de ce contrat par le Club.

6) Dommages suite à une pollution par rejet ou déversement d'hydrocarbures ou autres substances.

Tous les clubs donnent la garantie correspondante à ce risque. Notons cependant qu'après la signature de l'accord TOVALOP, un Club spécialisé dans la couverture de ce risque avait été créé. Il s'agit de « l'International Tanker Indemnity Association Limited »

Sont couverts au titre de ce risque, les frais, dommages, pertes entraînés par une pollution. Cela inclut les frais encourus par l'Armateur comme membre de TOVALOP, les mesures raisonnablement prises pour éviter cette pollution et les dommages causés par ces mesures et les frais résultant de l'ordre d'un gouvernement ou d'une autorité portuaire pour prévenir ou réduire la pollution ou le risque de pollution sauf ce qui est recouvrable de l'assureur corps.

7) Contribution à l'Avarie Commune

Cette couverture est un complément, le rôle joué par le Club est celui d'une assurance sur excédent.

Le Club prend en charge uniquement ce qui n'est pas récupérable dans le cadre de l'assurance corps et machines du navire en raison du fait que la contribution de ce dernier à une avarie commune est calculée sur la valeur marchande qui est supérieure à la valeur agréée dans le cadre de la dite assurance.

8) L'assistance maritime

Les clubs couvrent tout d'abord les indemnités spéciales d'assistance maritime.

Ce risque est nouveau, il a été introduit par la convention de 1989 sur l'assistance pour prendre en compte, la protection de l'environnement. Cette indemnité spéciale est prise en charge par le Club.

4-3 Les garanties liées à la cargaison¹ :

Il est tout d'abord intéressant de souligner que le fait que la marchandise appartienne au membre ou à un tiers n'a aucune importance, les mêmes règles seront appliquées aussi bien au membre qu'à une tierce personne.

En règle générale, le club couvre les avaries, pertes et manquants des marchandises transportées par un navire assuré, avaries provoquées par le membre ou par une personne laquelle il répond de ses actes et négligences et ce, dans le cadre des opérations de chargement, déchargement, manutention, entreposage, soin, garde et de livraison de la marchandise. Il est souvent précisé que la couverture commence à la réception de la marchandise sur le quai jusqu'à la livraison sur le quai. Le club va également couvrir les frais engagés par le déchargement ou la destruction de la marchandise endommagée si le membre ne peut recouvrer ses dépenses par une autre personne.

4-4 Les garanties judiciaires et relatives aux autres contrats conclus par l'armateur²

La première garantie est celle issue de contrats ou indemnités relatives à d'autres services fournis par l'armateur. Sont visées dans cette catégorie par exemple, les responsabilités qui pourraient découler de la location d'une grue flottante.

Le club couvre les amendes que doit payer l'armateur quand celles-ci ont été imposées par une cour ou un tribunal compétent, à l'encontre de l'armateur ou un membre de l'équipage pour lequel il est légalement responsable. Il ne s'agit toutefois que de certaines amendes, comme celles relatives au manquement à des règles douanières, au manquement à une règle d'immigration, pour le rejet accidentel de pétrole ou d'autres substances...etc.

Le club garantit également les frais afférents aux enquêtes et aux frais de procédures judiciaires. Ce sont tous les frais que le membre engagera pour lui-même ou pour un de ses préposés. De plus, seront également couverts les frais et dépenses liées aux actions en justice que le membre pourrait tenter

Ainsi, les catégories proposées par les clubs sont larges et variées, néanmoins ils ne permettent l'application de ces garanties que dans la mesure où il n'y a ni acte frauduleux ni faute inexcusable.

¹ - Mémoire : Les garanties P&I, présenté par Marie-Camille DELAYE, 2007. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

² - Idem

5- Les exclusions P&I Club

Tout d'abord, le P&I club ne couvre pas ce qui est couvert par une autre assurance. C'est la règle de la double assurance. Ce sont par exemple, les dommages causés aux navires assurés qui sont couverts par une police corps et machines.

Il en va de même pour les risques de guerre. Pour ces risques il faut s'assurer sous une classe spéciale ou un club spécialisé.

Une autre exclusion catégorique est celle résultant d'une conduite délictueuse volontaire. C'est-à-dire, quand un membre agit de manière délictueuse intentionnelle ou commet une faute inexcusable.

Exclusion lors d'un comportement illégal, imprudent et d'un transport inadapté à la marchandise transportée (marchandises illégales, interdites..etc).

Une autre exclusion qui concerne les effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules, dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire.

Il s'agit ici de quelques exclusions pratiquées par les P& I Club, il existe d'autres exclusions qui sont généralement proposées sous formes d'une liste exhaustive pour chaque Club.

SECTION 03 : LA NOUVELLE POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES 2012

Avec 4,8 % de part de marché en 2013, les compagnies françaises d'assurance maritime restent parmi les leaders d'un marché international indépendant et puissant (34,2 milliards de dollars de CA en 2013) qui garantit les transporteurs et opérateurs du commerce international vis-à-vis des conséquences financières résultant d'événements survenant aux navires « corps » et aux marchandises transportées « facultés »¹.

En 2013, l'assurance maritime française conserve le même pourcentage d'encaissements de primes pour les marchandises transportées (5,1 %) et montre une relative stabilité en assurance corps de navire (4,1 % en 2013 contre 4,5 % en 2012). À la différence de certains marchés de premier plan, soit "protégés" directement ou non (USA, Japon), soit disposant de flottes domestiques importantes (Scandinavie, Italie, ...), les assureurs français ont développé leurs souscriptions à l'étranger.

Au-delà de ces éléments statistiques, il est important de rappeler que le marché international de l'assurance corps de navires fonctionne sur une base de coassurance et utilise pour l'essentiel des modèles de polices élaborés par des associations nationales ou des organismes fédérateurs. Les

¹ - Cluster maritime nouvelle Calédonie (Organisation pour les professionnels), secteur d'activité 4, Assurances Maritimes.

principaux référentiels employés sur ce marché sont les clauses anglaises et, dans une moindre mesure, norvégiennes et américaines.

1- La modernisation de l'offre de garanties

Les navires de commerce peuvent être assurés en ayant recours à des modèles de garanties proposés par différents marchés d'assurance. En France, un « package » de garanties (assurance corps, assurance risques de guerre et assurance pertes financières), élaboré de façon collégiale avec l'Union des Courtiers d'Assurance Maritime et Transports (UCAMAT) et Armateurs de France, est ainsi mis à disposition.

Bien que mise à jour en 2002, la dernière police française pour la couverture des corps de navires datait de 1983 et était utilisée principalement par des assurés français. Or, les compagnies d'assurances françaises appréhendent un grand nombre de risques étrangers et ont acquis au fil du temps une réputation fondée sur le professionnalisme de leurs équipes et la qualité de leur « service après-vente », notamment au travers de la rapidité du règlement des sinistres. Forte de ces atouts et désirant en faire bénéficier les assurés du monde entier, la commission des assurances transports de la FFSA a souhaité disposer également d'un instrument contractuel moderne, sous la forme d'un package de garanties.

Au-delà des avantages que procure cette nouvelle offre, dont les principales caractéristiques sont indiquées ci-après, un point est tout particulièrement à signaler : ce package est le fruit d'un long travail et d'échanges fructueux menés par les assureurs transports membres de la FFSA avec Armateurs de France et l'Union des courtiers d'assurance maritime et transports (Ucamat), dans le souci, entre autres, de répondre à un juste équilibre contractuel.

2- Le contenu de la nouvelle police

Le package s'adresse à tous les propriétaires et exploitants de navires de commerce, dans le monde entier. En revanche, il ne s'applique pas à des catégories de navires ou de risques qui disposent de garanties spécifiques (bateaux de navigation fluviale, de plaisance, navires de pêche, risques de la construction navale)¹.

La nouvelle police conserve les principales solutions mises en œuvre dans les polices françaises antérieures. Ainsi, à l'instar de son aîné, le nouveau modèle de police prévoit trois types de garanties à savoir :

- les dommages subis par le navire assuré,
- le recours de tiers exercé contre le navire assuré pour abordage ou heurt,
- divers frais et contributions (contribution d'avarie commune, frais de sauvetage et d'assistance, dépenses exposées pour prévenir un sinistre ou en réduire les conséquences).

Toutefois, alors que la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires de 1983 modifiée proposait une indemnité maximale par événement équivalente à deux fois la valeur agréée, le package prévoit qu'à chaque type de garantie soit attribué un capital dans la limite de la

¹ - <http://www.argusdelassurance.com/acteurs/assureurs/le-contenu-de-la-nouvelle-police-internationale-d-assurance-corps-lancee-par-la-ffsa>.

valeur agréée. Ainsi, l'indemnité maximale par événement est équivalente à trois fois la valeur agréée.

En plus de ça, il est proposé qu'aucune franchise ne soit appliquée en cas d'événement majeur (perte totale, délaissement, assistance, etc.), ainsi que pour les dépenses d'avarie commune, les frais de sauvetage et d'assistance, et les frais et dépenses exposés dans l'intérêt du navire.

3- Le risque de piraterie

La principale innovation apportée par le package concerne l'exclusion de toute piraterie, qu'elle soit lucrative ou de caractère politique, ou se rattachant à la guerre, de la police corps et sa prise en garantie dans le cadre des conditions risques de guerre.

Le marché français de l'assurance maritime établit traditionnellement une distinction entre la piraterie dite « lucrative », qui est garantie dans le cadre de polices risques ordinaires, et la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, qui est couverte dans le cadre des risques de guerre et assimilés. Par ailleurs, les situations de blocking and trapping (le navire est bloqué dans un port ou capturé), qui entraînent une dépossession du navire assuré, sont prises en compte : après un an, ce navire pourra être considéré comme totalement perdu.

4- Les conditions pertes financières

Les conditions pertes financières permettent à l'armateur de se prémunir contre ses pertes de revenus à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application de la police corps ou des conditions relatives aux risques de guerre.

La couverture est conçue sur la base d'une indemnité forfaitaire journalière fixée au moment de la souscription. Lorsqu'un navire assuré perd une partie de sa capacité (une cale de chargement, par exemple), ou lorsqu'il est amené à naviguer en allure réduite à la suite d'une avarie, la perte partielle de revenus en résultant peut être indemnisée.

5- Les clauses additionnelles

Des clauses additionnelles, comme les clauses FAP, la garantie bonne arrivée, l'extension de recours, les frais de retirement ou la garantie perte de fret permettent d'étendre ou de limiter les garanties en fonction des besoins de l'assuré.

6- La liberté contractuelle, protection et information

Le package, peut être modifié ou complété par des clauses particulières au contrat, lors des négociations avec l'assuré et son courtier, en fonction des situations, afin d'obtenir un contrat sur mesure.

Par ailleurs, l'assuré peut également construire son contrat comme il le souhaite en ajoutant à la police corps d'autres conditions.

Toujours afin de respecter la liberté contractuelle, les conditions risques de guerre et pertes financières peuvent être souscrites séparément, même si elles se réfèrent, pour les besoins de leur fonctionnement, à telle ou telle disposition de la police corps. Reste, bien entendu, que le package a été conçu pour éviter d'éventuels trous de garantie.

À l'occasion de l'élaboration de la nouvelle police, il est apparu judicieux d'accompagner les documents contractuels de commentaires, ce qui est une nouveauté. Ceux-ci établissent une présentation générale du package et mettent en lumière certaines de ses dispositions. En outre, ils fournissent une information sur le droit français, qui est protecteur des intérêts des preneurs d'assurances.

La police corps est un contrat « tous risques », ce qui signifie qu'en cas de sinistre, l'assureur doit prouver que le risque est exclu. Ce point constitue un avantage important par rapport à d'autres modèles de garanties disponibles sur le marché international, qui fonctionnent sur une base de périls énumérés avec l'obligation pour l'assuré de prouver que le risque est couvert. Enfin, le package privilégie la médiation, voire l'arbitrage, par rapport à toute forme de procès, ce qui contribue également à réduire les coûts de procédure. À l'image de son processus d'élaboration, le package s'inscrit donc dans une logique de partenariat avec les assurés, qui ne peuvent y trouver qu'avantage et sécurité.

CHAPITRE III : ETUDE DE CAS D'UNE AVARIE COMMUNE

CHAPITRE III : ETUDE DE CAS D'UNE AVARIE COMMUNE

Durant ce chapitre, nous allons essayer de traiter un dossier complet commençant par la partie production (conclusion du contrat entre la CAAT et son Assuré), puis la partie sinistre (déclaration de sinistre et le traitement du dossier sinistre) enfin la partie indemnisation.

Avant de commencer, nous avons réservé une section pour le placement en commun des flottes maritimes algériennes vue que l'assurance corps de navire est une assurance fortement réassurée. Pour cela, nous avons jugé intéressant d'avoir une idée sur le placement en commun.

SECTION 01 : LE PLACEMENT EN COMMUN DES FLOTTES MARITIMES ALGERIENNES

1 - Préparation du placement en commun des flottes maritimes algériennes

La préparation du placement en commun des flottes maritimes algériennes se fait quatre (04) mois avant l'échéance, c'est-à-dire le début de l'année d'assurance du volet corps de navires de commerce qui commence généralement le 1^{er} Juillet de chaque année.

Une réunion de travail s'effectue au niveau du siège de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR), regroupant les représentants des différents armateurs (CNAN NORD, CNAN MED, ENTMV, HYPROC et NOLIS), les différents assureurs (CAAT, CAAR, CASH), ainsi que le réassureur national (CCR) comme coordinateur.

Au cours de cette réunion, le coordoniteur adresse aux membres pour mettre à sa disposition les informations nécessaires au placement à savoir :

- Détail des navires composant la flotte (états des valeurs, caractéristiques...);
- Les statistiques des cinq (05) dernières années ;
- Note détaillée sur le plan de développement des flottes (chaque armateur présente son propre plan de développement) ;
- La rétention des cédantes.

Un calendrier provisoire est arrêté au cours de cette réunion retraçant les différentes étapes à suivre avant le lancement de la consultation. Ces étapes sont les suivantes :

- Etude et amélioration du cahier des charges ;
- Etude des informations nécessaires à l'élaboration de la consultation ;
- Validation du cahier des charges, lancement de la consultation et l'examen de la clé de répartition.

Une autre réunion est fixée un (01) mois avant le lancement de la consultation regroupant les mêmes membres que la première réunion, au cours de laquelle, les membres traitent différents points à savoir :

- La finalisation du cahier des charges ;
- Le lancement de la consultation ;
- La clé de répartition.

Au cours de cette réunion, un calendrier pour la suite du placement est fixé comme suit :

- Lancement de la consultation (fixer une date limite pour le lancement) ;
- Date limite de réception des offres et ouvertures des plis ;
- Attribution de l'offre.

Les membres procèdent, ensuite, à la constitution des différents comités restreints qui auront la charge de la finalisation du processus du lancement. Ces comités sont les suivant :

- Comité de réception et d'ouverture des plis : ce comité se charge de dresser une liste des plis dans l'ordre d'arrivée des offres, de dresser une description précise des pièces constitutives de l'offre technique et financière.
- Comité d'évaluation des offres : ce comité se charge d'examiner la conformité des offres au cahier des charges, ensuite, il procède à l'analyse de l'offre technique puis l'offre financière. Ce comité dresse un tableau comparatif des offres et procède au choix de la proposition la moins disante.
- Comité technique chargé de l'attribution : ce comité se charge de l'attribution définitive après finalisation et confirmation du placement en réassurance aux conditions du cahier des charges.

2- Lancement de la consultation de placement des couvertures en réassurance des flottes maritimes Algériennes

Un comité technique du placement en commun de la flotte maritime algérienne composé des représentants différents armateurs nationaux à savoir : CNAN NORD, CNAN MED, NOLIS, HYPROC et l'ENTMV, de leurs Assureurs : CAAT, CASH et CAAR, ainsi que le réassureur national, la CCR qui assure la coordination au sein de ce comité et plaçant pour le compte des armateurs/assureurs précités les ordres de cession sur le marché international de la réassurance corps de navires de commerce.

Ce comité, lance une consultation en vue de placer des couvertures en réassurance des flottes maritimes algériennes, au titre d'un exercice donné commençant au 1^{er} JUILLET de l'année N et expirant au 30 JUIN de l'année N+1.

Cette consultation, lancée par le comité technique, a pour objet la désignation d'un ou plusieurs prestataires internationaux pour la prise en charge du placement en commun des flottes maritimes algériennes et ce en recherchant les conditions d'assurances et de réassurances les plus adéquates et les plus compétitives sur le marché international de la réassurance.

Cette consultation est sous forme d'un cahier des charges composé de deux parties :

La première partie : contient le cahier des prescriptions générales c'est-à-dire les instructions données aux soumissionnaires désirant participés à l'appel d'offre. Ces soumissionnaires sont des courtiers étrangers autorisés par le ministère Algérien des finances à opérer sur le marché algérien, des courtiers agréés par les LLOYD'S MARKET spécialisés dans le domaine de couverture des risques corps de navires de commerce.

Le comité technique peut refuser la candidature de l'un de ces courtiers s'il juge que ce dernier ne respecte pas ses engagements, en matière de règlement de sinistres, des retards répétitifs enregistrés

dans le transfert des montants dus, envers les assureurs, ce qui pénalise ces derniers en subissant de la pression de la part de leurs clients (Assurés).

Cette partie est constituée de 6 sections :

- 1 - La première, porte sur les dispositions générales : objet du cahier des charges, cadre juridique applicable...etc.
- 2 - La seconde, porte sur le dossier de consultation : transmission du cahier des charges, éclaircissements, modifications...etc.
- 3 - La troisième, porte sur la préparation des soumissions : contenu du dossier (offre technique, offre financière...etc.
- 4 - La quatrième, porte sur la présentation des offres : forme, dépôt des offres...etc.
- 5 - La cinquième, porte sur l'ouverture des plis et l'évaluation des offres.
- 6 - La sixième et la dernière section, porte sur l'attribution du placement : attribution provisoire, droit de recours, attribution définitive ...etc.

La deuxième partie : cette partie contient les documents d'engagement exigés par le comité et que chaque courtier doit présenter afin que sa candidature soit acceptée. Ces documents sont les suivants :

- Lettre de soumission
- Lettre de confidentialité
- Lettre d'engagement
- Déclaration de probité
- Tableau des primes.

Si l'un de ces documents n'est pas disponible au moment de l'ouverture des plis, c'est-à-dire, lors de l'évaluation de l'offre technique par le comité d'évaluation des offres (CEO), le soumissionnaire voit sa candidature rejetée et sera exclu et n'ouvre pas le droit à l'évaluation de son offre financière.

Tableau N°02: Tarification de la flotte maritime suite au placement

Assurés	XXXXXX							
Période de couverture	01/01/N AU 30/06/N+1							Unité:USD
Navires	valeurs Corps et machines	Taux de prime%	prime C&M	Valeurs / Bonne Arrivée	taux de prime%	primes B/A	primes totales	Franchises
Navire A	13 144 000	0,258412	33 965,67	3 286 000	0,071906	2 362,83	36 328,50	75 000
Navire B	15 840 000	0,247177	39 152,84	3 960 000	0,071906	2 847,48	42 000,31	75 000
Navire C	12 344 000	0,243582	30 067,76	3 086 000	0,071906	2 219,02	32 286,78	75 000
Navire D	15 580 000	0,266569	41 531,45	3 895 000	0,071903	2 800,62	44 332,07	75 000
Navire E	11 600 000	0,194495	22 561,42	5 020 000	0,069657	3 496,78	26 058,20	75 000

Source : Etabli par nous même.

3- Placement d'un seul navire (Incorporation).

Au cours d'un exercice donné, il se peut que l'un des armateurs procède à l'acquisition d'un nouveau navire pour renforcer sa flotte déjà existante, augmenter sa part de marché ou augmenter les capacités de sa flotte.

Les navires qui sont acquis au cours de l'exercice d'assurance, c'est-à-dire du 1^{er} Juillet de l'année N au 30 Juin de l'année N+1, sont traités de la manière suivante :

L'assuré informe à l'avance la compagnie d'assurance CAAT, qu'une acquisition d'un nouveau navire est en cours de réalisation, en indiquant la date de la réception provisoire dudit navire ainsi que ses caractéristiques techniques et sa valeur.

L'assureur CAAT de sa part, par le biais de sa Direction Centrale des Assurances Transports (DCAT), informe la direction Réassurance que son assuré est en phase d'acquérir un nouveau navire et souhaite l'incorporer dans sa flotte et lui transmet les documents envoyés par l'assuré.

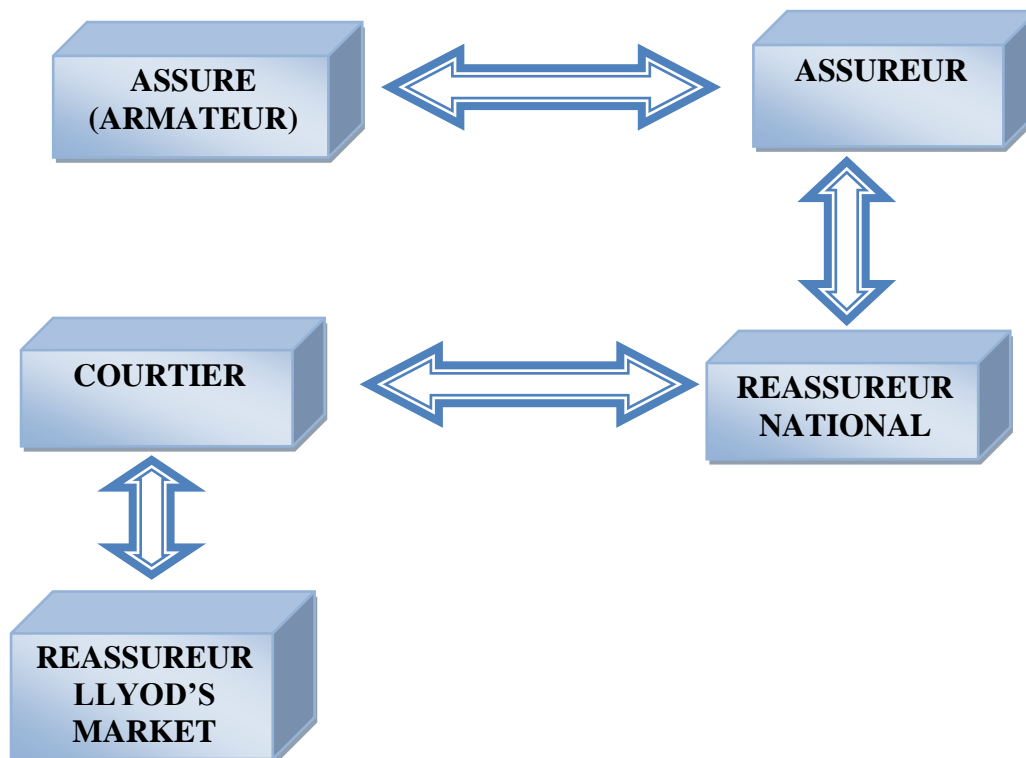
De son côté, la Direction Réassurance informe la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) en sa qualité de coordinatrice (placement en commun des flottes algériennes) et lui transmet les documents nécessaires du navire.

La Compagnie Centrale de Réassurance procède au placement dudit navire en informant le courtier qui a décroché la consultation lancée par le comité technique du placement en commun des flottes maritimes algériennes.

La tarification du navire se fait au niveau du réassureur étranger vue la taille des risques à couvrir, à assumer qui présente des sommes colossales pour la CAAT qui n'a pas de capacités de pouvoir tarifier par elle-même le navire de commerce, ces risques sont directement transférés auprès des réassureurs généralement étrangers, cela après demande de cotation auprès des courtiers.

Le navire bénéficie des mêmes avantages et conditions d'assurances énoncés au titre de la consultation du placement en commun.

SCHEMA N° 01 : Processus de cotation d'un navire



SECTION 02 : CONCLUSION DU CONTRAT AVEC L'ASSURE

1 - Conditions de couverture du navire

La CAAT garantit, selon les conditions prévues au contrat, les dommages et pertes qui arrivent au navire assuré par tous accidents et fortunes de mer.

L'assurance du navire est conclue aux conditions « tous risques » selon les modalités prévues au contrat.

Ce contrat sous revu a été souscrit pour une durée de douze (12) mois à compter du 01 Janvier 1996.

La garantie risque de guerre est aussi accordée au navire, ce risque est couvert par une convention selon une clause annexée au contrat (convention spéciale pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et risques assimilés), moyennant une surprime dont le taux est fixé à 0,025%.

Les risques encourus et la période assurée dudit navire prennent effet le 1^{er} Janvier 1996, pour suivre et continuer sans interruption jusqu'au 31 Décembre 1996.

Assurance bonne arrivée : l'assurance bonne arrivée est consentie pour le capital indiqué aux conditions particulières qui reste fixe pendant toute la durée du contrat. La CAAT ne répondant que de la perte totale ou le cas donnant droit au délaissement.

Franchise : le montant de la franchise appliqué au navire en question, en cas d'avaries particulières, s'élève à 60 000 USD. En cas de perte totale ou assimilée le remboursement se fera sans déduction de la franchise.

2- Caractéristiques techniques et valeur d'assurance du navire

2-1 Caractéristiques techniques du navire

Les caractéristiques techniques du dudit navire sont résumées dans le tableau ci-après, c'est un navire de transport de marchandises d'un âge de 19 ans.

Nom du navire	Type du navire	Jauge brute	Jauge nette	P. Lourd	Longueur	Date de construction
Xxxxxx	T.M General Cargo	3 426,15	1 133	3 384	113,01	1977

2-2 Valeur d'assurance du navire

La valeur agréée dudit navire telle que déclarée par l'assuré est de 4 500 000 USD. Cette valeur est composée de deux parties, la première concerne la valeur corps et machine d'une valeur de 3 600 000 USD, soit 80 % de la valeur agréée et la deuxième partie concerne la valeur bonne arrivée qui représente 20 % de la valeur agréée, soit une valeur de 900 000 USD.

			Unité : USD
Nom du navire	Valeur Corps et Machine	Valeur Bonne Arrivée	Valeur Totale
Xxxxxx	3 600 000	900 000	4 500 000

3 - Détermination de la prime nette du navire

La prime nette totale du navire à payer par l'assuré est composée de trois (3) primes, la première est la prime corps et machine, la deuxième est la prime bonne arrivée et la troisième concerne la prime risque de guerre.

La prime nette totale dudit navire est détaillée comme suit :

3-1 Primes nettes C&M et B.A :

						Unité : USD	
Nom du navire	Valeur C&M	Taux en %	Prime C&M	Valeur B.A	Taux en %	Prime B.A	Prime CM+BA
Xxxxxx	3 600 000	2.761991	99 431,68	900 000	0.7829720	7 046,75	106 478,43

3-2 Prime Nette Risque de Guerre :

			Unité : USD
Nom du navire	Valeur total	Taux en %	Prime nette
Xxxxxx	4 500 000	0.025	1 125

3-3 Prime Nette Globale en USD

			Unité : USD
Prime C&M	Prime B.A	Prime R.G	Prime Totale
99 431,68	7 046,43	1 125	107 603,43

3-3 Prime nette globale en DA

Prime totale en USD	Taux de parité USD/DA	Prime totale en DA
107 603,43	1 USD = 55 DA	5 918 188,65

La prime nette totale à payer par l'assuré au titre des couvertures en assurance corps dudit navire pour la période allant du 1^{er} Janvier au 31 décembre 1996 est de 5 918 188,65 DA.

SECTION 03 : TRAITEMENT DU DOSSIER SINISTRE

1- Déclaration de sinistre et exposition des faits.

ASSURE	Armateur xxx
NAVIRE	XXXXXXXX
TYPE DE NAVIRE	GENERAL CARGO
VALEUR AGREEE	4 500 000 USD
FRANCHISE	60 000 USD
DATE D'EFFET POLICE	01/01/1996
DATE D'EXPIRATION	31/12/1996
GARANTIE	TOUS RISQUES
DATE DE SINISTRE	05/12/1996
CAUSES	AVARIES MOTEURS DE PROPULSION
NATURE	BLACK OUT/ASSISTANCE/AVARIE COMMUNE

1-1 Déclaration de sinistre

L'assuré (l'armateur) a déclaré, en date du 06 décembre 1996, un sinistre qui a touché l'un de ses navires assurés auprès de la CAAT pour la période allant du 01^{er} Janvier 1996 au 31 décembre 1996.

Dans cette déclaration, l'assuré a informé la CAAT que suite à une avarie totale des moteurs de propulsion, son navire a fait l'objet d'une assistance par le remorqueur Marseillais 6, ce qui a engendré la saisie conservatoire dudit navire par les propriétaires du remorqueur. Ces derniers ont exigé une garantie bancaire à hauteur de 2 500 000 FF.

1-2 Exposition des faits

Après avoir quitté le port de Marseille à destination de Valence puis Alger, le Navire X subissait, consécutivement à une panne en chaîne de ses trois groupes électrogènes, un black out total au large de SETE.

Malgré plusieurs tentatives, sans succès, de mise en marche d'un des groupes par les moyens de bord, le navire dérivait à une vitesse de 2.5 nœuds vers la côte, par mer forte ; ce qui a conduit le capitaine du navire à prendre la sage décision de se faire remorquer vers le port d'abri le plus proche SETE, décision suivie, quelque temps plus tard par une mise en demeure du préfet maritime à faire cesser le danger de dérive vers les côtes françaises.

Le navire a été remorqué par un remorqueur au port de refuge SETE où il a accosté le 06/12/1996. La déclaration d'avarie commune est justifiée et répond aux règles d'York & Anvers 1974.

Un document « Redelivery Certificate »¹ fut signé entre le Capitaine du navire assisté et les sauveteurs avec la formule « NO CURE NO PAY ».

¹ - Voir Annexe 03

Le navire a fait aussitôt l'objet d'une saisie conservatoire, sur la valeur du navire, au port de SETE par les sauveteurs. Le taux fixé par les sauveteurs ayant été jugé excessif par le propriétaire du navire à savoir l'entreprise algérienne, celle-ci a saisi le tribunal de Marseille qui a désigné un expert.

Une sentence arbitrale a été ensuite rendue par le tribunal Llyods, qui a fixé le montant de l'indemnité d'assistance et de sauvetage ainsi que les honoraires de l'arbitre selon la clause 6 LOF, que les parties qui ont des intérêts à protéger ont payé, selon leur quote-part respective.

Après le versement de la première caution, le navire s'est déplacé vers le port de Marseille ou il fait l'objet d'une deuxième saisie sur la cargaison, cette dernière a été ensuite, après versement de la caution, déchargée du navire et transbordée sur un autre navire à destination d'Alger où il est arrivé le 17/01/1997.

Quant au navire endommagé, il s'est rendu le 18/01/1997 au port de malte pour arrêt technique. Ce sinistre a engendré la mise en jeu des intérêts corps (Compagnie CAAT), les intérêts marchandises (compagnies : CAAT, CAAR et la SAA) et le surplus restant à la charge de l'assuré.

Evaluation des biens sauvés :

- 1- **Evaluation du navire :** la valeur du navire en question à la date de l'évènement soit le 05/12/1996 est estimée par le cabinet BARRY ROGLIANO SALLES s'élève à 2 500 000 USD Soit 140.625 000 DA. **(1 USD/56.25 DA).**
- 2- **Evaluation de la cargaison :** l'évaluation de la cargaison est déterminée selon le compromis d'avarie commune¹ signés par les réceptionnaires et/ou leurs assureurs, lors du retrait de leurs marchandises. Les valeurs figurant sur les compromis ont été, pour quelques uns, réajustées lorsque le fret, qui contribue avec la marchandise n'a pas été pris en compte. Les valeurs CAF ont été donc déterminées sur la base du manifeste comptable pour le fret et de la valeur FOB des compromis.
L'estimation de la cargaison a donné une valeur CAF de 290 982 027 DA.

2-Assistance

Définition² : L'assistance en mer est le fait de porter secours à un navire en danger. A la différence du sauvetage, qui est le fait de porter secours exclusivement à des personnes, sans obligation de secours au navire, l'assistance implique, outre le sauvetage des personnes, obligatoire en toutes circonstances, le secours du navire.

Le 05 Décembre 1996, suite à des avaries en chaîne sur les groupes électrogènes, groupe électrogène N°1 puis le groupe électrogène N°3 qui a causé un black-out total, le navire s'est trouvé en dérive, sans propulsion principale.

Malgré tous les efforts déployés par le bord pour la mise en marche de ces groupes électrogènes, il fut impossible de relancer l'un des groupes électrogènes que dispose le navire. Devant cette situation qui persiste, le commandant prenait la décision de se faire remorquer vers le port le plus proche à Savoir celui de SETE.

¹ - Voir Annexe 02

² - http://www.ddbd.com/Assistance_en_mer.html.

Compte tenu de l'indisponibilité d'un remorqueur sur le champ et qu'il faut attendre jusqu'au lendemain matin, des conditions météo et la continuité de la dérive du navire vers le littoral, la préfecture maritime relevant de la circonscription a mis en demeure l'armateur et le capitaine du navire de faire cesser le danger avant le 06 Décembre 1996 à 7H.

Le lendemain matin, un remorqueur du nom « Marseillais 6 » de la maison CHAMBON est arrivé sur les lieux pour assister le navire en question vers le port de SETE. Un document « redeivery certificate » fut signé entre le capitaine du navire assisté et les sauveteurs avec la formule « NO CURE NO PAY ».

Une fois l'opération à pris fin avec succès, c'est-à-dire le sauvetage du navire ainsi que la cargaison à bord, les sauveteurs ont pratiqué la saisie conservatoire du navire et ont exigé une garantie bancaire à hauteur de 2 500 000 FF.

Une garantie de 500 000 livres Sterling a été déposée le 12/12/1996 par le courtier MARSH, pour couvrir initialement la partie navire de la garantie exigée par les sauveteurs et ainsi obtenir la main levée sur le navire afin qu'il puisse subir les réparations nécessaires pour le remettre en état de navigabilité.

Une autre saisie, cette fois-ci, concerne la cargaison à bord du navire, les sauveteurs ont exigé une caution bancaire de 15 % de la valeur de la cargaison.

Une garantie de 285 000 livres sterling a été déposée le 06/01/1997 par le courtier WILLIS, pour couvrir la partie cargaison de la garantie exigée par les sauveteurs. Cette garantie a permis d'obtenir la main levée sur la cargaison, sur ce, les opérations de transbordement de la cargaison sur un autre navire furent commencées.

Jugeant que l'indemnité demandée par les sauveteurs est trop élevée, La CAAT au tant qu'assureur du navire et une partie de la cargaison, a désigné un avocat pour défendre ses intérêts et ceux des autres parties concernées dans cette affaire.

Après étude des circonstances de l'assistance et du sauvetage et sur la base du rapport d'expertise, l'arbitre des LLOYD'S a réduit le taux de l'indemnité de sauvetage et estimé la valeur des biens sauvés (navire, cargaison, soutes). Cette indemnité fixée par arbitrage LLOYD'S en faveur des sauveteurs est de 209 879,77 Livres Sterling.

Les autres dépenses engendrées suite à la saisie du tribunal de Marseille et la désignation de l'avocat pour défendre les intérêts de l'armateur et ceux de tous les assurés qui ont leurs marchandises à bord du navire sont de l'ordre de **25 854,17 GBP**, soit en contre valeur **2 456 146,15 DA**.

Pour les dépenses effectuées suite au paiement des honoraires et les frais d'arbitrage selon clause LLOYD'S sont de l'ordre de **46 879,77 GBP**, soit en contre valeur **4 453 578,15 DA**.

3 - Les Avaries Particulières

3-1 Détermination des avaries particulières

Le tableau ci-dessous résume les dépenses non admises en avarie commune (rejets) selon les règles d'York et d'Anvers de 1974¹, effectué par l'expert répartiteur. Ces dépenses sont considérées comme des Avaries Particulières, ce sont des dépenses effectuées par l'armateur pour réparer le navire et le remettre en état de navigabilité. Une partie de ces dépenses, lesquelles nous allons les déterminer par la suite, sont à la charge de la CAAT.

Tableau N° 03: Dépenses non admises en Avarie commune (Avaries Particulières)

		Unité : DA	
	Nature des Dépenses	Rejet	Position
1	Compte d'escale au port de SETE durant la période du 6 au 17/12/1996 Autres frais (visas douanes, billet train, frais médicaux)	8 193,60	Non admis, Concerne Frais Armement
2	Compte d'escale au port de Marseille	4 290 033	
3	Compte d'escale du navire Delys au port d'Alger	1 123 634,50	Non admis, Concerne Frais Armement
4	Bureau Veritas Paris (Visites Périodiques Navire) ²	615 119,51	
5	Phocomex (France), location d'un GE ³	1 651 029,91	
6	SEMT PIELSTICK (France), Pièces de rechange moteur	5 446 088,10	
7	Malta Drydock, Réparation	6 688 125,00	Non admis, Concerne Frais Armement
8	Compte d'escale Malte du 18/01 au 23/04/1997	3 903 220,50	Non admis, Concerne Frais Armement
9	compte d'escale technique Malte du 18/01 au 23/04/1997	90 982 181,25	Arrêt technique
	TOTAL	114 707 626	

Source : Rapport d'expertise

Suite à la visite et l'évaluation du navire par l'expert, des remarques ont été soulevées concernant l'état du navire, parmi ces remarques on a :

- Les aménagements sont fatigués et nécessitaient des réparations, réfection des sols, peinture, renouvellement du mobilier ;
- La cabine de contrôle, moins sale que le reste du compartiment moteur justifierait une reprise en main sérieuse.

¹ - Voir Annexe 01

² - Voir Annexe 05

³ - Voir Annexe 04

Le navire a été immobilisé pour arrêt technique au port de Malte pour les réparations moteur et les autres réparations soulevées par l'expert. Les réparations effectuées suite à cet arrêt technique ont fait ressortir un montant de 90 982 181 DA. La part de la CAAT dans ce montant s'élève à 50 000 000 DA.

Le montant des avaries particulières mises à la charge de la CAAT s'élève à **71 978 497 DA** (déduction des dépenses des cases 1,3 et 4 qui sont à la charge de l'assuré, ces dépenses totalisent un montant de **1 746 948 DA**).

3-2 Règlement des Avaries Particulières

La CAAT, après avoir reçu tous les documents nécessaires concernant les réparations effectuées sur le navire (factures de réparation, de location et d'autres factures justifiant les dépenses effectuées), a procédé au règlement du montant des avaries particulières. Ce règlement a été effectué sous déduction d'une franchise de **60 000 USD** (en application de l'article 4.3 des conditions particulières du contrat d'assurance « les avaries particulières seront remboursées sous déduction d'une franchise de Soixante Mille Dollars 60 000 USD sauf en cas de perte totale ou délaissement).

	Unité : USD	
TOTAL CAAT (montant à régler A/P)	71 978 497	
FRANCHISE	3 375 000	1 USD = 56,25 DA
TOTAL A REGLER	68 603 497	

Le montant définitif qui a été réglé par la CAAT dans le cadre de l'avarie particulière au profit de son assuré s'élève à **68 603 497 DA**.

4 - Les Avaries Communes

4-1 un aperçu sur 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 »¹.

L'avarie commune est une règle propre du droit maritime qui a pour but de répartir entre les propriétaires du navire et de la cargaison les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile.

Donc, Pour qu'une avarie maritime puisse être qualifiée d'avarie commune, il faut qu'il y ait :

- 1- **Un danger réel** : c'est-à-dire un évènement mettant en péril le voyage.
- 2- **Un sacrifice volontaire**: c'est-à-dire l'abandon d'une partie de la marchandise ou de l'équipement du navire, des dépenses extraordinaires.
- 3- **Un intérêt commun** : c'est-à-dire la recherche du salut de la propriété de tous les intéressés au voyage.

¹ - Règle A, les règles d'York et d'Anvers « avaries communes » telles que modifiées lors de la Conférence du CMI à Vancouver (Canada) le 1er juin 2004.

4- Un résultat utile : c'est-à-dire qu'enfin de compte, au moins une partie de la cargaison ou le navire doit être sauvée.

Si une seule de ces conditions n'est pas respectée, un sinistre quelconque ne peut être qualifié d'avarie commune. Les dommages aux marchandises seront alors tous qualifiés d'avaries particulières.

Un propriétaire de marchandise peut donc avoir à payer une contribution représentant une part de la valeur de ses marchandises, alors même que celles-ci lui sont livrées en parfait état.

La répartition des sacrifices entre le navire et la cargaison est faite par un expert répartiteur d'avarie commune ou dispatcheur, qui est généralement désigné par l'armateur ou par le transporteur et qui établit un règlement d'avaries communes, lequel fixe le montant des admissions et celui des contributions dues par chacun des intérêts.

Sauf très rares exceptions, les règlements d'avaries communes sont établis conformément aux dispositions des règles **d'York et d'Anvers**, règles conventionnelles d'usage courant et international, auxquelles se réfèrent la quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement.

Le dispatcheur chargé d'établir le règlement d'avarie commune impliquant notamment la répartition des dépenses entre le navire et la cargaison le fera à partir et en fonction de ces Règles adoptées par les parties au contrat de transport.

La Contribution aux avaries communes représente la part que chacun des intéressés au navire et à la cargaison est tenu de supporter dans les sacrifices communs, proportionnellement à la valeur résiduelle de ses biens (navires ou marchandises) à la fin de l'expédition.

La contribution est due par tous, qu'il y ait assurance ou non. Ceux qui sont assurés seront remboursés par leur assureur de la contribution qu'ils auront payée, tandis que les autres devront la conserver à leur charge.

L'établissement d'un règlement d'avaries communes est assez long. Au moment de l'arrivée du navire, il n'est pas possible de chiffrer immédiatement, d'une façon exacte et complète, les pertes et dépenses qui seront admises en avaries communes par l'expert répartiteur. L'armateur les évalue d'une façon approximative, établit leur pourcentage par rapport à leur valeur totale estimée des intérêts en cause et soumet la livraison des marchandises au versement préalable d'une contribution provisoire calculée sur ces données.

Ce n'est qu'à la clôture du règlement d'avaries communes que sera connue la contribution définitive mise à la charge de l'armateur et des propriétaires de marchandise. Si la contribution définitive est supérieure à la contribution provisoire, un versement complémentaire est réclamé aux participants.

La contribution aux avaries communes est remboursée par l'assureur à concurrence de son montant et proportionnellement à la valeur assurée : lorsque la valeur assurée est égale ou supérieure à la valeur contributive, l'assureur rembourse intégralement le montant de la contribution versée par l'armateur.

Les documents pouvant intervenir dans le règlement d'une avarie commune sont les suivants :

- Le compromis d'avarie commune « general average bond »
 - ✓ Versement d'une contribution provisoire

- ✓ Dépôt d'une caution bancaire
- La lettre de garantie : un engagement de la part de l'assureur de la marchandise de payer le moment venu, la contribution définitive.
- La dispatch de règlement.

4-2 L'établissement du règlement de l'avarie commune:

Ce règlement se fait en constituant deux mesures :

1- La masse créancière « Active » : on entend par la masse créancière les sacrifices faits ainsi que les dépenses exposées afin de sauver le navire et la cargaison.

Cette masse contient :

A) Les avaries dommages :

- ✓ dommages subis par le navire
- ✓ dommages subis par la cargaison
- ✓ perte de fret.

B) Les avaries frais :

- ✓ Frais d'assistance
- ✓ Frais de relâche forcée.

2- La masse débitrice « Passive » : cette masse contient :

- ✓ la valeur contributive du navire
- ✓ la valeur contributive de la cargaison
- ✓ la valeur contributive du fret

Détermination de la contribution à l'avarie commune :

$$\text{Taux de contribution} = \text{Valeurs admises en A/C} / \text{Valeurs contributives}$$

$$\text{Contribution à l'A/C} = \text{Valeur contributive} * \text{Taux de contribution}$$

4-3 Admission des dépenses en Avarie Commune

Tableau N° 04 : Admission des dépenses en Avarie Commune

	Nature des Dépenses	Unité : DA	Unité : DA	Position
		Rejet	Avarie Commune	
1	Indemnité d'assistance et de sauvetage fixée par arbitrage LLOYD's en faveur des sauveteurs		26 799 237,80	Admis selon la règle A d'York et d'Anvers 1974,
2	Honoraires & frais d'arbitrage selon clause Lloyd's			
3	Honoraire et frais cabinet d'avocat " Show & Croft" pour assistance juridique à la saisie du navire			
4	Honoraires et frais du cabinet d'avocats " Edelvet & O'Sullivan dans le cadre de la saisie du navire		1 714 047,10	Admis selon la règle A d'York et d'Anvers 1974
5	Note d'Honoraire de l'expert FABIO		137 965,40	
6	Compte d'escale au port de SETE durant la période du 6 au 17/12/1996 A) - Autres frais visas douanes, billet train,,etc) B)- Divers frais d'escale (droits de quai, pilotage) Compte d'escale au port de Marseille	8 193,60		Non admis, Concerne Frais Armement
			1537174,00	Admis selon la règle X d'York et d'Anvers 1974
		4 290 033,00		Non admis, Concerne Frais Armement
7	SOCOMAN société de manutention Marseille		1 679 008,50	Admis selon la règle X b d'York et d'Anvers 1974
8	Frais de déplacement de M YALA inspecteur Armement		114719,00	Admis selon la règle A d'York et d'Anvers 1974
9	Salaires et vivres du capitaine, des officiers et de l'équipage		3 710 464,00	Admis selon la règle X b d'York et d'Anvers 1974
10	Compte d'escale du navire Dellys au port d'Alger	1 123 634,50		Non admis, Concerne Frais Armement
11	Bureau Veritas Paris (Visites Périodiques Navire)	7 712 237,50		Non admis, Concerne Frais Armement
	Phocomex (France)			
	SEMT PIELSTICK (France), Pièces de rechange moteur			
TOTAL A REPORTER		13 134 099	35 692 616	

	MONTANT REPORTE	13 134 099	35 692 616	
12	Malta Drydock, Réparation	6 688 125,00		Non admis, Concerne Frais Armement
13	Compte d'escale Malte du 18/01 au 23/04/1997	3 903 220,50		Non admis, Concerne Frais Armement
14	compte d'escale technique Malte du 18/01 au 23/04/1997	90 982 181,25		Arrêt technique
15	Manquant sur marchandises (entreprise X) selon rapport Note d'honoraire expertise	54 135,00		
16	Commission : 2% sur les débours d'avaries		639 643,00	
17	intérêts 7% l'an sur l'avarie commune		1 457 418,00	Admis selon la règle XXI d'York et d'Anvers 1974
18	Frais de règlement : correspondances, telex, téléphones, copies, traduction ,,.,etc		900 000,00	
Total		114 761 760	38 689 677	153 451 437

Source : Rapport d'expertise

	Unité : DA
Total des Dépenses	153 451 437,00
Total des Rejets (A/P)	114 761 760,00
Total des Admissions	38 689 677,00

Ce tableau ci-dessus résume toutes les dépenses, les réparations nécessaires à la mise en état de navigabilité du navire engendrées par le black-out total qui a touché les groupes électrogènes dudit navire la nuit du 05 décembre 1996.

L'expert, après avoir reçu tous les documents nécessaires (Indemnité d'assistance, Frais et honoraires d'avocat, factures de réparation...etc) venant de toutes les parties concernées par cette affaire, a procédé au classement de ces dépenses en deux catégories, la première catégorie concerne les dépenses non admises en avarie commune, et ce en se référant aux règles de l'avarie commune d'York et d'Anvers de 1974. La deuxième catégorie concerne quant à elle, les dépenses admises en avarie commune selon les mêmes règles de l'avarie commune de 1974. Les dépenses qui n'ont pas été admises en avarie commune ont été classées comme avaries particulières.

Tableau N° 05: Détermination de la part de l'assuré ainsi que la CAAT dans l'indemnité d'assistance

Unité : GBP						
	Part des valeurs sauvées	total valeurs sauvées	Pourcentage des valeurs sauvées	Indemnité de sauvetage	Part de l'I/S	Total à Régler
CAAT	939 187,28	5 133 149,66	18,29	209 363,30	38 306,18	123 896,46
Assuré	2 098 494,38		40,88		85 590,28	

Source : Etabli par nous même

La valeur totale des biens sauvés lors du sauvetage du navire estimée par l'expert s'élève à 5 133 149,66 GBP (la valeur du navire ainsi que la valeur de la cargaison).

La valeur de l'ensemble des biens sauvés appartenant à l'assuré et la CAAT s'élève à 3 037 681,66 GBP.

La CAAT à réglé une indemnité de 123 896,46 GBP soit en contre valeur 11 770 163,43 DA au profit de la société de sauvetage française.(1 GBP = 95 DA).

Tableau N° 06 : Détermination du montant à Régler par la CAAT dans les différentes dépenses

	Valeurs GBP	1£/ DA	Valeurs en DA	Part CAAT GBP	Part CAAT DA	Part Assuré en GBP	Part Assuré en DA	Assuré+ CAAT En DA
Indemnité d'Assistance et de sauvetage	209 363,30	95	19 889 513,50	38 306,18	3 639 087,10	85 590,28	8 131 076,60	11 770 163,70
Honoraires et frais d'arbitrage selon close LLYOD'S	46 879,77		4 453 578,15	8 577,36	814 849,20	19 165,02	1 820 676,90	2 635 526,10
Frais & Honoraires Avocat	25 854,17		2 456 146,15	15 299,91				1 453 491,45
Total à régler	282 097,24		26 799 237,80					15 859 181,25

Source : Etabli par nous même.

$$\frac{939\,187,28}{5\,133\,149,66} * 46\,849,77$$

Part de la CAAT dans La valeur des biens sauvés.

Valeur totale des biens sauvés

Part de la CAAT dans le paiement initial

Le montant des dépenses que la CAAT a réglé dans le cadre de l'Avarie Commune tel que détaillé dans le tableau ci-dessus s'élève à **15 859 181,25 DA** sur un montant total de **26 799 237,80 DA**, regroupant le montant à régler par les différentes parties concernées par cette Avarie à savoir la CAAT et son Assuré, les deux compagnies nationales en l'occurrence la SAA et la CAAR, ainsi que les autres réceptionnaires qui n'ont pas assuré leurs marchandises.

4-4 Détermination du taux de contribution en avarie commune

	Unité : DA	
Valeurs Admises en A/C	38 689 677	TAUX DE CONTRIBUTION = Valeurs Admises en A-C / Valeurs Contributives
Valeurs Contributives	430 719 110	
Taux de Contribution	8,9826%	

Le taux de contribution en avarie commune applicable pour toutes les parties concernées que ce soit l'assureur corps, l'assureur facultés ou les réceptionnaires qui n'ont pas assuré leurs marchandises est de **8,9826 %**. Ce taux est donné par le rapport valeurs admises en avarie commune (masse active) et les valeurs contributives (masses passive). Il est déterminé par l'expert répartiteur (Dispatcheur), après avoir eu connaissance de la valeur de l'ensemble des biens sauvés au cours de l'aventure maritime ainsi que toutes les dépenses effectuées.

4-5 Calcul de la contribution du navire à l'avarie commune

	Unité : DA
NAVIRE	Xxxxx
Valeur contributive	140 625 000
Taux de contribution	8,98257 %
Contribution	12 631 749

CONTRIBUTION = Valeur Contributive * Taux de Contribution
--

La contribution du navire à l'avarie commune est de l'ordre de **12 631 749,33 DA** sur une valeur contributive de **140 625 000 DA**, une valeur estimée par la société Barry Rogliano Salles (Marseille) à la date du sinistre.

Cette contribution a été entièrement réglée par la CAAT au profit de son assuré, vu qu'il est l'assureur corps dudit navire.

4-6 Calcul de la contribution de la cargaison à l'avarie commune

CARGAISON	Unité : DA
valeur contributive	290 094 110,00
taux de contribution	8,98257730%
CONTRIBUTION	26 057 928

CONTRIBUTION = Valeur Contributive * Taux de Contribution

Tableau N° 07: Liste des clients assurés par CAAT avec leur Quote-part dans la contribution à l'A/C

			Unité : DA	Unité : DA	
Réceptionnaires	Succursale	N B/L	Valeurs	Quote part	taux de contribution
Assuré 1	ALGER I	71458	84 075	7 552	8,9826%
Assuré 2	ALGER I	72785	3 381 369	303 734	
Assuré 3	ALGER I	72838	3 035 684	272 683	
Assuré 4	ALGER I	72839	151 873	13 642	
Assuré 5	ALGER I	73286	122 519	11 005	
Assuré 6	ALGER I	73289	665 919	59 817	
Assuré 7	ALGER I	73770	110 965	9 968	
Assuré 8	ALGER I	73973	7 797 945	700 456	
Assuré 9	ALGER I	73976	27 407 972	2 461 942	
Assuré 10	ALGER I	73986/73987	40 961	3 679	
Assuré 11	ALGER I	74051	9 648 731	866 705	
Assuré 12	ALGER I	74052	27 263 579	2 448 972	
Assuré 13	ALGER I	69965	1 796 087	161 335	
Assuré 14	ALGER I	68629	1 516 563	136 226	
Total Alger I			83 024 241	7 457 717	
Assuré 1	ALGER II	71326	1 382 857	124 216	
Assuré 2	ALGER II	73671	571 256	51 314	
Assuré 3	ALGER II	72327	628 871	56 489	
Assuré 4	ALGER II	69643	287 525	25 827	
Assuré 5	ALGER II	69357	987 038	88 661	
Total Alger II			3 857 547	346 507	
Assuré 1	ALGER III	71325	657 312	59 044	
Total Alger III			657 312	59 044	
TOTAL GENERAL			87 539 100	7 863 267	

Source : Etabli par nous même.

La contribution de la CAAT est résumée dans le tableau ci-dessous :

Le tableau ci-dessus résume la quote-part de la contribution de la CAAT dans le volet cargaison, nous avons déterminé la valeur totale de la cargaison assurée au niveau des différentes succursales de la CAAT en se basant sur les documents envoyés par chaque succursale.

La valeur totale assurée par la CAAT s'élève à **87 539 100 DA** sur un total de **290 094 110 DA**, quant à la valeur que doit payer la CAAT dans le cadre de l'avarie commune, elle s'élève à 7 863 267 DA telle que détaillée dans le tableau ci-dessus par succursale.

Le montant total de la contribution à l'avarie commune du volet cargaison est de l'ordre de **26 057 927,67 DA**, ce montant a été réglé par la CAAT à hauteur de 7,8 MDA, par les deux assureurs nationaux SAA et CAAR ainsi que par les réceptionnaires lesquels leurs cargaisons n'ont pas été assurées.

	Valeurs Totales des contributions en DA	Part de la CAAT dans les valeurs contributives en DA	Contribution de la CAAT en DA	pourcentage de contribution
NAVIRE	140 625 000	140 625 000	12 631 749	9%
CARGAISON	290 094 110	87 539 100	7 863 267	9%

Tableau N° 08 : Liste des réceptionnaires non assurés ayant versé directement des avances lors du retrait de leurs marchandises.

	Avances en DA	Contributions en DA	Positions en DA
Réceptionnaire A	702 234,64	363 438	338 796,64
Réceptionnaire B	54 604	28 583	26 021
Réceptionnaire C	3 750	6 724	- 2 974
Réceptionnaire D	104 006	342 651	- 238 645

Source : Etabli par nous même.

Montants complémentaires réglés par les réceptionnaires

Montants du trop perçu restitués aux réceptionnaires

Comme énoncé précédemment, un propriétaire de marchandise peut donc avoir à payer une contribution représentant une part de la valeur de ses marchandises, alors même que celles-ci lui sont livrées en parfait état.

La condition pour réceptionner la marchandise est de payer une contribution provisoire calculée sur la valeur des biens sauvés estimée au jour du sinistre. Le tableau ci-dessus nous montre les avances payées par les réceptionnaires au début pour pouvoir mettre la main sur leurs marchandises.

Après avoir déterminé les contributions définitives pour chacun des réceptionnaires, la CAAT au tant que gestionnaire du dossier a fait les corrections nécessaires en restituant le trop perçu aux réceptionnaires concernés et a reçu le complément des réceptionnaires qui ont payé un montant inférieur à la contribution définitive.

Les contributions provisoires des différents assureurs à savoir la CAAT, la SAA et la CAAR sont respectivement de **3 700 940 DA**, **581 142 DA** et **20 997 707 DA**.

5- Détermination de tous les règlements effectués par la CAAT

Tableau N° 09: Règlements effectués par la CAAT dans le cadre du sinistre du 05/12/1996

	montants navire	réglés	montants marchandises	réglés	Unité : DA
Navire	12 631 749				12 631 749
Indemnité d'assistance	4 969 005		3 093 207		8 062 212
F&H Avocat	1 406 288		875 415		2 281 702
remboursement caution (March)	2 486 013				2 486 013
Remboursement P/C Succursales			7 863 267		7 863 267
Total Régulé A/C	21 493 055		11 831 889		33 324 944
Total Régulé A/P	68 603 497				68 603 497
Total réglé A/C et A/P Navire					101 928 441

Source : Etabli par nous même.

$$8\ 062\ 212 * \frac{140\ 625\ 000}{228\ 164\ 100}$$

Valeur du navire

Valeur total des Biens sauvés (CAAT)

$$8\ 062\ 212 * \frac{87\ 539\ 100}{228\ 164\ 100}$$

Valeur des marchandises assurées par la CAAT

Le montant total réglé par la CAAT suite au sinistre du navire assuré qui est survenu le 05 décembre 1996 est détaillé dans le tableau ci-dessus, ce montant s'élève à **105 303 441 DA**.

On remarque que la proportion la plus importante de ce montant est due principalement au règlement effectué dans le cadre de l'avarie particulière avec un montant de 71 978 497 DA, soit 68% du montant total réglé. Pour le règlement effectué dans le cadre de l'avarie commune, le montant s'élève à 33 324 944 DA, soit 32 % du montant total réglé.

Valeur du navire en DA	4 500 000	56	252 000 000
Montant réglé navire en DA			90 096 552

Montant réglé/Valeur Navire	36%
------------------------------------	------------

Nous remarquons que le montant réglé au titre de l'avarie commune et de l'avarie particulière (partie corps) a épuisé 36 % de la valeur du navire.

Prime payée en DA	5 918 189
Montant réglé en DA	90 096 552

S/P	15
------------	----

Le ratio sinistre / prime doit rester inférieur à 1, par contre dans notre cas ce rapport est largement supérieur à 1, il est égal à 15 fois la prime. Il faut 15 ans pour récupérer le montant du sinistre sans qu'autant un autre sinistre survienne.

CONCLUSION GENERALE

L'objectif de cette étude était d'arriver à présenter d'une façon détaillée les différentes couvertures proposées par l'assureur corps de navire et à montrer les limites de ces dernières pour répondre aux multiples besoins ressentis par les armateurs en matière d'assurance maritime sur corps de tous navire.

La mer reste toujours un lieu à très haut risque et les accidents (événements de mer : abordages, naufrages, pollutions et les mesures prises comme le remorquage, l'assistance) y sont fréquents. L'assurance maritime est une activité si indispensable et représente aujourd'hui une telle utilité économique qu'elle couvre largement toutes les activités maritimes (portuaire, assistance, remorquage, pilotage pêche, activités pétrolières et bien évidemment le transport maritime, la construction navale...).

Les assurances maritimes généralement ont pour objectif initial de couvrir les risques de mer pouvant survenir au cours d'une expédition maritime au navire en tant que structure flottante (police d'assurance sur corps). Cette catégorie d'assurance est soumise à une réglementation nationale et internationale spécifique qui se retrouve dans un cadre juridique approprié.

L'étude de cas que nous avons traité, nous a montré que l'assurance maritime sur corps de tous navire (couverture tous risque) est une assurance non négligeable pour l'armateur, l'assuré a pu être indemnisé non seulement pour les dommages causés au navire suite à l'arrêt brusque des groupes électrogènes, mais aussi pour la troisième source de garantie qui réside dans la couverture des frais énumérés dans le texte de la police qui sont l'indemnisation de la contribution aux avaries communes ainsi que les indemnités d'assistance maritime.

Mais cette assurance proposée par l'assureur corps (CAAT) reste insuffisante et limitée vue que les pertes financières, engendrées par l'immobilisation du navire pour faire les réparations nécessaires afin qu'il soit remis en état de navigabilité, sont subies uniquement par l'armateur. Ces pertes financières ne sont pas prises en charge par l'assureur (CAAT). Une couverture que la CAAT doit développer et proposer à ses assurés.

Selon les résultats obtenus dans cette étude, la CAAT doit tenir compte, en plus des risques liés aux matériels corps de navire qui sont couverts par les contrats corps et machines (H&M), des risques liés à la responsabilité civile de l'armateur pour mieux les cerner et répondre aux besoins ressentis par ce dernier, cela suppose faire une étude approfondie sur le terrain (Etude des garanties proposées par les P&I Club) et de s'approcher plus de l'armateur afin d'obtenir le maximum

d'informations sur le volet responsabilité civile (Statistiques des sinistres sur les garanties que la CAAT souhaite développées, les Cotisations ainsi que tous les rappels de cotisations versées par l'armateur pour couvrir sa flotte, les avantages accordées par les P&I clubs, les Franchises applicables...etc.)

Nous savons que le but recherché par les armateurs est d'optimiser l'utilisation et l'exploitation du navire, et que quels que soient les moyens que ces derniers détiennent, ils sont toujours exposés à des pertes financières, que l'assureur corps ne couvre malheureusement pas. Cette couverture pertes financières est conçue sur la base d'une indemnité forfaitaire journalière fixée au moment de la souscription. Lorsqu'un navire assuré perd une partie de sa capacité (une cale de chargement, par exemple), ou lorsqu'il est amené à naviguer en allure réduite à la suite d'une avarie, la perte partielle de revenus en résultant peut être indemnisée.

Pour répondre à ce besoin de couverture des pertes financières que les armateurs subissent lors de l'exploitation et l'utilisation de leurs navires, la CAAT, via sa direction centrale des assurances transports, souhaite développer et proposer aux différents armateurs la garantie pertes financières.

Cela va permettre à la CAAT, d'un côté, de diversifier les garanties proposées à ses assurés donc de disposer d'une panoplie suffisante de couverture et de l'autre côté, de faire face à la baisse des primes des couvertures assurance corps de navire engendrée par la dévaluation du dinar Algérien, et aussi de faire face à la baisse des primes de la branche assurance transport sur facultés engendrée par la baisse importante des importations due à la conjoncture économique que traverse l'Algérie actuellement.

La proposition de ce nouveau produit reste un défi pour la CAAT pour des multiples raisons, parmi lesquelles :

- La CAAT est exposée au problème de la limitation du nombre de navires dont dispose l'Algérie qui est actuellement de **28**, donc une absence d'une mutualisation du risque dans l'espace. Aussi, une insuffisance des connaissances approfondies sur ce produit vue qu'elle exerce sur le territoire national, et n'a pas accès aux autres flottes mondiales.
- Ce produit est bien connu par les P&I Clubs, qui ont une maîtrise et une connaissance plus approfondie, une mutualisation plus importante à l'échelle mondiale (nombre d'assurés étant élevé), et donc des tarifs plus attractifs.

Pour cela, la CAAT, à elle seule, ne peut proposer ce nouveau produit. Elle doit trouver un partenaire étranger (Réassureur) qui a une maîtrise de ce type de produit et qui est capable de mutualiser ce risque. Il peut donc proposer une couverture adaptée aux besoins des armateurs avec des tarifs attractifs et concurrentiels.

Cette étude, nous a montré qu'il existe bel et bien une autre institution qui se charge de couvrir une majeure partie des risques non couverts par l'assureur corps de navire, cette dernière est connue sous le nom de l'institution des P&I Clubs. Malgré que certains frais, engendrés par un risque couvert, tels que la contribution aux avaries communes et l'indemnité d'assistance sont pris en charge par l'assureur corps, l'institution des P&I Clubs propose la couverture de la part qui ne serait pas pris en charge par l'assureur corps (l'excédent) en raison de la limitation de ses engagements.

L'assurance des risques nouveaux liés au navire tels que le cyber risque, reste un défi majeur pour les assureurs corps. Aujourd'hui dans un navire quasiment tout est informatisé et interconnecté, donc il est possible pour un hacker de détourner des informations, de prendre le contrôle d'un navire ou même de son système d'armement. C'est pourquoi, ce risque est considéré comme un risque transversal dont les conséquences financières sont difficilement évaluables. Pour faire face à ces nouveaux risques, les assureurs devront investir massivement ces prochaines années en capital et en solutions nouvelles s'ils veulent garder le cap.

Pour conclure, il serait intéressant d'étendre beaucoup plus notre étude sur le volet responsabilité civile de l'amateur pour mieux cerner et mieux connaître les multiples risques auxquels les armateurs font face, afin de pouvoir développer et proposer des couvertures adaptées aux besoins ressentis par ces derniers.

BIBLIOGRAPHIE

MEMOIRES ET THEMES

- Le transport maritime et le développement des infrastructures en Afrique, par Prince EHOULA COSY, CNAM-Institut national du transport international et des port – Opérateur multimodal des transports 2013.
- Les pertes financières liées à l'exploitation des navires de commerces et leurs prises par les assurances (Loss of hire insurance), présenté par AMARI Zoubir, 28^{ème} promotion, décembre 2010.
- La politique maritime algérienne après la libéralisation du commerce extérieur, par mohamed kheyar zerouklane, université de Béjaia- licence en sciences économiques 2008.
- Les garanties clubs, D.E.S.S de droit maritime des transports, présenté par Nicolas RICHARD ,1998. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.
- Les garanties P&I, présenté par Marie-Camille DELAYE, 2007. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.
- Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, présenté par Mathieu COSTANTINI, 2005. Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique.

COURS

- Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016. Assuré par l'enseignant Badr Ben Slimane.
- Cours IFID, Les assurances maritimes et leur place dans le droit international des transports.

SITES WEB

- www.cnangroup.com/CNAN_NORD/Flotte.
- www.algerieferries.dz, Flotte.
- <http://www.hyproc.dz/potentialite.html>
- <http://www.argusdelassurance.com/risk-management/les-six-failles-cyber-du-transport-maritime>
- http://www.ddbd.com/Assistance_en_mer.html
- <http://www.argusdelassurance.com/acteurs/assureurs/le-contenu-de-la-nouvelle-police-internationale-d-assurance-corps-lancee-par-la-ffsa>.
- <http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/default.aspx>

DIVERS

- Règle A, les règles d'York et d'Anvers « avaries communes » telles que modifiées lors de la Conférence du CMI à Vancouver (Canada) le 1er juin 2004
- Cluster maritime nouvelle Calédonie (Organisation pour les professionnels), secteur d'activité 4, Assurances Maritimes.
- Direction des assurances transports de la Fédération française des sociétés d'assurances. Publié le 18 novembre 2011.²

- Cécile DE CET BERTIN Introduction au droit maritime, édition Ellipse marketing S.A, 2008
- Glossaire du transport maritime, DELMAS, CMA-CGM. Code maritime Algérien, page 78.
- Bulletin technique Scor, Global P&C, septembre 2011.213-Info.com, Dimanche, 15 Octobre 2017.
- Algérie Poste Service, publication du 26/06/2015 à 09:52.
- Code maritime Algérien

ANNEXE 01 : Règles d'York et d'Anvers

Texte français des règles d'York et d'Anvers 1974 adoptées à Hambourg le 4 avril 1974 sous l'égide du Comité Maritime International

RÈGLE D'INTERPRÉTATION

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

RÈGLE A. Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement 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.

RÈGLE B. - Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

RÈGLE C - Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison, par suite de retard; soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

RÈGLE D. - Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

RÈGLE E. -- La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

RÈGLE F. Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

RÈGLE G. - Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

RÈGLE I. - jet de cargaison.

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune, à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

RÈGLE II - Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutes ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

RÈGLE III. - Extinction d'incendie à bord.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou, à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée ou la chaleur qu'elle qu'en soit la cause.

RÈGLE IV. - Coupement de débris.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

RÈGLE V. - Echouement volontaire.

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être dressé, les pertes ou dommages en résultant, seront admis -en avarie commune.

RÈGLE VI. - Rémunération d'assistance

Les dépenses encourues à cause d'une assistance par les parties engagées dans l'aventure, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune dans la mesure où les opérations d'assistance auront eu pour but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

RÈGLE VII. Dommages aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières, ne sera en aucune circonstance admis en avarie commune.

RÈGLE VIII. - Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure.

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans les circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

RÈGLE IX. - Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait- été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ sera portée au crédit de l'avarie commune.

RÈGLE X. -Dépenses au port de refuge, etc....

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque, et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune.

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation de voyage occasionnée par ce déplacement.

b) Les frais faits pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port soit à un lieu de chargement, d'escale, ou de refuge, seront admis en avarie

commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également -ainsi admis en avarie commune.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

RÈGLE XI. -Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port...

a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de déchargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X a).

b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune. Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors que les salaires et frais d'entretien du capitaine, officiers et équipage, ni le combustible et les approvisionnements consommés pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront pas admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage et le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date d'achèvement du débarquement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis, en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent, des conditions et clauses des contrats de travail.

d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaines, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune, si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

RÈGLE XII. - Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc...

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

RÈGLE XIII. -Déduction du coût des réparations.

Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du « vieux au neuf » quand du vieux matériel sera, en totalité, ou en en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans ; en pareil cas, la déduction sera d'un tiers.

Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communication et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du « neuf au vieux » selon les règles suivantes quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf.

Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire depuis la date de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, canots de sauvetages et similaires, équipements de communication et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune ; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié.

RÈGLE XIV. -Réparations provisoires.

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune. Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si des réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence de vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

RÈGLE XV. -Perte de fret.

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune, que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

RÈGLE XVI. - Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

Quand une marchandise ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain, telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette règle.

RÈGLE XVII. - Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement. La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins value résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

A ces valeurs, sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avaries communes.

Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de la vente augmenté du montant admis en avarie commune.

Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

RÈGLE XVIII. -Avaries au navire.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant :

- a) En cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement du dommage ou de la perte sous réserve des déductions à opérer en vertu de l Règle XIII ;
- b) Dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations.

Mais, lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminées par le produit net de vente, le cas échéant.

REGLE XIX- Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

RÈGLE XX. -Avances de fonds.

Une commission de deux pour cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt

à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune.

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

RÈGLE XXI. - Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de sept pour cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts de l'avarie commune.

RÈGLE XXII. - Traitement des dépôts en espèce.

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint, spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

ANNEXE 02 : Compromis d'Avarie Commune

11/12 '96 14:12

2 641455

83

ARTICLE 1 : Le ou les experts répartiteurs désignés sont chargés d'établir s'il y a lieu, le règlement d'avarie commune, conformément à la Loi applicable ou à la convention des parties.

ARTICLE 2 : Le ou les experts répartiteurs sont dispensés de toutes formalités judiciaires, ils peuvent faire procéder à toutes expertises, signer tout rapiteur et tenir compte de tous renseignements pour l'accomplissement de leur mission.

ARTICLE 3 : Pour obtenir livraison de la marchandise, le réceptionnaire soussigné, au choix de l'armateur (1) :

- Versera une contribution provisoire d'avarie commune de % de la valeur ci-dessus déclarée pour être déposée en compte.
- Ou fournira la garantie des assureurs de la dite marchandise.
- Ou donnera une caution bancaire.

L'armateur est autorisé à prélever sur les contributions provisoires ou réclamer au réceptionnaire soussigné ou, à défaut, à ses garants toute avance sur débours d'avarie commune ou frais spéciaux, qui serait agréé et déterminée par le ou les experts répartiteurs.

ARTICLE 4 : Le réceptionnaire soussigné doit faire parvenir aux experts répartiteurs, dès que possible et au plus tard dans l'année suivant le jour de la livraison, tous documents utiles à la justification de la valeur contributive de ses marchandises notamment en cas de perte ou dommages (facture d'origine, compte des frais et fret, rapport d'expertise et certificat d'avarie, etc...), passé ce délai les experts répartiteurs fixent la valeur contributive en fonction des renseignements qu'ils possèdent et sans que le dit réceptionnaire puisse alors contester l'estimation ainsi faite de ses propres marchandises nonobstant les dispositions de l'article 6 ci-dessous :

N.B. Sous réserves de discuter ultérieurement tant la recevabilité de la présente avarie Commune que le taux de participation éventuelle.

même situation à cet égard que si la réexpédition n'avait lieu le voyage se poursuivant sur le navire primitif pour autant que cela soit légitime d'après la Loi applicable ou le contrat d'affrètement.

Les propriétés concernées contribueront à l'avarie commune sur la base de leur valeur au moment de la livraison à la destination primitive, à moins qu'elles ne soient vendues ou qu'il en soit disposé autrement avant l'arrivée à bord du navire celui-ci contribuera sur la base de sa valeur réelle à la date ou il aura terminé le déchargement de sa cargaison.

ARTICLE 9 : Par dérogation à toute disposition contraire des connaissements le règlement d'avarie commune sera dressé suivant les règles d'YORK et d'ANVERS 1974.

POUR LE CAPITAINE
SIGNATURE DE L'ARMATEUR
88

SIGNATURE ET ADRESSE DU
RECEPTIONNAIRE


ANNEXE 03 : Redelivery Certificate

REDELIVERY CERTIFICATE

I, the undersigned [REDACTED] Captain of
the motor vessel [REDACTED] hereby certify that
my ship (and its cargo) has (have) been successfully salvaged
under and in accordance with the terms of Lloyd's Form of
Salvage Agreement no Cure no Pay (1995 - LOP 95) and is (are)
now safely redelivered alongside Quay Quai SOTTE at
[REDACTED] Harbour (safely afloat at anchor in
[REDACTED] Harbour) and I hereby give a full
release to Les Abeilles International and the Master and crew
of [REDACTED] MARSEILLAIS 6

Time 17^h 06 hours

Date 16 December 1996 ✓

Master's signature Comproment agreement no cure no pay


ANNEXE 04 : Factures de réparation

DATE DE FACTURE : 27.02.97
 N° DE CLIENT : 002080
 CONTRAT DE LOCATION N° 01.06314
 DATE SORTIE DU CONTRAT 01.02.97
 DATE DE FIN DU CONTRAT 05.02.97



Siège social, bureaux & atelier : N° 16 - 2^{ème} Avenue - ZI des Estroublans - 13127 VITROLLES
 Tel. 04 42 89 33 33 - Fax 04 42 79 26 39
 S.A. R.L. au capital de 5.117.500 Frs
 Séd. selon B 398 002 006 - APE "NAF" 713 C

NOMBRE EX. 1
 N°/REF. 601
 CHANTIER
 N°/R

1302
509/97
4 MAR 1997
 28 FEV. 1997

D.G. POUR LA FRANCE
 17 B, AVE ROBERT SCHUMAN
 13002 MARSEILLE

REF BR/SS/14/97

CDE N° MR BLEHFDJ

ASS	DESIGNATION	NBT	QUANTITE	P.J. BRUT	MONTANT BRUT	MONTANT NET
LA	ENGIN 03290002 F/JOUR+HR DU 01/02 AU 17/02	12j	17j- 5j d'arret	3000,00	36000,00	36000,00
LA	ENGIN 03290002 FORF/JOUR DU 01/02 AU 05/02	5j		5880,00	29400,00	29400,00
	DU 010297 AU 050297 HRE NORMALE	120	EFFECTUEE	126		
	HEURES SUPPLEMENTAIRES	6h		588,00	3528,00	3528,00
	TOTAL TRANSPORT A PAYER				1700,00	1700,00
	ASSURANCE SUR LOCATION			7% DE	68928,00	4824,96
	MONTANT H.T					75452,96
	FRANCE 7% - VOL EXCLU - FRANCHISE 35% AVEC UN MINIMUM DE 10.000.FRS.					

62219
65000
56291
60884
3390

23/6/97

Conformément à la loi du 12.05.1980 modifiée par la loi du 25.07.85 articles 115-116, toutes livraisons de matériel seront soumises à réserve de propriété. Les biens restent la propriété de PHOCOMEX jusqu'à complet règlement du matériel. Le locataire est responsable de la bonne conservation des matériels qui lui sont remis sur simple sommation si les paiements ne sont pas effectués convenus. Facture établie conformément aux dispositions des Lois des N° 29.01.93.

CO TVA	MONTANT N.T.	TAUX TVA	MONTANT TVA	MONTANT S.T.C.
0	75452,96			75452,96

Compte ne sera accordé en cas de règlement anticipé.
 JE AU 10.03.97

PAYER **75452,96

VOIR NOS CONDITIONS DE VENTE DE LOCATION AU VERSO

PHOCOMEX
 bureaux & atelier :
 Avenue - ZI des Estroublans - 13127 VITROLLES
 F 33 33 - Fax 04 42 79 26 39
 F 02 006 - APE "NAF" 713 C

12.03 - 905.435/92
 Contre cette LETTRE DE CHANGE
 stipulée SANS FRAIS
 veuillez payer la somme indiquée
 ci-dessous à l'ordre de :

LE _____

INT POUR CONTROLE DATE DE CREATION ECHÉANCE L.C.R. seulement F. MONTANT

REF. TIRE

R.I.B. du TIRE

Labl. code guichet N° de compte de R.I.B.

NOM et ADRESSE DU TIRE

DOMICILIATION

Droit de timbre et signature

ATTENTION OU AVAL

ne pas inscrire au-dessous de cette ligne

ANNEXE 05 : Factures pour les visites périodiques du navire



**BUREAU
VERITAS**

VOS REFERENCES

FACTURE

N° 21241CMA1M
date 27/01/1997
Client N°C0122030E

CMA1M
MARINE DIVISION
SHIPS IN SERVICE MANAGEMENT DNS
Cedex 44, 92077 PARIS La Defense

STE NATIONALE DE TRANSPORT MARIT

Séverine LACHAUD

2 QUAI 9, GARE MARITIME
B. P. 280
ALGER, ALGERIE

MS

AFFAIRE MSL/97/9

N° REG 33F654

NAVIRE: XXXXXXXXXX
VISITE EFFECTUEE A: MARSEILLE FRANCE
DATE DE LA VISITE: DU 09/01/97 AU 14/01/97
FACTURE: BAREME

CA	DETAILS	TAXES %	MONTANT HT
	Visite occas. Machine, AUT, LL, Equip. Const&Radio		18 295.20
	Sous-Total		18 295.20
	Frais		180.00
	S.A.E.T.		2 500.00
Total HT			20 975.20
TAXES			

XSM	0	14/01/97
MRS		0121

PAYABLE LE 26/02/97

Total TTC	20 975.20
DEVICES	FRF

Références à rappeler dans tous vos règlements

COPIE

FACTURE 21241CMA1M
DATE 27/01/1997
MONTANT 20 975.20
CLIENT N° C0122030E

Bureau Veritas S.A. au capital de 80 840 405,00 FRF
Siège Social : 17 bis place des Reflets La Defense 2 - 92400 Courbevoie France
RCS Nanterre B 775 690 621 Siret 775 690 621 01136 APE 7701
Facture établie conformément à nos Conditions Générales

ANNEXE 06 : Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civil pour l'enlèvement des épaves.

42576/HQS/3247/1704157



CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

Issued in accordance with the provisions of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 under the authority of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland by the Maritime and Coastguard Agency, an Executive Agency of the Department for Transport

Name of ship		IMO Number	Name and full address of the principal place of business of the registered owner
[REDACTED]		9265421	
Distinctive number or Letters	Gross Tonnage	Port of Registry	
7TBR	20024	ALGER	ENTERPRISE NATIONALE DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS 5-6 RUE JAWAHARLAL NEHRU BP 467 ALGER GARE ALGERIA

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

Type of Security **P&I INSURANCE - THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**

Duration of Security

FROM **12:00 HRS GMT** **20 February 2017** TO **12:00 HRS GMT** **20 February 2018**

This Certificate is valid to **12:00 HRS GMT** **20 February 2018**

Name and Address of the Insurer(s) and / or Guarantor(s) **THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)
R.C.S LUXEMBOURG B 8963,
31 GRAND RUE,
L-1661 LUXEMBOURG,
G.D. LUXEMBOURG**

Issued by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
 Issued at **MCA HQ (UK)** Signed **[Signature]**
 (Signature of certifying official)
 Date **24 February 2017** Name **TIMOTHY CORNISH**



Any change or early termination of the insurance cover or other financial security will invalidate this certificate and must be notified to the Maritime and Coastguard Agency immediately

GLOSSAIRE

Amphidrome	Un véhicule amphidrome a la particularité de pouvoir de déplacer indifféremment en avant et en arrière de la même manière.
Ancre	Objet lourd métallique qui est employé pour fixer des bateaux à un endroit spécifique sur les fonds
Anthropique	Se dit d'un paysage, d'un sol, d'un relief dont la formation résulte essentiellement de l'intervention de l'homme
Appareillage	Manœuvre d'un navire qui quitte le port. On dit d'un navire qu'il appareille
Armateur	Personne qui équipe et exploite un navire
Aussière	gros cordage employé pour l'amarrage et le remorquage des navires
Balisage	l'ensemble des marques ou balises fixes ou flottantes placés en mer ou à terre qui indiquent aux navires les dangers et le tracé des chenaux d'accès aux ports et abris
Ballast	Lest permettant de gérer la stabilité, l'assiette ou la gîte d'un navire Lest : ensemble des poids que l'on arrime dans le fond des embarcations ; il peut être constitué aussi d'eau de mer embarquée dans des ballasts.
Bras de mer	Est une zone de mer qui est entourée de terres relativement rapprochées, sur au moins deux de ses côtés
Cabine	Une pièce d'habitation (chambre, bureau).
Caboter	Navigation maritime qui consiste à se déplacer de port en port en restant à proximité des côtes
Cale	Endroit sous le pont où sont stockées différentes marchandises.
Cale sèche	Bassin fermé par une porte d'écluse, que l'on peut assécher pour la réparation ou l'entretien des navires.
Carène	Partie immergée de la coque d'un bateau, assimilée aux <i>œuvres-vives</i> .
Cargaison	L'ensemble des marchandises transportées (ne s'applique pas aux passagers)
Catamaran	Est un bateau possédant deux coques, en général parallèles l'une à côté de l'autre.
Charte-partie	Document décrivant un affrètement
Coque	Ensemble de la charpente et de l'enveloppe extérieure d'un bateau
Coque-nue	Affrètement d'un navire sans équipage, ni armement.
Connaissance	contrat de transport, et titre représentatif de la marchandise
Débours	Ce sont les paiements faits à des fournisseurs ou à des tiers par un consignataire pour le compte de l'armateur ou du chargeur. Ces débours sont récupérables par compte d'escale ou par facture
Déroutement	Action de dérouter (éloigner de la route suivie normalement) un moyen de transport, notamment un navire, ou ce qui est transporté
Dispache	Acte consistant en règlement d'avaries communes fait par les dispacheurs.
Dispacheur	Expert chargé de constater et d'évaluer les avaries communes et de déterminer la contribution de chacun au règlement

Epave	Dans le domaine maritime, une épave est ce qui reste d'un navire en mer
Gestion commerciale	La gestion commerciale consiste en la recherche de clients étant prêts à transporter de la marchandise ou des passagers sur le navire. L'entreprise ou la personne chargée de la gestion commerciale assure la recherche de contrats de transport, prend en charge les coûts nécessaires à l'exploitation commerciale du navire (carburant, frais portuaires, éventuellement opérations de manutention, autres).
Gestion nautique	La gestion nautique d'un navire consiste à rendre opérationnel le navire pour qu'il puisse naviguer en toute sécurité. L'entreprise ou la personne chargée de la gestion nautique doit donc assurer l'armement du navire (c'est-à-dire son équipement adéquat en moyen de propulsion, moyens de sécurité, de communications, équipage, assurance, etc).
Jauge	mesure des caractéristiques d'un navire
Jauge brute, Jauge nette	mesure de la capacité de transport d'un navire.
Hydravion	Avion conçu pour prendre son essor sur la surface de l'eau et s'y poser après son vol. (Les hydravions sont munis de flotteurs ou d'une coque permettant le déjaugeage.)
Ligne de charge	Symboles peints ou soudés sur les flancs d'un navire indiquant la hauteur maximale de la ligne de flottaison suivant la charge
Ligne de flottaison	ligne qui sépare la partie immergée de la coque d'un navire (œuvres vives) de celle qui est émergée (œuvres mortes)
Manifeste	Récapitulatif détaillé de toutes les marchandises de la cargaison.
Navion	Le terme navion, contraction de "navire-avion", est quelquefois employé pour désigner un véhicule à portance aérodynamique dont le principal mode d'exploitation est le vol en effet de sol (à proximité de la surface). Ayant la forme générale d'un hydravion, il peut aussi flotter à l'arrêt et se déplacer sur l'eau à basse vitesse, ce qui le rapproche des navires, d'où son nom.
Nœud	Unité de mesure de la vitesse correspondant à un mille nautique à l'heure, soit 1 852 mètres par heure
Œuvres mortes	Partie émergée d'un navire
Œuvres vives	Partie immergée d'un navire
Périls de mer	Périls résultant de la navigation ou liés à celle-ci, y compris les fortunes de mer, incendies, risques de guerre, actes de piraterie, vols, captures, saisies, prises de navire ou de cargaison, contraintes, jets à la mer
Photocatalyse	Est une technologie d'oxydation avancée émergente qui trouve de nombreux domaines d'application
Poupe	Partie arrière d'un navire.
Proue	Partie avant d'un navire
Risque	Il s'agit d'événements fortuits contre lesquels la volonté de l'homme ne peut rien, que la survenance de l'événement dommageable ait été commandée par la volonté divine, par les forces de la nature (tempêtes, ouragans...) ou par la volonté d'autrui (pirates et autres brigands des mers)
Soute	Réduit ménagé dans les étages inférieurs d'un navire et qui sert de

	magasin.
Tirant d'eau	hauteur de la partie immergée du bateau
Tonnage	Mesure du volume d'un bateau
Tonneau de jauge	Unité de volume pour mesurer les capacités d'un navire
Tonnes de Port en Lourd	Un outil servant à classer les navires marchands en fonction de la charge maximale qu'ils peuvent transporter

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE	A
CHAPITRE PRELIMINAIRE : APERÇU SUR LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL.....	1
SECTION 01 : CARACTERE INTERNATIONAL DU DROIT MARITIME	1
1- Institutions qui unifient le droit maritime international :.....	1
1-1 Le Comité Maritime International (CMI) :.....	1
1-2 L'Organisation maritime Internationale (OMI):.....	1
1-3 Autres Institutions qui contribuent à l'unification du droit maritime international.	2
2- Conventions maritimes internationales :.....	2
3- Réglementation internationale sur la nationalité, l'immatriculation et pavillon du navire.....	4
SECTION 02 : TYPES DE NAVIRES	5
1- Les navires par genre de cargaison :.....	5
2 - Les navires par genre de services :.....	6
SECTION 03 : LES MUTATIONS ET LES TENDANCES DU PAYSAGE MARITIME MONDIAL.....	7
1- Flotte et navires :.....	7
2- Vitesse et gigantisme :	8
3- Les nouvelles technologies appliquées aux navires :.....	8
4- Des navires plus respectueux de l'environnement :.....	8
CHAPITRE I : LE CADRE REGLEMENTAIRE DU TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE ET LES RISQUES LIES AUX NAVIRES DE COMMERCE	10
SECTION 01 : LE TRANSPORT MARITIME EN ALGERIE	10
1- Cadre réglementaire	10
2- Caractères principaux du nouveau code maritime algérien	11
2-1 Définition	11
2-2 Individualisation du navire	11
2-2-1 Nom	11
2-2-2 Tonnage	11
2-2-3 Port d'attache	11
2-2-4 Nationalité du navire	12
3- L'Algérie et les conventions internationales	13
4- La flotte maritime Algérienne :.....	16
4-1 Constitution de la flotte maritime Algérienne	16
4-2 Composition de la flotte maritime Algérienne.....	17
SECTION 02 : LES TYPES D'AFFRETEMENTS ET DOCUMENTS NECESSAIRES A BORD DU NAVIRE.....	18

1- Les types d'affrètements	18
1-1 Affrètement à temps (time charter en anglais) :	18
1-2 Affrètement coque-nue (bareboat charter en anglais) :	19
1-3 Affrètement au voyage (voyage charter en anglais) :	20
2 - Distinction entre la gestion Nautique et la gestion commerciale :	20
2-1 La gestion nautique	20
2-2 La gestion commerciale	20
3- Titres et documents nécessaires à bord du navire :	21
3-1 Titres de navigation et documents à bord :	21
3-2 Titres de sécurité :	21
3-3 Titre spécifique aux navires transportant l'hydrocarbure en vrac : (Certificat CLC)	22
3-4 Liste des certificats statutaires de l'Armateur ENTMV :	22
SECTION 03 : RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE	23
1- Risques inhérents à la fortune de mer :	23
2- Risques inhérents au navire et ses installations	26
SECTION 04 : RISQUES LIES A LA RESPONSABILITE DU NAVIRE ET DE L'ARMATEUR PAR RAPPORT AUX TIERS.	26
1- La responsabilité contractuelle.....	26
2- La Responsabilité extracontractuelle	27
CHAPITRE II : LES ASSURANCES RELATIVES AUX CORPS DE NAVIRE ET A LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR	29
SECTION 01 : LES COUVERTURES CORPS DE NAVIRE.....	29
1- L'assurance du navire	29
2- Les modalités de couverture des navires.....	30
2-1 L'assurance au voyage	30
2-2 L'assurance à durée déterminée	30
3- Les différents modes d'assurance	32
3-1 La garantie tous risques	32
3-2 La garantie FAP SAUF (Franc d'avaries particulières Sauf)	32
3-3 Autres modes d'assurance.....	33
3-4 Assurance Bonne Arrivée	33
4- Les risques couverts	34
4-1 Dommage subis par le navire	34
4-2 Recours de tiers exercés contre le navire	34
4-3 Frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire	35
5- Risques exclus.....	35
5-1 L'article 103 de l'ordonnance	35

5-2 Les risques nucléaires	35
5-3 Les dommages résultant de fautes intentionnelles ou inexcusables	36
5-4 La vétusté	36
5-6 L'échouage.....	36
5-7 Exclusions tenant à la nature juridique de la police.....	36
6- Valeur assurée/Valeur agréée	37
7- La Tarification	37
7-1 single ship	38
7-2 Cas d'une flotte composée de plusieurs navires	38
SECTION 02 : LES COUVERTURES DES CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNITE (P & I CLUB)	39
1- Historique des P&I Club	39
2- Mode de fonctionnement des P&I Club.....	39
3 - Les certificats d'assurance responsabilité nécessaires à la navigation	39
4- Les garanties P&I Club	40
4-1 La garantie liée aux personnes	41
4-2 Les évènements de mer	41
4-3 Les garanties liées à la cargaison	43
5- Les exclusions P&I Club	44
SECTION 03 : LA NOUVELLE POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE TOUS NAVIRES 2012	44
1- La modernisation de l'offre de garanties	45
2- Le contenu de la nouvelle police	45
3- Le risque de piraterie	46
4- Les conditions pertes financières	46
5- Les clauses additionnelles.....	46
6- La liberté contractuelle, protection et information.....	46
SECTION 01 : LE PLACEMENT EN COMMUN DES FLOTTES MARITIMES ALGERIENNES	48
1 - Préparation du placement en commun des flottes maritimes algériennes	48
2- Lancement de la consultation de placement des couvertures en réassurance des flottes maritimes Algériennes.....	49
3-Placement d'un seul navire (Incorporation).....	51
SECTION 02 : CONCLUSION DU CONTRAT AVEC L'ASSURE	52
1 - Conditions de couverture du navire	52
2- Caractéristiques techniques et valeur d'assurance du navire.....	53
2-1 Caractéristiques techniques du navire.....	53
2-2 Valeur d'assurance du navire.....	53

3 - Détermination de la prime nette du navire.....	53
3-1 Primes Nettes C&M et B.A.....	53
3-2 Prime Nette Risque de Guerre :	54
3-3 Prime Nette Globale en USD.....	54
3-3 Prime nette globale en DA	54
SECTION 03 : TRAITEMENT DU DOSSIER SINISTRE	55
1-Déclaration de sinistre et exposition des faits.....	55
1-1 Déclaration de sinistre.....	55
1-2 Exposition des faits	55
2-Assistance	56
3 - Les Avaries Particulières	58
3-1 Détermination des avaries particulières	58
3-2 Règlement des Avaries Particulières	59
4 - Les Avaries Communes	59
4-1 un aperçu sur les avaries communes	59
4-2 L'établissement du règlement de l'avarie commune	61
4-3 Admission des dépenses en Avarie Commune	62
4-4 Détermination du taux de contribution en avarie commune	65
4-5 Calcul de la contribution du navire à l'avarie commune	65
4-6 Calcul de la contribution de la cargaison à l'avarie commune	66
CONCLUSION GENERALE	70
BIBLIOGRAPHIE	
ANNEXES	