



ÉCOLE SUPÉRIEURE
DE COMMERCE

Mémoire de fin d'études
en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisée en
« Assurance Transport »

THEME :

**La Complémentarité Entre les Conditions d'Assurance
Corps de Navires de Commerce et l'Assurance de la
Responsabilité Civile de l'Armateur**

VERSION FINALE

Réalisé par :

M^{me} HAFID Nesrine
M^r. SEMCHEDINE Ishak

Encadreur :

M^r. AMMOUR M.Ouramdane

Avis favorable

Année universitaire : 2020/2021

SOMMAIRE

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE.....1

SECTION 1 : CADRE REGLEMENTAIRE NATIONAL ET INTERNATIONAL.....1

SECTION 2 : IDENTIFICATION ET REPARTITION DES RISQUES & RESPONSABILITES16

SECTION 3 : ASSURANCE CORPS DE NAVIRES DE COMMERCE..... 23

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE..... 33

SECTION 1 : APERÇU SUR LES CLUBS DE PROTECTION & INDEMNITE..... 33

SECTION 2 : RISQUES ET CONDITIONS DE COUVERTURES DES P&I CLUBS 45

SECTION 3 : LES SPECIFICITES DES P&I CLUBS 54

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE / ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV..... 59

SECTION 1 : LE PLACEMENT EN COMMUN DE LA FLOTTE ALGERIENNE 59

SECTION 2 : LES COUVERTURES OCTROYEES A L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ... 67

SECTION 3 : LA CONCRETISATION DU PROCESSUS DE LA COMPLEMENTARITE « INCENDIE TARIQ IBN ZIYAD DU 11/11/2017 » 74

CONCLUSION GENERALE

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

GLOSSAIRE

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES ABREVIATIONS

AFS	<i>Anti-fouling Systems</i> / systèmes antisalissure.
API	<i>Application Programming Interface</i> / Interface de Programmation d'Application.
BA	Bonne Arrivée.
BV	Société de classification Bureau Veritas
CAAR	Compagnie Algérienne d'assurance et de Réassurance
CAAT	Compagnie Algérienne des Assurances
CASH	Compagnie d'Assurances des Hydrocarbures
CCR	Compagnie Centrale de Réassurance
CLC	<i>Civil Liability Convention</i> / Convention sur la responsabilité civile
CM	Corps et Machine
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
COFR	<i>Certificate of Financial Responsibility</i> / Certificat de Responsabilité Financière
COLREG	<i>Collision Regulations</i> / Règlement sur les abordages
DCAT	Direction Centrale des Assurances Transports
DTS	Droits de tirage spéciaux.
DWT	<i>Dead weight</i> / Port en Lourd

LISTE DES ABREVIATIONS

ENTMV	Entreprise Nationale de Transport Maritime des Voyageurs
EVP	Equivalent vingt pieds (1 pied = 30,48 cm)
FAL	<i>Facilitation of International Maritime Traffic</i> / la Convention visant à faciliter le trafic maritime international
FAO	<i>Food and Agriculture Organization</i> / Organisation pour l’Alimentation et l’Agriculture
FAP SAUF	Franc d’Avarie Particulière Sauf
FDD	<i>Freight Demurrage & defense</i> / fret, surestaries et défense
FFO	<i>Fixed and Floating Objects</i> / objets fixes et flottants
FSC	Fiche Synoptique Continue
GPL	Gaz de Pétrole Liquéfié
HYPROC SC	Hyproc Shipping Company est une entreprise algérienne spécialisée dans le transport maritime d'hydrocarbures.
I.A.C.S	<i>International Association of Classification Societies</i> / L’Association Internationale des Sociétés de Classification
IG P&I	<i>International Group Of Protection& Indemnity Clubs</i>
ISM	<i>International Safety Management</i> / Code international de gestion de la sécurité.
ISPS	<i>International Ship and Port Facility Security</i> / Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
LHT	Longueur Hors Tout
LL	Lignes de charge
LNG	Gaz Naturel Liquéfié.
LPG	Gaz de Pétrole Liquéfié.
MARPOL	Maritime Pollution / Pollution Maritime.
MLC	Maritime Labour Convention / Convention du Travail Maritime.

LISTE DES ABREVIATIONS

NOLIS SPA	Filiale du Groupe CIVITAL spécialisée dans les transports maritimes.
OIT	Organisation internationale du travail.
OMCI	Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime.
OMI	Organisation maritime Internationale.
OPRC	<i>Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation</i> / la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.
PAL	<i>Passengers and their Luggage</i> / Passagers et leurs bagages.
PSC	<i>Port State Control</i> / Contrôle par l'état du port.
PVD	Pays en Voie de Développement.
P&I CLUB	<i>Protection and Indemnity Club</i> / les clubs de protection et d'indemnité.
RG	Risques de Guerre.
RO-RO	<i>Roll on/roll off</i> .
SAA	Société Nationale d'Assurance.
SAR	<i>Safety And Reserch</i> / la recherche et le sauvetage maritimes.
SOLAS	<i>Safety Of Life At Sea</i> / La Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer.
STCW	<i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> / Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.
SUA	<i>Suppression of Unlawful Acts</i> / répression d'actes illicites.
TOVALOP	<u>Tanker Owners' Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution</u> / accord volontaire des propriétaires de pétroliers concernant la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.
TPL	Tonnes de Port en Lourd.
ULCC	<i>Ultra Large Crude Carriers</i> / Pétrolier transporteur de brut ultra grand.
VLCC	<i>Very Large Crude Carriers</i> / Très grand pétrolier transporteur de brut.

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES TABLEAUX

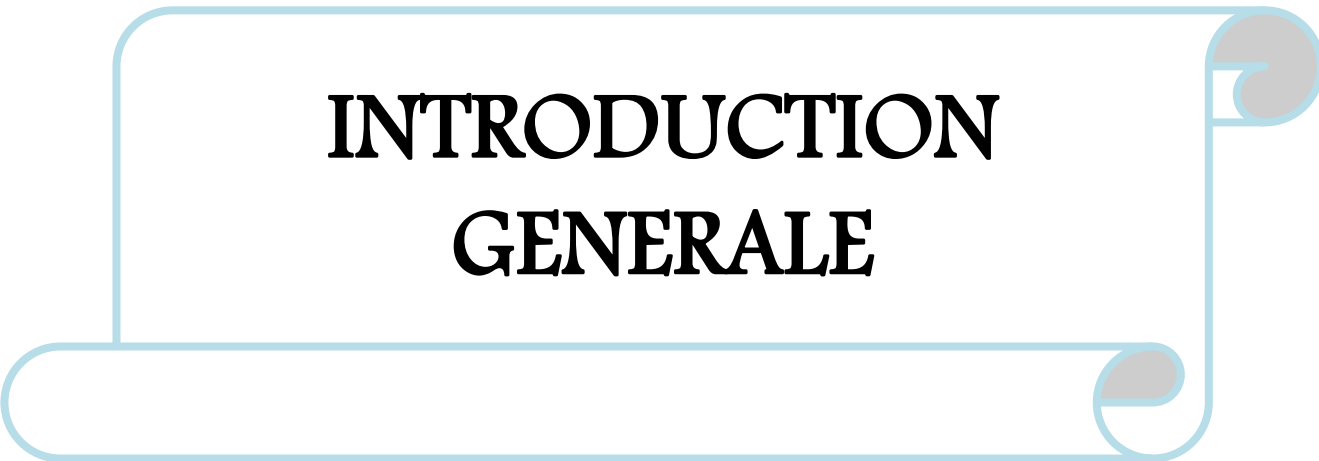
LISTE DES TABLEAUX :

Tableau	Intitulé	Page
N° 01	Quelques conventions internationales ratifiées par l'Algérie	07
N° 02	Répartition des postes de coût entre fréteur et affréteur	22
N° 03	Les membres de l'International Group of P&I Club	41
N° 04	Caractéristiques Technique de la Flotte ENTMV	60
N° 05	La flotte maritime de l'armateur CNAN MED	60
N° 06	La flotte maritime de l'armateur l'ENTMV	61
N° 07	La flotte maritime de l'armateur HYPROC SC	61
N° 08	La flotte maritime de l'armateur NOLIS SPA	62
N° 09	Fiche synoptique de l'ENTMV	67
N° 10	Les franchises des navires de l'assuré l'ENTMV	70
N° 11	Les valeurs d'assurance	70
N° 12	Prime Nette Corps et Machines	70
N° 13	Prime Nette Bonne Arrivée	71
N° 14	Prime Nette Risques de Guerre	71
N° 15	Prime Nette Totale en Dinars	71
N° 16	La cotisation de l'ENTMV	73
N° 17	L'estimation initiale des dommages	76
N° 18	L'indemnité à la charge de la CAAT	77
N° 19	L'indemnité en DA à la charge du <i>WEST OF ENGLAND</i>	79
N° 20	L'indemnité en EURO à la charge du <i>WEST OF ENGLAND</i>	80
N° 21	L'indemnité totale à la charge du <i>WEST OF ENGLAND</i>	80
N° 22	Récapitulatif du sinistre	81
N° 23	Rapport Sinistre / Prime (S/P)	82

LISTE DES SCHEMAS ET GRAPHE

LISTE DES SCHEMAS ET GRAPHE :

Schéma	Intitulé	Page
N° 01	Les parties d'un contrat d'affrètement	20
N° 02	Structure d'un P&I Club	37
N° 03	Structure du programme de réassurance de l'International Group of P&I Club	43
N°04	Processus du Placement en Commun	65
Graphe N°1	Les parts du dommage des assureurs et l'ENTMV	81



INTRODUCTION GENERALE

INTRODUCTION GENERALE

« La mer et sa grandeur ont toujours réveillé nos peurs et craintes les plus grandes. Dès l'Antiquité, le poète romain, Horace, décrivait la mer comme gourmande en vies humaines et en navires et comme le lieu de tous les affrontements entre civilisations »¹.

La mer est le principal vecteur du commerce international et le transport maritime est un pilier de ce commerce et l'un des principaux moteurs de la mondialisation. Le transport maritime est l'un des grands secteurs économiques du monde contemporain. Les échanges internationaux représentent un volume de 12,4 milliards de tonnes, assuré par une flotte de 55 000 navires de toutes tailles, Selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies pour le Commerce Et le Développement), plus de 80% des échanges commerciaux se font par voie maritime car il est considéré comme le mode le moins consommateur d'énergie. Le commerce maritime est fondamental au fonctionnement des industries de transformation².

Le danger permanent en mer a imposé sa marque au commerce maritime moderne tel que nous le connaissons, parce que sans navire il n'y aura pas de navigation, pas de commerce et pas de progrès, l'humanité aurait été ainsi condamnée à la perpétuelle stagnation économique, sociale et culturelle. Le navire est donc sur tous les points de vue un bien meuble coûteux, exposé aux risques et périls de nos mers et dans sa définition la plus élémentaire ; le navire doit être construit pour pouvoir affronter sans inquiétudes ces dangers.

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 tiers³.

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 survenir 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.

¹ Jean-François COMMARET, La responsabilité des sociétés de classification : analyse comparative, Master II de Droit Maritime et des Transports, 2008-2009, p. 05

²<https://www.revue-etudes.com/article/le-transport-maritime-a-l-echelle-d-un-monde-global/24460> , Consulté le 10 octobre 2022 à 20h00.

³Pierre Albertini, P&I club, « Le rôle de l'assurance », annales IMTM 1997 p. 143

INTRODUCTION GENERALE

Aussi, la nature dangereuse des cargaisons transportées par certains navires représente également un risque potentiel de pollution maritime.

Ces périls étant autrefois encore plus importants qu'ils ne le sont aujourd'hui, les premiers navigateurs ressentirent le besoin de partager d'un point de vue financier les aléas maritimes et de mettre en commun les risques. Ainsi, l'assurance était née.

Cette vision de la mer et du transport, marquée par la menace et par l'esprit de solidarité, a donc légitimement donné à l'assurance maritime une place prédominante. Aussi, Les tonnages des navires, l'activité croissante et la nature des marchandises transportées font aujourd'hui de l'assurance, un auxiliaire indispensable du transport maritime, donc l'assurance est la condition même de la continuité du commerce maritime.

Pour se protéger et se prémunir contre les multiples risques en mer pouvant toucher le navire, l'armateur et/ou le propriétaire doivent souscrire une assurance maritime (assurance corps de navires). Cette assurance 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 matériels 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 au titre des recours des tiers.

Cependant, pour répondre aux besoins de l'armateur en matière de couvertures, il existe une assurance de responsabilité fournie par les *Protection and Indemnity Clubs* ou Clubs de protection et d'indemnité (P&I Club). Une institution originale, née en Angleterre, dont le but est d'assumer, sur des bases mutualistes, la couverture de certains risques qui ne sont pas, ou pas suffisamment garantis par les polices d'assurances corps de navires.

Si l'assurance maritime sur corps semble avoir toujours existé, l'assurance de responsabilité de l'armateur est plus récente et a donc naturellement dû s'adapter et composer avec ce qui était déjà proposé par l'assurance sur corps.

L'objectif de notre étude est de démontrer la complémentarité entre l'assurance corps de navires de commerce et l'assurance fournie par les P&I Clubs. Il s'agit ici de mettre en relation deux systèmes d'assurances d'origine différente, à vocation divergente, aussi, de comprendre le mécanisme des couvertures fournies par ces deux institutions.

INTRODUCTION GENERALE

Le choix de ce thème, se justifie par un aspect personnel et professionnel, étant donné que nous travaillons au sein de la Compagnie Algérienne des Assurances « CAAT », ce qui nous permettra de renforcer et d'améliorer nos connaissances en matière d'assurance corps de navires ainsi que d'acquérir de nouvelles connaissances en termes du volet de responsabilité qui est pris en charge par les P&I Clubs et ce, dans le but d'apporter une valeur ajoutée à l'entreprise.

A partir de ce contexte, notre problématique se présente à travers une question centrale qui consiste à savoir : **Comment l'armateur, par le mécanisme de la complémentarité et des interrelations entre les conditions des polices corps de navires de commerce et les couvertures des P&I Clubs, peut bénéficier d'une assurance satisfaisante et adaptée à l'exploitation de son navire ?**

A cet effet et afin de pouvoir traiter cette problématique, il convient de développer les sous-questions suivantes :

- **Quels sont les risques encourus par l'armateur et son navire ?**
- **Quelles sont les garanties proposées par les assureurs corps et les P&I Clubs et jusqu'à quelle limite interviennent-ils ?**
- **Est-ce que l'armateur est tenu de souscrire à la fois une assurance de choses et une assurance de responsabilité ?**
- **Peut-on dire que l'armateur et son navire sont suffisamment couverts par ces deux assurances ?**

Pour la bonne réalisation de ce mémoire, notre travail sera basé sur les hypothèses suivantes :

Afin que l'exploitation du navire soit sûre et sécurisée, il est nécessaire pour l'armateur d'avoir en sa possession une couverture corps et une couverture de responsabilité civile.

Ces deux assurances, fournissent à l'armateur une couverture adéquate pour optimiser l'exploitation de son navire.

La méthodologie de recherche suivie dans ce travail est descriptive et analytique, étant donné que la partie théorique permettra de cerner les deux assurances, aussi, la finalité de cette étude consiste à analyser un cas pratique.

Pour ce faire, nous allons commencer avec un premier chapitre consacré à l'assurance corps, durant lequel nous avons jugé nécessaire d'évoquer le cadre réglementaire national et international du domaine maritime, les types et les spécifications techniques des navires objet de l'assurance, ainsi que les risques encourus par ces derniers.

INTRODUCTION GENERALE

Ensuite, un deuxième chapitre sera réservé à l'assurance de la responsabilité civile de l'armateur qui traitera le fonctionnement des P&I Clubs, leurs caractéristiques ainsi que les couvertures fournies par ces institutions.

Enfin, un dernier chapitre dans lequel on va démontrer comment une telle complémentarité se met en place afin de garantir une couverture pour l'armateur et son navire, qui est concrétisée par une étude d'un dossier sinistre avec ses deux volets corps et responsabilité civile.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

CHAPITRE I

UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

”Aux siècles passés, alors que les Etats souverains n’étaient pas encore intervenus pour réglementer le trafic maritime, les négociants avaient leurs propres règles qui provenaient essentiellement d’anciens codes maritimes comme la loi de la Mer de Rhodes, la Basilika, les Rôles d’Oléron, les lois de Wisby, le code Hanséatique, le black book de l’Amirauté britannique, le Consulat de la Mer et d’autres”¹. L’intervention des Etats souverains dans les transports maritimes s’est manifestée par l’adoption de réglementations internationales portant à l’occasion du transport des marchandises par mer, et notamment sur les aspects de la responsabilité du transporteur, la navigation et les mouvements de cargaisons.

Depuis toujours, l’expédition maritime comme son nom l’indique, n’est pas un simple déplacement d’un point à un autre, mais une véritable aventure au cours de laquelle le navire et son exploitant sont soumis aux aléas de la mer et aux responsabilités qu’ils peuvent avoir à l’égard des tiers².

A cet effet, nous allons commencer ce chapitre par mettre en exergue le cadre réglementaire du transport maritime, puis, l’identification et la répartition des risques et responsabilités, enfin, nous évoquerons les couvertures fournies par les assureurs corps de navire de commerce.

SECTION 1 : CADRE REGLEMENTAIRE NATIONAL ET INTERNATIONAL DU TRANSPORT MARITIME.

Le transport maritime est devenu une industrie très encadrée sur le plan réglementaire, à travers les conventions internationales, les réglementations nationales, les exigences des sociétés de classification et les inspections pour contrôler la conformité des navires.

Si le monde peut compter sur des transports maritimes internationaux sûrs, sécurisés et rentables, c’est au cadre réglementaire élaboré et tenu à jour qu’il le doit.

1. La réglementation régissant le transport maritime :

Le transport maritime avec son caractère international constitue un élément essentiel de tout programme visant une croissance économique durable et il ne peut être exploité efficacement que si les normes et réglementations sont approuvées, adoptées et mises en œuvre au niveau international.

¹Réglementation internationale des transports maritimes, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, doc.TD/32/Rev.1, Nations Unies, New York, 1969, n° de vente 1969.11.D.2, p. 3.

²Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d’assurance corps et la couverture du P&I club de l’armateur, Université de Droit, d’Economie et des Sciences d’Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, 2005, p. 9

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

1.1. Institutions et Conventions Internationales :

1.1.1. Les institutions internationales :

Il existe une multitude d'institutions qui organisent et contribuent à la création d'un environnement sûr et sécurisé pour les opérateurs de la chaîne maritime.

A. Comité Maritime International (CMI) :

Il s'agit d'une organisation internationale non gouvernementale à but non lucratif établie à Anvers en 1897, dont l'objectif est de contribuer par tous les moyens et activités appropriés à l'unification et l'harmonisation des différentes législations maritimes au niveau mondial¹.

Le Comité Maritime International a pris la forme d'un groupement d'associations nationales sans personnalité juridique. Il aura suffi d'un consensus donné sans réserve et sans moule juridique par les milieux intéressés pour donner naissance à un organe qui à l'échelle internationale, marquera son empreinte par l'unification du droit maritime².

Ce comité a pleinement réussi, grâce au concours du Gouvernement belge, qui a accepté d'accueillir les projets du CMI, de convoquer les Gouvernements en Conférences Diplomatiques et d'être le dépositaire des instruments de ratification³.

A titre d'exemple, il convient d'indiquer que le CMI est l'auteur des Règles d'York et d'Anvers 1950 pour les règlements des avaries communes.

B. L'Organisation Maritime Internationale (OMI)⁴ :

En 1948, une conférence internationale convoquée à Genève a adopté une convention portant officiellement création de l'OMI dont le premier nom était Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime, ou OMCI, cette convention est entrée en vigueur en 1958 et l'Organisation s'est réunie pour la première fois l'année suivante. Son nom a changé est devenu ensuite l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 1982.

C'est une institution spécialisée des Nations Unies est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance 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 universelle.

En d'autres termes, il s'agit pour l'OMI 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

¹<https://comitemaritime.org/about-us/>, consulté le 25 octobre 2022 à 14h00.

² Albert LILAR & Carlo VAN DEN BOSCH, Le Comité Maritime International 1897-1972, Bruxelles, 05 octobre 1972, p.13

³ Ibid., p.17

⁴<https://www.imo.org/fr/about/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, consulté le 25 octobre 2022 à 18h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

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.

Elle supervise désormais une cinquantaine de conventions et accords internationaux et a adopté de nombreux protocoles et amendements.

Ses objectifs et priorités sont résumés dans sa devise :

« Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres ».

C. La Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED)¹ :

La CNUCED a été créée en 1964, elle a pour objectif d'intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leurs essors et elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et la réflexion actuels sur la politique générale du développement, en s'attachant tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire émerger un développement durable.

Cette dernière exerce trois fonctions principales :

- Elle fonctionne en tant que lieu de débats intergouvernementaux, étayés par des discussions d'experts et par un échange d'expériences, l'objectif étant de créer un consensus ;
- Elle réalise des travaux de recherche et des analyses et rassemble des données pour alimenter les discussions des experts et des représentants des gouvernements ;
- Elle dispense d'une assistance technique adaptée aux besoins des pays en développement, avec une attention particulière aux pays les moins avancés et aux pays en transition.

Parmi ses réalisations, les clauses types de la CNUCED relatives à l'assurance maritime des corps de navire et des marchandises.

Aussi, il existe d'autres institutions qui contribuent à l'unification du droit maritime international comme la Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International (CNUDCI), l'Organisation internationale du travail (OIT)...etc.

¹<https://unctad.org/about/history>, consulté le 28 octobre 2022 à 19h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

1.1.2. Conventions Maritimes Internationales :

Ces conventions sont réparties selon la démarche suivante :

A. Conventions de l'OMI de première importance :

- **Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, telle que modifiée (SOLAS)¹ :**

C'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.

Les états de pavillon émettent les certificats prévus par la SOLAS et qui prouvent de façon internationale que le navire est conforme aux normes exigées.

- **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par les Protocoles de 1978 et de 1997 (MARPOL)² :**

C'est la principale convention internationale traitant la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

Elle est issue de la combinaison de deux textes adoptés en 1973 et en 1978 et amendés régulièrement, elle est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.

Elle comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires et comporte actuellement six annexes techniques dont la plupart établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

- **Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW) de 1978, y compris les amendements de 1995 et les Amendements de Manille de 2010³ :**

Cette convention est entrée en vigueur pour la première fois le 28 avril 1984 (mise en œuvre en 2012) et a été la première à établir des prescriptions de base sur la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille au niveau international.

Son objectif est d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin, en établissant des normes internationales de qualification et de certification des gens de mer et des normes concernant la veille, ainsi qu'aider à la lutte contre le dumping social qui fausse les conditions de concurrence, tout en menaçant la sécurité de la navigation maritime.

¹<https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>, consulté le 05 novembre 2022 à 20h.

²ABDELKRIM Lansari, Cours « Les Principes de Classification », Formation Shipping et Contentieux Maritime, Centre de formation CAAT Zeralda, Mars 2016.

³Idem.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

B. Conventions relatives à la sécurité et à la sûreté maritimes, ainsi qu'à l'interface navire/port¹ :

- **Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG) de 1972** : peut être définie comme le code de la route maritime, instaurant notamment des règles de priorité. Cette convention a été adoptée en 1972 et entrée en vigueur le 15 juillet 1977.
- **Convention visant à faciliter le trafic maritime international (FAL) de 1965** : adoptée par la conférence internationale du 9 avril 1965 visant à faciliter les voyages et les transports maritimes. Entrée en vigueur le 5 mars 1967.
- **Convention internationale sur les lignes de charge (LL) de 1966** : adoptée par l'OMI en 1966 et entrée en vigueur en 1968.

Des dispositions sont prévues dans cette convention pour déterminer le franc-bord des navires au moyen de calculs tenant compte du compartimentage et de la stabilité après avarie.

- **Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR) de 1979** : 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 (SUA) de 1988** et son Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (ainsi que les Protocoles de 2005).

C. Conventions relatives à la prévention de la pollution des mers² :

- 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.

¹<https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>, consulté le 05 novembre 2022 à 20h.

²Idem.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

D. Conventions portant sur la responsabilité et l'indemnisation¹ :

- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC).
- Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (NUCLEAR 1971).
- Convention d'Athènes 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).

E. Autres conventions² :

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

¹<https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>, consulté le 05 novembre 2022 à 20h.

²Idem

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

Tableau N°01 : quelques conventions internationales ratifiées par l'Algérie¹

N°	Intitulé de la convention	Institution	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	03/03/1984	Décret n°83-510
02	Convention internationale de 1966 sur les lignes de charges (convention LL)	OMI	04/01/1977	R/Non publié
03	Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG de 1972)	OMI	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	26 /01/ 1989	Décret N° 88-88
05	Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR)	OMI	13 /11/1982	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 (MARPOL 73/78)	OMI	31/01/1989	Décret N° 88-108
07	Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	OMI	04/08/1987	Décret N° 87-44
08	Convention internationale de 1989 sur l'assistance	OMI	23/11/2011	Décret présidentiel n° 11-385
09	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
10	Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires	CNUCED	06/12/2003	Décret n°03-474
11	Convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, dite convention de Barcelone	PNUE	26/01/1980	Décret N° 80-14
12	Convention n° 8 sur les indemnités de chômage (naufage), 1920	OIT	19/10/1962	Ratifiée

¹Etat de ratification des conventions maritimes internationales, Ministère des Transports (Département Maritime).

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

1.2. Les sociétés de classification¹ :

C'est à Londres, au milieu du XVIII^e siècle, que des assureurs maritimes ont ressenti le besoin de s'appuyer sur une société indépendante pour évaluer la solidité des navires qu'ils garantissaient. Un premier registre de navires classés, le Lloyd's Register Book, fut publié pour les années 1764, 1765 & 1766.

Une société de classification est un organisme qui établit des règles, à la fois techniques (le navire, sa coque, ses machines et ses équipements) et administratives (fréquence et étendue des inspections), puis les publie, elles peuvent concerner aussi bien le navire en projet que le navire en construction ou en service. Cette société peut ensuite vérifier qu'un navire soit conforme aux exigences de ces règles, dans l'affirmative, elle le prend en classe, lui délivre un certificat et l'inscrit dans son registre qui est lui-même publié. Périodiquement, la société de classification s'assure que le navire continue à satisfaire ses exigences.

On peut citer à titre d'exemple : *BUREAU VERITAS, LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING, GERMANISHER LLOYD, AMERICAN BUREAU OF SHIPPING...*etc.

La classification est une affaire privée qui relève d'un contrat entre une société et un armateur, ses résultats peuvent intéresser aussi des assureurs, affrêteurs, banquiers et acheteurs éventuels.

Il existe actuellement un peu plus d'une cinquantaine de sociétés de classification dans le monde. Les plus importantes d'entre elles, qui ont globalement plus de 90 % du tonnage de la flotte marchande internationale, sont regroupées depuis 1968 au sein de l'I.A.C.S. (*International Association of Classification Societies*) qui a pour objectif d'harmoniser les règles et les pratiques en vue d'une sécurité accrue du transport maritime.

1.3. Le Code Maritime Algérien (CMA) :

En Algérie, la principale source du droit maritime se trouve dans L'ordonnance n°76-80 du 23 octobre 1976 portant code maritime, quia paru au Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire le 10 avril 1977.

L'avènement d'un nouveau code maritime était à cette époque un événement, et d'autant plus, en la circonstance, qu'il s'agissait d'une codification entreprise par l'un des pays leaders du tiers monde. Cette codification répondait à une nécessité évidente : l'économie algérienne dépendait de son commerce extérieur et celui-ci s'effectuait par voie maritime.

Afin de mettre le CMA en harmonie avec la réalité économique mondiale, ce dernier a été modifié par la loi n° 98-05 du 25 juin 1998 qui a touché le navire, sa nationalité, l'exploitation commerciale du navire, la libéralisation des transports maritimes, 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 privé².

¹<https://www.universalis.fr/encyclopedie/societes-de-classification/> Serge BINDEL, « Sociétés de Classification », consulté le 14 janvier 2023.

² NEFFOUS Mohamed Mankour, Droit Maritime, Edition DAR ELQODS EL ARABI, Oran, 2021, p.13

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

Suite à la ratification de la convention internationale sur la saisie conservatoire 1999 des navires en 2003 par l'Algérie, une deuxième modification a été apportée au CMA par la Loi 10-04 du 15 août 2010 et ce, pour pallier les importantes lacunes en matière de saisie conservatoire des navires, entre autres, l'obligation pour le saisissant, comme préalable à la recevabilité de sa demande, de constituer une garantie qui ne peut être inférieure à 10% de la valeur de la créance pour couvrir toute perte pouvant être supportée par la partie saisie¹.

Aussi, la convocation de l'autorité portuaire dans toutes les demandes de saisie des navires et la notification de l'ordonnance de saisie aux autorités portuaires et maritimes concernées.

Le CMA s'inspire des conventions internationales que l'Algérie a ratifiées. Il est composé de trois livres :

- Livre premier : De la navigation maritime et des gens de mer ;
- Livre deuxième : De l'exploitation commerciale du navire ;
- Livre troisième : De l'exploitation portuaire.

2. Types et spécifications techniques des navires :

« Il faut être rameur avant de tenir le gouvernail ; avoir gardé la proue et observé les vents, avant de gouverner soi-même le navire ».²

A partir de cette citation et avant d'entamer l'aspect assurantiel de notre étude, il est nécessaire de connaître l'objet assuré et ses caractéristiques.

2.1. Définition d'un navire :

Le navire est défini par l'article 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 »³.

2.2. Individualisation du navire:

Aux termes de l'article 14 du CMA, 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. Ce dernier doit être indiqué de chaque côté de la proue et sur la poupe en caractère arabe et latin⁴.

¹<https://www.djazairess.com/fr/apsfr/83944>, Publié dans Algérie Presse Service le 20-07-2010, consulté le 02 janvier 2023.

² ARISTOPHANE, Artiste, Comique, Ecrivain, Poète, (445 – 386 av. J.-C.)

³ NEFFOUS Mohamed Mankour, Droit Maritime, op.cit., p19

⁴ NEFFOUS Mohamed Mankour, le nouveau code maritime algérien. Mémoire DESS, centre CDMT, Université Aix-Marseille, promotion 2000, p. 67

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

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 douanes¹.

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 latin².

2.2.4. Nationalité du navire³ :

A. 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 article 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'article 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'Article 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 ;
- Dans les sociétés à responsabilité limitée, les propriétaires de majorité des parts ;

¹NEFFOUS Mohamed Mankour, le nouveau code maritime algérien, op.cit., p.67

² Idem.

³ Ibid., p.p. 68.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

- 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.

B. 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 permet 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.

2.3. Types des navires de commerce¹ :

On distingue différents types de navires cargos selon le type de marchandises qu'ils transportent et leur façon de les transporter.

➤ 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 23.000 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.

c- Polyvalents :

Les plus basiques des navires cargos qui peuvent transporter de tout et en particulier des marchandises emballées (sacs, caisses...etc.) ; ils sont souvent utilisés au cabotage.

¹<http://www.marine-marchande.net/Flotte/Genre-navires.htm>, consulté le 15 novembre 2022 à 16h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

d- RO-RO Roll On/Roll Off¹:

Navires équipés de portes 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 des denrées périssables à basse température par exemple : 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, kérosène, fuel domestique. Donc des navires de taille réduite, guère plus de 30.000 ou 40.000 tonnes de port en lourd.

c. Chimiques polyvalents :

Navires sophistiqués transportant 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.

d. Chimiques spécialisés :

Navires dédiés au transport d'un seul produit : acide phosphorique, méthanol, vin, jus. 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 :

Répartis entre méthaniers et butaniers, ces navires transportent du gaz naturel ou du gaz de pétrole liquéfié (GPL), à très basse température ; ils représentent le sommet de la haute technologie sur mer.

¹<http://www.marine-marchande.net/Flotte/Genre-navires.htm>, consulté le 15 novembre 2022 à 16h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

- On trouve aussi les navires à passagers à savoir :

A-Ferries :

Ce 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, ils transportent des milliers de passagers autour du monde pour faire du tourisme ou pour une nuit pour jouer au casino. En général c'est des grands navires, mais il existe aussi de petites unités de luxe, même à voile.

C-Bacs :

C'est des bateaux à fond plat utilisés pour traverser les cours d'eau, un bras de mer, là où un pont n'est pas possible ; 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.

2.4. Caractéristiques techniques des navires¹ :

Le navire est défini par des caractéristiques précises qui lui servent de carte d'identité, ce sont : sa forme générique, ses dimensions, son tirant d'eau, son déplacement, sa jauge, son franc-bord et ses marques personnalisées.

Nous allons définir quelques caractéristiques que nous avons jugées utiles d'aborder dans cette étude.

a. La coque(Hull) :

La coque est construite en forme de caisson, composée de tôles formant le revêtement ou bordé extérieur, soutenue par un système de supports. Sur une longueur assez importante, un navire moderne a une forme cylindrique.

b. La flottaison :

C'est la ligne déterminée par la surface de l'eau sur la coque. Elle atteint son maximum à la flottaison en pleine charge.

c. Carène ou œuvres vives :

C'est la partie de la coque située au-dessous de la flottaison en charge.

d. Bâbord : c'est le côté gauche d'un navire lorsqu'on regarde vers l'avant.

e. Tribord : c'est le côté droit lorsqu'on regarde vers l'avant.

f. La proue : c'est la partie avant d'un navire.

¹AMMOUR, M.O, cours « Transport International de Marchandises », op.cit.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

g. La poupe (Couronnement) : C'est l'extrême arrière du navire, de forme généralement arrondie.

h. Longueur Hors Tout (LHT) :

C'est la longueur d'encombrement totale du navire. Elle est comptée du point le plus avant de celui-ci, ou de son bout dehors (ça peut être le bulbe), à l'extrémité de la poupe ou de son gréement s'il dépasse le couronnement arrière.

i. Largeur Hors Tout :

C'est la plus grande largeur du navire. Elle se trouve généralement au milieu de la longueur et elle est mesurée entre les bords extérieurs du bordé de coupe.

j. Port en Lourd (*Dead Weight*) :

C'est la différence entre le déplacement lège et le déplacement en pleine charge. C'est donc le poids maximum que peut transporter le navire. Il comprend le poids des marchandises, des approvisionnements, de l'équipage et des passagers.

k. La Jauge :

C'est un volume arbitraire qui correspond de très loin au volume total ou au volume commercial du navire. Il sert à son enregistrement et au calcul des droits, taxes diverses et des primes d'assurance qui lui sont applicables.

L'unité de mesure est le TONNEAU DE JAUGE égal à $2,831\text{m}^3$.

Jauge Brute : c'est le volume intérieur du navire, augmenté du volume des espaces clos situés sur le pont.

Jauge Nette : elle correspond à la jauge brute, déduction faite des espaces réservés aux machines, cabines, locaux d'Etat-Major et d'équipage, soutes à combustible, c'est-à-dire, tout ce qui n'a pas une destination commerciale directe.

3. Titres et certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord :

Tout navire est soumis, à tout moment, au contrôle de l'autorité administrative maritime dans les ports algériens ou autres (*Port State Control PSC*). 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.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

3.1. Titres de navigation et documents à bord¹ :

Tout navire pratiquant la navigation maritime doit obligatoirement disposer à bord des 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 pas 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 sécurité² :

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 et le matériel d'armement, la radiotélégraphie et la radiotéléphonie pour les navires de charges.

En plus des titres et documents cités précédemment, on trouve les documents suivants :

- **Certificat ISPS** : Le code international de gestion pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Entrée en vigueur le 1er Juillet 2004.
- **Certificat STCW** : Certificat de formation à la sûreté des membres de l'équipage.
- **Certificat d'Assurance** : un document qui certifie que le navire est assuré pendant un voyage ou pendant une période déterminée.
- **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), entrée en vigueur en juillet 2002.

¹ Art. 189 du Code Maritime Algérien, page 26.

² Younes TABOURI, La limite du risque assurable en matière d'assurance corps de tous navires, 35^{ème} promotion IFID, Décembre 2017, p. 22

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

3.3. Liste des certificats statutaires de l'Armateur ENTMV¹ :

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.

SECTION 2 : IDENTIFICATION ET REPARTITION DES RISQUES& RESPONSABILITES.

Les assurances maritimes à caractère indemnitaire ont pour objet de couvrir la perte que subit l'assuré dans ses biens et du fait de ses responsabilités à l'égard des tiers et ce, suite à la survenance d'un risque. Ce dernier se définit comme l'éventualité d'un événement aléatoire, futur, réel et incertain, en dehors de la volonté des parties contre lequel l'assuré veut se prémunir.

Il existe différentes catégories de risques que nous présenterons sous forme d'une simple énumération explicative.

1. Risques encourus par les navires de commerce² :

Le risque peut être lié à la mer et à ses dangers, ces derniers sont naturels et relativement prévisibles ou imprévisibles. Le risque dépend aussi de l'état des navires et des compétences des équipages, de la dangerosité des produits transportés, des guerres, des 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.

¹ Plan de développement de l'ENTMV.

²Badr Ben Slimane, Cours assurances maritime et transport, 35^{ème} promotion IFID 2016.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

1.1. 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 tempête :

Vent violent qui provoque une agitation anormale des flots. Ce n'est surtout pas un événement insurmontable et imprévisible équivalent 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'il y ait pour cela un caractère anormal ou cyclonique, mais qui cependant endommagent le navire et sa cargaison.

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 :

L'échouement se produit lorsque l'eau n'est plus assez profonde pour qu'un navire puisse flotter. Les hauts-fonds et autres obstacles sous-marins peuvent entraîner un changement soudain de la profondeur de l'eau. Si un bateau touche le fond et reste coincé involontairement, on parle alors d'échouement.

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 amarré à poste fixe sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

f. Le Heurt :

C'est le fait d'entrer assez rudement en contact contre un corps fixe, mobile ou flottant.

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, par contre, le heurt causé par le navire contre un

¹<https://navigationnautiquecanada.ca/echouement-de-bateau/>, consulté le 21 novembre 2022 à 20h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

bien ou une installation engage de plein droit sa responsabilité, sans que la victime ait à établir la preuve d'une faute.

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

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

h. L'échouage¹ :

Ce risque se traduit par l'immobilisation volontaire 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.

i. Les avaries communes² :

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) résultants 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 économique.

l. Risque de guerre³ :

Il s'agit de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, de représailles, de torpilles, de mines et de tous autres engins de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachent à la guerre, ce 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 traverser certaines régions à risques dits de guerre.

¹ Glossaire Maritime, François BOULET, 01 juin 2012.

² Badr Ben Slimane, Cours assurances maritime et transport, op.cit.

³ Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, 2005, p.17

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

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 les 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 tel que l'échouement, la tempête violente...etc.

p. Catastrophe naturelle :

Une catastrophe naturelle est un événement d'origine naturelle, subie et brutale, 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.

1.2. 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 cybermenaces 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. Actuellement, 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.

¹<http://www.argusdelassurance.com/risk-management/les-six-failles-cyber-du-transport-maritime.consulté le 28 novembre 2022> à 19h00.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

b. La vétusté :

Il s'agit de la conséquence de l'ancienneté, de l'usure ou de la dégradation normale dus au temps ou du mauvais ou manque d'entretien du navire.

c. Le vice propre :

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

d. Le vice caché :

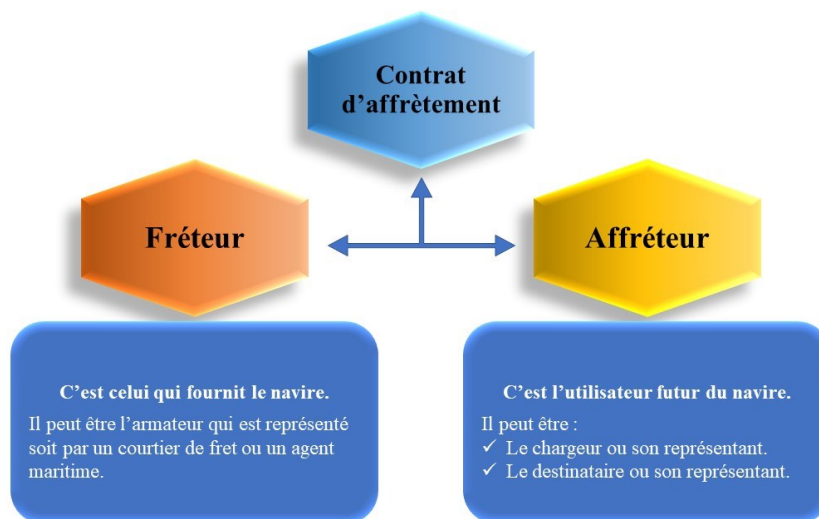
C'est un défaut qui n'est pas apparent lors de l'exploitation du navire, ce défaut rend le navire impropre à l'usage auquel il est destiné.

2. Les affrètements des navires :

2.1. Définition : « 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 d'un navire peut s'effectuer au voyage, à temps ou coque nue »¹.

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 tonnes de jauge brute.

SCHEMA N°01 : Les parties d'un contrat d'affrètement.



Source : Revue Organisation & Travail, « La pratique de l'affrètement maritime »².

¹ Article 640 du Code Maritime Algérien, p.65

² Revue Organisation & Travail, « La pratique de l'affrètement maritime », op.cit., p. 244

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

2.2. Types d'affrètement :

a. Affrètement au voyage¹ : (V/C : *voyage charter*) (articles 650 à 694 CMA)

L'affrètement au voyage est le mode le plus ancien d'exploitation du navire. Dans cette formule d'affrètement, le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé, équipé et en bon état de navigabilité, ayant une capacité donnée pour recevoir une cargaison déterminée et qui doit effectuer un voyage précis dans un délai déterminé (location d'un navire pour un seul et unique voyage). Dans cette forme d'affrètement, l'armateur garde la gestion nautique et commerciale. Le taux de fret dépend du marché.

b. Affrètement à temps² : (T/C : *time charter*) (articles 695 à 722 CMA)

L'affrètement à temps est une forme de location d'un navire convenablement armé, équipé et en bon état de navigabilité pour une période définie par la charte-partie. Le montant de la location dépend de l'offre et de la demande. Le fréteur conserve la gestion nautique tandis que l'affréteur prend en charge la gestion commerciale. Ce type d'affrètement est utilisé par les armateurs de ligne régulière. Lors de l'ouverture d'une nouvelle ligne, cela peut leur permettre de ne pas investir beaucoup d'argent immédiatement. La majorité d'entre eux ont des flottes composées de navires en propriété et de navires affrétés. Les armateurs qui souhaitent augmenter temporairement leur capacité de transport ont la possibilité d'affréter des navires à temps et les fréter au voyage à des chargeurs.

c. Affrètement coque nue³ : (B/B : *Bare-boat Charter*) (articles 723 à 737 CMA)

Cette forme d'affrètement est utilisée lorsque le besoin est long. L'affréteur souhaite s'occuper lui-même de la gestion nautique. Il a la pleine responsabilité du management et de l'exploitation commerciale. Le fréteur loue le navire à l'affréteur qui amène son propre équipage. La gestion nautique et commerciale du navire est à la charge de l'affréteur.

Ce type d'affrètement peut être aussi utilisé comme mode de financement par des armateurs qui n'ont pas la surface financière voulue pour acheter un navire. Les contrats coque nue sont utilisés par des armements voulant augmenter leur flotte avec des navires neufs sans recourir au crédit bancaire et / ou sans immobiliser de capital en raison d'une capacité d'investissement limitée ou simplement d'un choix stratégique. La période de location du navire couvre généralement la période de son amortissement. À terme, l'armateur peut racheter le navire à des conditions préférentielles.

¹Revue Organisation & Travail, « La pratique de l'affrètement maritime », op.cit., p.245

²idem.

³Idem.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

2.3. Distinction entre la gestion Nautique et la gestion commerciale :

a. **La gestion nautique** : Elle comprend les prises en charge suivantes :

- Frais d'armement et d'entretien du navire, recrutement et salaires de l'équipage, assurance corps et machine, assurance responsabilité civile (P&I Clubs) ...etc.

b. **La gestion commerciale** : Elle comprend les prises en charge suivantes :

- Soutes, taxes et droits d'escale ou de port, frais de pilotage et de remorquage...etc.

Tableau N°02 : Répartition des postes de coût entre fréteur et affréteur¹.

	Affrètement au Voyage	Affrètement à Temps	Affrètement Coque Nue
VOYAGE			
Manutention	Affréteur	Affréteur	Affréteur
Droits de port	Postes négociés	Affréteur	Affréteur
Droits de canaux	Fréteur	Affréteur	Affréteur
Soutes	Fréteur	Affréteur	Affréteur
OPERATION			
Administration	Fréteur	Fréteur	Affréteur
Assurance et P & I	Fréteur	Fréteur	Affréteur
Equipage	Fréteur	Fréteur	Affréteur
Entretien, Maintenance	Fréteur	Fréteur	Postes négociés
Réparations	Fréteur	Fréteur	Postes négociés

¹ Lacoste, R. (2015), Transport des céréales « Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution », Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). P 245

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

SECTION 3 : ASSURANCE CORPS DE NAVIRES DE COMMERCE.

L'assurance maritime sur corps de navires de commerce est le contrat d'assurance qui a pour objet de couvrir les risques que subit l'assuré dans ses biens et du fait de ses responsabilités à l'égard des tiers, dans une zone déterminée appelée zone de navigation.

Cette assurance est régie par les dispositions du titre II « Des Assurances Maritimes » du Livre I « Du Contrat d'Assurance » de l'Ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la Loi n° 06-04 du 20 février 2006, en tant toutefois qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions générales.

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 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* ».

1. Types d'assurance corps de navires de commerce :

Les assurances sur corps de navires sont généralement souscrites soit pour un voyage, soit pour plusieurs voyages consécutifs soit pour une durée déterminée.

1.1. Assurance au voyage¹ :

« 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 ».

« S'il s'agit d'un voyage sur lest, les risques sont garantis 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, 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.

1.2. Assurance à durée déterminée :

Pour cette forme d'assurance, le navire est garanti en voyage, en construction ou en séjour dans un port ou autre lieu à flot ou en cale sèche². Cette forme est encadrée par trois points :

1.2.1. 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 la date d'effet ainsi que la date de fin du contrat. Les jours se comptent de zéro à vingt-quatre heures d'après l'heure du pays où la police est émise.

¹ Art. 123 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n° 06-04, p.26

² Art. 124 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n° 06-04, p.26

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

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.

Au moment de l'expiration du terme, le navire peut se trouver en réparation pour cause d'avaries à la charge de l'assureur, ou se trouve au cours d'un voyage, en état d'avaries à sa charge, les risques couverts par la police seront prolongés, dans le premier cas, jusqu'à l'achèvement complet des réparations certifié par les experts, dans le second, jusqu'à l'achèvement du voyage, le tout moyennant surprime calculée par jour supplémentaire des risques.

1.2.2. Le lieu des risques¹:

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, les conditions générales de la police sur corps énoncent dans l'article 10 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.

Toutefois, si le navire se trouve dans l'obligation de pénétrer dans des zones interdites, par force majeure ou pour prêter assistance ou entreprendre un sauvetage, il sera tenu couvert moyennant surprime.

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.

1.2.3. Le séjour au port² :

Parmi les particularités des polices à terme, nous avons la notion de séjour au port. Ce point est prévu et réglementé par l'article 14 des conditions générales de façon claire.

Le principe consiste à accorder à l'assuré, après l'expiration de chaque semestre d'assurance, une sorte de ristourne pour non consommation de risque puisque le navire est immobilisé pour une raison ou une autre.

¹ Art. 10 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires, CAAT, Visa M.F N°16 du 16/03/1998, p.03

² Art. 10 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires, CAAT, Visa M.F N°16 du 16/03/1998, p.04

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

Au commencement de la période assurée, si le navire séjourne quinze (15) jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait une ristourne de 1/24^{ème} de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour séjour au port.

Si le séjour se prolonge au-delà de quinze jours les périodes de ristourne seront réglées, comme il est précité, par chaque quinze jours consécutifs après les premiers quinze jours.

Au cours de la période assurée, si le navire séjourne trente (30) jours consécutifs au moins dans un port, il sera fait, pour cette période de trente jours, une ristourne de 1/12^{ème} de la prime de navigation annuelle, sous déduction de la prime fixée dans la police pour le séjour au port. Si le séjour se prolonge au-delà de trente (30) jours, les périodes de séjour seront réglées par chaque quinze jours consécutifs après les premiers trente jours

Il y a lieu de souligner que si l'immobilisation a pour cause des réparations à effectuer pour le compte de l'assureur et pour le compte de l'assuré, le nombre de jours des réparations à la charge de l'assureur, sera déterminé, à dire d'experts, et déduit du nombre total de jours dont il faut tenir compte pour les périodes ouvrant droits à ristourne.

Aussi, les jours d'arrivée et de départ ainsi que les jours de commencement et de fin des travaux, ne seront pas comptés comme jours donnant droit à ristourne.

Enfin, ces ristournes ne sont acquises à l'assuré que si le navire n'a pas fait l'objet d'un règlement en perte totale ou en délaissement.

2. Modes de couverture¹ :

2.1. La garantie Tous Risques:

La garantie tous risques est généralement la plus utilisée, cette garantie est très étendue puisqu'elle inclut la garantie de tous les dommages et pertes matériels qui arrivent au navire assuré par suite de tous accidents, événements ou fortunes de mer. Il n'est donc pas nécessaire de faire une énumération des risques couverts.

Tous les événements qui entraînent des dommages ou pertes 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 déclare 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 ; 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.

¹ RAHEM Kamel, cours « Assurances Transports Maritimes », école GEMAFORM, PGS en Assurances Transports, Promotion 2021/2022.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

2.2. La garantie F.A.P SAUF (Franc d'Avaries Particulières Sauf)¹ :

La présente garantie ne couvre pas les avaries particulières sauf celles résultant de la survenance des événements limitativement énumérés, tels que l'abordage, l'échouement, l'incendie le heurt ou la collision du navire contre un corps fixe, mobile ou flottant...etc., ainsi que les risques de perte totale et délaissement, d'assistance et de sauvetage, d'avaries communes et des recours de tiers.

L'assuré doit prouver 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.

2.3. La garantie F.A.P Absolument :

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 ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage.

2.4. La garantie Perte totale et Avaries Communes :

La présente assurance ne couvre que la perte totale, les cas de délaissement, les avaries communes ainsi que les frais d'assistance et de sauvetage.

2.5. La garantie perte totale et délaissement :

La présente assurance ne répond que de la perte totale, des cas de délaissement ainsi que des frais d'assistance et de sauvetage dans la mesure où ces derniers permettent d'éviter la perte totale du navire. S'agissant d'un mode exceptionnel de règlement, il ne peut être utilisé que dans les cas formellement énoncés dans la police et stipulés dans l'Ordonnance 95/07.

Les cas qui autorisent une demande de règlement en délaissement² :

1. Perte totale du navire ;
2. Inaptitude du navire à la navigation et impossibilité de le réparer ;
3. Réparation nécessaire dépassant les $\frac{3}{4}$ de la valeur agréée du navire ;
4. Défaut de nouvelles du navire depuis plus de trois (3) mois. Si le retard des nouvelles peut être attribué à des événements de guerre, le délai est porté à six (6) mois.

L'assureur devra alors payer la totalité de la somme assurée, soit par acceptation du délaissement, soit par voie de perte totale sans transfert de propriété.

Pour ces trois derniers modes d'assurance, 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, pour un même événement, sera réglé sous déduction d'une franchise prévue au contrat.

¹RAHEM Kamel, cours « Assurances Transports Maritimes », op.cit.

² Art. 134 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n° 06-04, p. 26

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

3. Assurances complémentaire « Bonne Arrivée »¹ :

C'est une garantie complémentaire accordée aux assurés avec la garantie tous risques, à hauteur de 10% à 20 % 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 événement 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 est versé à l'assuré en même temps que la valeur assurée contractuellement.

Les spécificités de l'assurance Bonne Arrivée :

- La justification de l'intérêt assurable résulte de l'acceptation de la somme garantie, l'assureur renonce à exiger d'autres documents justificatifs en cas de sinistre.
- L'assureur n'a pas droit au produit des sauvetages, et n'a pas à contribuer à leur frais, en conséquence l'assureur ne pourra en cas de sinistre prétendre à aucun droit sur les débris de navire ou ses accessoires, toutefois, au cas où le sinistre engagerait la responsabilité d'un tiers pour quelque cause que ce soit, l'assuré devra subroger l'assureur dans tous ses droits et recours contre ce tiers à raison de la somme payée par lui et lui fournir tous renseignements et documents nécessaires à cet effet.
- Il est entendu que l'assurance sur « Bonne Arrivée » s'entend à forfait sans ristourne pour chômage ou séjour.

4. Les risques couverts² :

La police garantit les pertes et dommages matériels que subit le navire assuré, contrairement aux polices de droit anglo-saxon basées sur le système des risques énumérés. C'est une police Tous Risques qui laisse à l'assureur la charge de prouver l'exclusion pour se libérer de ses obligations contractuelles. Toutefois, la somme assurée forme pour chaque voyage, la limite des engagements de l'assureur qui ne peut jamais être tenu de payer au-delà, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit. Cette police comprend trois sources de garanties :

4.1. Dommages 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 fortunes de mer.

¹ Police d'assurance corps de navires, DCAT, CAAT, 2022.

² RAHEM Kamel, cours « Assurances Transports Maritimes », op.cit.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

4.2. Recours des tiers exercés contre le navire :

La garantie des recours des tiers constitue une extension que les assureurs accordent à leur assuré.

Il s'agit d'abord, de recours des tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieur ou un engin flottant non amarré à poste fixe, ainsi que pour heurt du navire assuré contre tout autre bien ou installation.

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.

Il en sera de même des recours des tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses embarcations annexés, aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service.

4.3. Frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire¹ :

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

Contrairement à ce que son nom l'indique, l'expression Tous Risques est trompeuse et ne signifie pas que tous les risques rencontrés par le navire sont couverts. Etant donné que l'assurance corps de navires est une assurance de bien (le navire) contre les pertes et dommages matériels que l'objet assuré peut subir, tout ce qui est relatif à l'exploitation commerciale du navire n'entre pas dans le champ de cette garantie. De même, les pertes financières consécutives à l'immobilisation du navire résultant de fortunes de mer ne sont pas garanties.

¹RAHEM Kamel, cours « Assurances Transports Maritimes », op.cit.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

A cet effet, l'ordonnance 95/07, les conditions générales ainsi que les conditions particulières ont prévu des exclusions que nous allons énoncer ci-après :

5.1. Risques exclus dans tous les cas¹ :

Conformément à l'article 05 des conditions générales, « l'assureur est exempt :

1. Des conséquences :
 - Des fautes intentionnelles du capitaine ;
 - Des fautes caractérisées de l'armateur et de ses préposés dans la direction de l'armement à savoir : Directeurs, Chefs d'Agence, Capitaine d'Armement, Chefs de Service Technique ;
 - Des fautes des préposés terrestres de l'armateur qui présenteraient un caractère dolosif ou frauduleux.
2. De tous événements quelconques résultant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin.
3. De toutes amendes, confiscation, mise sous séquestre et réquisition.
4. D'infraction aux prescriptions sur l'importation, l'exportation le transit, le transport et la sécurité.
5. De tous frais d'hivernage, de quarantaine, de jours de planche ainsi que des conséquences de toutes mesures sanitaires ou de désinfection.
6. De tous recours exercés pour fait de mort ou de blessures et pour tous accidents ou dommages corporels.
7. Des sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radioactivité ainsi que des sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.
8. De tous recours exercés par qui que ce soit et pour une cause quelconque, à raison des dommages ou préjudices relatifs au chargement et aux engagements du navire assuré ».

5.2. Risques exclus à moins de stipulation contraire² :

Conformément à l'article 06 des conditions générales, l'assureur ne couvre pas, sauf convention contraire et paiement d'une surprime, les risques suivants et leurs conséquences :

A. L'Assureur est affranchi des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, d'hostilités, représailles, mines, torpilles ou autres engins de guerre et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

En absence d'indication permettant d'établir qu'un sinistre a pour origine un risque de guerre ou de mer, il est présumé être le résultat d'un risque de mer.

¹ Art. 05 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires, CAAT, Visa M.F N°16 du 16/03/1998, p.p.01-02

² Art. 06 des Conditions Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires, CAAT, Visa M.F N°16 du 16/03/1998, p. 02

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

B. L'Assureur est également affranchi :

1. Des dommages et pertes provenant de piraterie, capture, prise, saisie, contrainte, molestation ou détention par tous gouvernements et autorités quelconque, ainsi que les émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
2. De tous événements quelconques résultant de violation de blocus ;
3. Des préjudices qui ne constituent pas des dommages et pertes matériels atteignant directement l'objet assuré tels que chômage, retard, différence de cours, obstacle apporté au commerce de l'assuré.

5.3. Autres exclusions :

Outre les exclusions prévues par les dispositions des conditions générales, sont également exclus de la garantie les pertes et dommages, les recours de tiers et les dépenses résultant de :

- Retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré ;
- Renflouement, l'assistance du navire en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées, à moins que le navire ne se trouve à un poste affecté normalement aux opérations commerciales ;
- Engagements contractuels de l'assuré y compris les recours de l'équipage et des passagers ;
- Vice propre ou de vétusté ainsi que du remplacement ou de la réparation des pièces affectées d'un vice caché.
- Toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière. Toutefois, l'assureur, avec l'accord préalable des réassureurs, peut intervenir pour mettre en place une garantie afin d'éviter une saisie conservatoire du navire assuré ou procéder à sa mainlevée et ce, suite à la réalisation d'un risque couvert.

Il est précisé que les risques de pollution ou de contamination par les hydrocarbures sont formellement exclus de la garantie.

6. La valeur agréée¹ :

Lorsque la valeur assurée du navire est une valeur agréée, cette dernière est fixée d'un commun accord entre l'assureur et l'assuré qui s'obligent à renoncer à toute autre estimation.

L'article 128 de l'ordonnance 95/07 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 ».

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

¹Art. 128 de l'Ordonnance 95/07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n° 06-04, p. 26

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

En pratique, l'estimation est rarement discutée, car elle est faite par les Sociétés de Classification, dont le rôle est très important puisque ce sont elles qui 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.

7. La tarification¹ :

On peut affirmer que l'Algérie ne possède pas la capacité de pouvoir tarifier la couverture des navires de commerce à cause des montants très importants 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) ou il s'agit d'une flotte.

7.1. *Single Ship*² :

On doit obtenir de l'armateur /assuré les renseignements liés aux caractéristiques techniques du navire, l'année de construction, longueur, largeur, tirant d'eau, poids en tonnes 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 ainsi que toutes informations utiles à l'appréciation du risque.

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.

Chaque marché a ses règles qui sont suivies scrupuleusement par tous les souscripteurs, en ce qui concerne les franchises, elles sont laissées à la discrétion de chacun des souscripteurs.

7.2. Cas d'une flotte (plusieurs navires)³ :

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

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

²Cours IFID, Les assurances maritimes et leur place dans le droit international des transports.

³ Idem.

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE

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 cas 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 tarifier 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.

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.

Les éléments évoqués lors de ce chapitre, démontrent que le domaine maritime est encadré par une chaîne d'intervenants, qui jouent un rôle crucial pendant toute la durée de vie du navire et lors de son exploitation.

Cette chaîne d'intervenants permet aux armateurs et leurs navires de naviguer en toute sécurité, mais elle demeure incomplète à cause de l'absence de l'institution qui couvre la responsabilité civile de l'armateur.

A cet effet, il est nécessaire d'étudier les différents aspects de cette institution.

**CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE
L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE**

CHAPITRE II
ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE
L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION
DE SON NAVIRE

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE.

Les garanties proposées par le marché des assurances corps de navires, nous mènent à s'interroger sur la couverture de la responsabilité civile de l'armateur lors de l'exploitation de son navire, ce service est offert par des institutions exceptionnelles connues sous le nom des « *P&I Clubs* ».

Malgré leur anonymat relatif, ces clubs jouent un rôle essentiel dans le monde du transport maritime, car ce sont les seules organisations offrant à la fois les services d'une compagnie d'assurance classique, d'une société juridique et d'experts en matière de règlements de sinistres. L'armateur est assisté par son club pour faire face à toutes les pertes occasionnées en cas de la réalisation d'un risque couvert, il bénéficie de services techniques et de conseils de qualité.

Le but de ce chapitre est d'apporter un peu de lumière sur ces institutions exceptionnelles. Pour cela, nous présenterons dans un premier temps un aperçu sur ces clubs, puis les risques ainsi que les conditions de couvertures offertes dont nous verrons le contenu et les principes ultérieurement, enfin nous nous intéresserons aux spécificités des *P&I Clubs* en tant qu'industrie de services en mettant l'accent sur les lettres de garantie Clubs qui ont un rôle primordial dans la pratique.

SECTION 1 : APERÇU SUR LES CLUBS DE PROTECTION & INDEMNITE.

Les Clubs de Protection & d'Indemnisation (*P&I Clubs*) sont des mutuelles à but non lucratif créés en Angleterre au milieu du 19^{ème} siècle, leur concept revêt ainsi une importance considérable car une mutuelle ne fait ni perte ni profit et est au service de ses assurés. Ce principe de mutualité est au cœur de nombreux aspects des activités du Club¹.

1. Fondement historique² :

Les clubs sont les descendants éloignés des assureurs corps « *Hull Clubs* » apparus au milieu du 18^{ème} siècle en raison du monopole accordé aux deux compagnies d'assurances '*The Royal Exchange Assurance*' et '*The London Assurance*' depuis 1720.

Les armateurs peu satisfaits de l'étendue de la couverture et du coût de l'assurance corps des deux compagnies qui détenaient le monopole de ce marché, décidèrent devant cette situation de partager leurs risques « corps » dans le cadre d'un système mutualiste « *Hull Club* », chacun étant en même temps assuré et assureur.

¹<https://wikimemoires.net/2012/04/garanties-clubs-p-i-clubs-garanties-assurances/> Consulté le 21 décembre 2022 à 10h00.

² Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, Mémoire pour le Master 2 Droit Maritime et des Transports, Centre CDMT, Université Aix-Marseille, Promotion 2007, p. 6

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

La fin du monopole du *Lloyds* a fait affluer de nouvelles compagnies sur le marché qui sont entrées dans la guerre des taux. Il y eut ensuite une période de déclin pour les Clubs d'assurance corps.

Suite à une collision entre deux navires (l'affaire *De Vaux v. Salvador*) en 1836, les juges de la *High Court* ont décidé qu'en cas d'abordage, l'assureur corps n'était plus responsable du remboursement des dommages dus à la responsabilité de l'armateur. Le marché anglais de l'assurance maritime tenta d'y remédier en proposant une couverture contre le paiement d'une surprime, toutefois, cette couverture n'était pas complète. Les assureurs britanniques ont alors proposé une couverture à hauteur des $\frac{3}{4}$ en cas d'abordage. En outre, une responsabilité sans limite était imposée aux armateurs dans le cadre des décès, dommages corporels et pour les dommages aux objets fixes et flottants (les F.F.O).

Par conséquent, la couverture proposée par le marché britannique ne correspondait plus aux attentes et aux besoins des armateurs, ces derniers ont ainsi eu l'idée de reprendre le concept des « *Hull Clubs* » ; un système mutualiste d'association pour les dommages non couverts par le marché traditionnel, le $\frac{1}{4}$ à leur charge dans la police corps en cas d'abordage, les dommages corporels pour les membres d'équipage ainsi que les passagers et les F.F.O.

Ils créèrent ainsi le premier « *Protection Club* » en 1855 : *The Shipowners Mutual Protection Society*, d'autres clubs furent institués par la suite.

Toutefois, ces Clubs n'étaient alors que des « *Protection Clubs* » et la notion d'indemnité était inexistante. Cette situation changea en particulier à la suite de deux affaires célèbres dans le troisième tiers du 19ème siècle qui virent les armateurs considérés comme pleinement responsables pour la perte de la cargaison qu'ils transportaient.

Tout d'abord, dans les années 1870 l'affaire « *Westernhope* » dans laquelle ce navire effectua un voyage jusqu'à *Cape Town* en Afrique du Sud mais dû se dérouter à *Port Elisabeth* où il effectua une escale. Le juge décida que l'armateur ne pouvait valablement se prévaloir des dispositions contractuelles du contrat de transport et des exceptions qui y étaient incorporées. L'armateur fut considéré comme responsable pour la complète valeur de la cargaison¹.

Ensuite, Un deuxième cas d'échouement et de naufrage survint quelques temps après. Le navire « *EMILY* » fut perdu avec sa cargaison, là encore, l'armateur indemnisa complètement le propriétaire de la cargaison suite à cette perte car il ne put faire valablement valoir un péril de la mer ; Le juge décida que la perte de la marchandise et du navire était due à une faute de navigation, notion qui n'était pas exclue par les connaissements de l'époque².

C'est ainsi qu'en 1874 le premier Club de Protection et d'Indemnité vit le jour. Il s'agissait du « *Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association* » et beaucoup de Clubs ont créé une classe « indemnisation » afin de fournir la couverture correspondante.

¹ *Steven J. Hazelwood & David Semark, P&I Club Law and practice, Fourth Edition, London, Informa, 2010, p.50*

² Idem.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Les Clubs sont juste maintenant des sociétés, ce qui signifie légalement que ce sont les Clubs et non les armateurs individuellement qui fournissent l'assurance¹.

2. Fonctionnement des P&I Clubs

La flexibilité des Clubs pour aider leurs assurés et les garantir le plus possible, est démontrée à travers leur fonctionnement et leurs propres coutumes.

Pourquoi le renouvellement est traditionnellement au 20 février ?

Les contrats d'assurance P&I sont renouvelés chaque année le 20 février, cette date est due au fait que de nombreux navires qui étaient affiliés aux toutes premières mutuelles d'assurances trafiquaient principalement entre la Grande Bretagne et la mer baltique et, pendant l'hiver ou cette mer était prise de glace, la plupart de ces navires étaient désarmés jusqu'au 20 Février, date à laquelle on recommençait habituellement à naviguer dans cette zone. A cette époque, les polices comprenaient une clause aux termes de laquelle la garantie était valable 12 mois à compter du 20 Février, mais à condition que le navire soit désarmé à partir du 1^{er} novembre sauf stipulation contraire moyennant surprime, s'il continuait à naviguer pendant la période hivernale.

2.1. Structure d'un Club :

Un Club est principalement constitué des membres, d'un président, d'un conseil administratif (Le Board) et de Managers ou conseil exécutif.

2.1.1. Assemblée Générale² :

Les membres désignent leurs représentants afin de former une assemblée générale qui peut se réunir une ou deux fois par an ou à l'occasion de chaque réunion extraordinaire. Son rôle consiste à :

- Désigner les éléments du conseil administratif (le Board) ;
- Elire les membres du conseil exécutif (Managers) ;
- Elaborer les règlements et les statuts du Club ;
- Donner son avis sur la rémunération des Managers ;
- Adopter le rapport moral et financier présenté par le Board ;
- Elle détient un pouvoir de décision concernant les problèmes qui se posent au club.

2.1.2. Conseil Administratif (Le Board)³ :

Chaque Club est contrôlé par ses Membres à travers un Conseil Administratif (Board) ou Comité. Le Board est composé d'armateurs qui prennent les décisions importantes pour la gestion des clubs.

¹<https://wikimemoires.net/2012/04/garanties-clubs-p-i-clubs-garanties-assurances/> op.cit.

² NAOURI Mokhtar, Cours Responsabilité Civile du Transporteur, Formation Technique et Commerciale, AssistecForm, Mai 2011.

³ Virginie RINGEARD, "P&I Clubs", Conférence organisée par Yacht Club Royal Old, Pornic France, 05 octobre 2018, p. 11

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Le Board :

- Elit le président du Club avec un contrat d'une durée limitée ;
- Détermine les conditions d'inscription et les règles de fonctionnement du Club ;
- Procède à la résiliation et le retrait de l'adhésion ;
- Désigne les clauses de la police d'assurance ;
- Met en place le planning financier ;
- S'occupe des recrutements du personnel ainsi que des correspondants ;
- Prévoit les montants à provisionner pour payer les réclamations ;
- Propose le changement de la couverture club en fonction de l'évolution de la législation maritime internationale ;
- Prononce le rejet ou de l'acceptation de payer une réclamation, dans un dossier particulier ;
- Donne le droit à la protection et à l'indemnisation ;
- Fixe la grille de salaire des Managers.

2.1.3. Le Conseil Exécutif (*Managers*)¹ :

Son rôle est très important dans la vie d'un armateur car il assure sa défense et sa protection, ainsi que :

- Gère quotidiennement les affaires du Club déléguées par le Board ;
- Applique les décisions du conseil administratif ;
- Peut souscrire des contrats de réassurance ;
- Gère le budget du Club et Soumet le rapport annuel au conseil administratif ;
- Donne son avis au conseil administratif concernant le recrutement ou la libération des correspondants ;
- Peut accorder des couvertures qui ne sont pas prévues par les règles du Club ;

2.1.4. Les correspondants :

Il est important de préciser que les Clubs fournissent également conseil et assistance à leur membre via leur important réseau de correspondants à travers le monde. Ces sociétés de correspondants basées dans tous les ports du monde vont être le lien entre le navire et le Club. En effet, lorsqu'un événement important et urgent se produit, le capitaine contacte directement le correspondant du Club du port le plus proche qui prendra toutes les mesures nécessaires pour la gestion du sinistre².

Le rôle des correspondants est d'agir dans l'intérêt du membre (Armateur ou Affrètement) et du Club, ce rôle consiste à³ :

- Enquêter et analyser la situation et les besoins des membres ;
- Construire un réseau d'experts techniques ;

¹ Aouiffat & Y. Benmansour, P&I Club, Thèse 1998, Université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, p. 10

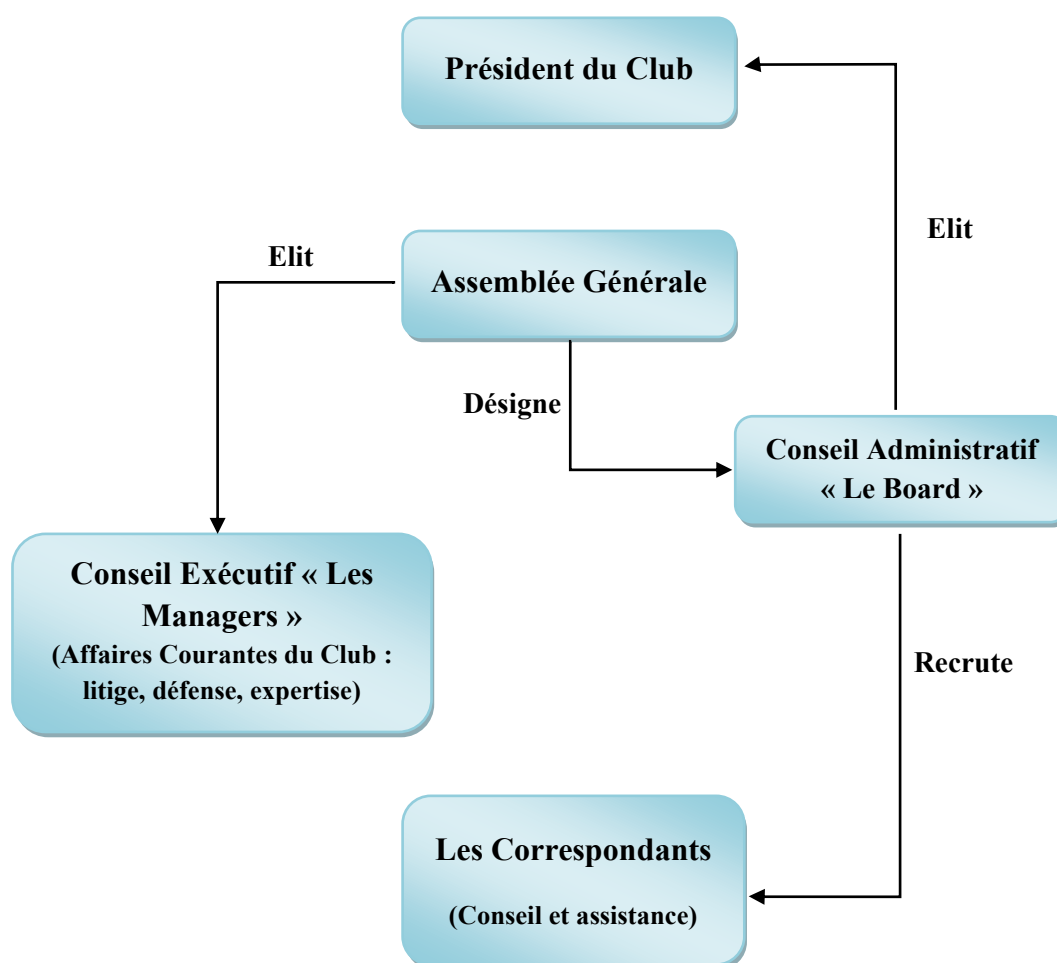
² Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p. 9

³ Virginie RINGEARD, "P&I Clubs", op.cit., p. 14

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

- Missionner des avocats en cas d'instance judiciaire ;
- Rendre compte au club ;
- Assurer la défense sur place du membre du club ;
- Exercer des recours contre les tiers ;
- Engager les moyens techniques appropriés (retirement d'épave, prévention de la pollution) et négocier les contrats y afférant ;
- Discuter et négocier avec les tiers et administrations ;
- S'occuper des cas de maladie ou des blessés.

Schéma N°02 : Structure d'un P&I Club.



Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

2.2. Les cotisations¹ :

Le Club évalue le taux de cotisation par tonneau pour chaque navire, afin que ces cotisations soient équitablement réparties entre les membres en se basant sur les éléments suivants² :

- Principalement les statistiques des coûts de réclamations des années antérieurs « coûts avaries » ;
- L'historique de la sinistralité du membre assuré ;
- L'âge, pavillon et tonnage du navire ;
- Les risques éventuels que peut représenter le type de navire sur l'environnement (pétrolier, gazier, vraquier...etc.) ;
- Les zones de navigation ;
- Type de marchandises transportées ;
- Les risques couverts ;
- Les risques exclus de la couverture ;
- Le montant de la franchise.

Au début de chaque exercice, les administrateurs décideront le pourcentage du taux par unité de jauge que chaque armateur devra payer à titre d'appel de fonds provisoire pour l'exercice en cause (*Advance Calls*).

Ultérieurement, au cours ou après la fin de chaque exercice (mais non après sa clôture), les administrateurs pourront décider de percevoir des armateurs des navires inscrits au titre dudit exercice des appels supplémentaires (*Supplementary or Additional Calls*) ou encore des appels pour cas de catastrophe (*Overspill calls*).

Bien entendu l'armateur aura droit à des ristournes à raison de la vente, de la perte ou d'autres circonstances prévues dans les règles. Il y aura ristourne pour le cas de désarmement du navire pour une période de plus de 30 jours dans un port sûr (*Laid-up Returns*).

Reste le cas de la cotisation dite libératoire (*Release*) à laquelle peut faire face un membre dans l'hypothèse où il cesse d'être assuré au titre d'un navire inscrit. Dans ce cas, les gérants établiront la cotisation libératoire de manière à tenir compte des obligations estimées du membre ou de l'ancien membre, à raison des cotisations susceptibles d'incomber ultérieurement à son navire.

Les gérants tiendront compte de l'inflation, des fluctuations monétaires et, sous réserve de l'arbitrage entre la mutuelle et le membre, cette cotisation est exigible comme une dette de l'armateur. La clôture de l'exercice revêt donc une importance particulière. L'exercice ne se termine pas automatiquement avec la fin de l'exercice financier de douze mois.

¹<https://wikimemoires.net/2012/04/garanties-clubs-p-i-clubs-garanties-assurances/> Consulté le 21 décembre 2022 à 10h00.

²<https://m.youtube.com/watch?v=9GUqdPa1aIs> Consulté le 21 décembre 2022 à 20h00.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Lors de la clôture, il peut même arriver que des appels de versement excédentaires aient été requis des membres, dans ce cas, le membre sauf si une cotisation libératoire a été établie à son endroit pourrait recevoir une ristourne à moins que l'excédent n'ait été viré aux réserves de l'association ou ne serve à combler une insuffisance de l'exercice clôturé antérieurement. Ces décisions sont à la discrétion des gérants.

Il est très important que chaque armateur soit à jour de ses cotisations, car sinon il ne bénéficiera pas de la couverture et surtout, le club ne lui fournira pas de garantie, ce qui peut avoir de fâcheuses conséquences dans la pratique.

3. Conditions d'inscription et d'adhésion¹ :

Tout armateur qui désire inscrire un navire à l'association devra en rédiger la demande selon un formulaire d'une forme arrêtée par les gérants.

Les renseignements donnés par l'armateur dans le formulaire seront considérés comme formant la base du contrat d'assurance entre les deux parties et ce sera une condition préalable que tous ces renseignements aient été véritables dans la mesure où l'armateur a pu ou aurait pu, par une diligence raisonnable, les vérifier. L'acceptation d'un navire dans l'association est à la discrétion des gérants.

Il faut préciser que c'est une condition impérative pour l'inscription de tout navire à l'association, qu'il soit et reste pendant la période entière de son inscription, agréé par une société de classification approuvée par les gérants.

Les Clubs ont aussi modifié leurs règles afin d'y intégrer le code ISM, il est désormais obligatoire pour tout navire inscrit de mettre en place les dispositions de ce code. Ce changement est intervenu le 20 février 1998. Ces conditions ne concernent pas les affréteurs (autres que les affréteurs coque-nue).

Les gérants auront le droit d'accepter l'inscription d'un navire à l'association aux conditions spéciales selon lesquelles la prime due au titre de ce navire sera une prime fixe et qu'aucune contribution ultérieure ni appel de fonds ne seront dus pour le navire. Une inscription acceptée en vertu de cette règle sera appelée une inscription spéciale.

Il peut y avoir inscription spéciale lorsque par exemple l'armateur demandeur est, ou sera, l'affréteur du navire suivant une charte-partie à temps et demande l'assurance des risques d'un affréteur à temps.

Une fois la candidature du navire acceptée, les gérants délivreront à l'armateur un certificat d'inscription « *Certificate of Entry* » qui comprend en principe les mentions suivantes :

- Les noms des armateurs ou Co-armateurs ;
- Les noms des créanciers hypothécaires s'ils existent ainsi que le texte de l'arrangement les concernant ;

¹<https://wikimemoires.net/2012/04/garanties-clubs-p-i-clubs-garanties-assurances/> Consulté le 21 décembre 2022 à 10h00.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

- Le nom, la jauge brute (GT) et le tonnage du navire qui est inscrit ;
- Les risques pour la couverture desquels le navire est inscrit à l'association ;
- Le montant de prime par unité de jauge pour ledit navire, ou bien, si l'assurance a été conclue sur une prime fixe, le montant de ladite somme et l'échéance prévue ou les échéances prévues ;
- La date et l'heure à partir desquels l'inscription prend effet.

4. *The International Group of P&I Club*¹:

Treize (13) *P&I Clubs* se sont regroupés au sein d'une institution surnommée *l'International Group of P&I Clubs (IG P&I)*, dont le siège est à Londres, afin de fédérer leurs intérêts, d'obtenir une représentation et d'acquérir une solide protection en réassurance.

Ce Groupe est organisé comme une association non constituée en société qui fournit une couverture de responsabilité maritime pour environ 90 % du tonnage océanique mondial. Il est présidé par un représentant senior du club manager, élu sur une rotation de trois ans parmi l'un des managers du club appartenant au groupe. Le président actuel du Groupe est *Andrew Cutler*, président-directeur général de Britannia P&I, élu en novembre 2022.

Le travail quotidien du Groupe est effectué par le biais d'un grand nombre de sous-comités et de groupes de travail qui traitent un large éventail de questions juridiques, réglementaires, techniques et d'assurance ayant un impact sur les armateurs, les opérateurs et les affrêteurs.

Le Groupe a trois fonctions essentielles, d'abord, le fonctionnement des accords de partage des sinistres et la réassurance collective de ces accords, aussi, il fonctionne comme un forum de collecte et d'échange des points de vue entre les Clubs et leurs armateurs membres sur les sujets relatifs aux responsabilités des propriétaires de navires et l'assurance de ces responsabilités et enfin, il fournit une voix collective pour s'engager auprès des parties prenantes externes, y compris les organisations maritimes intergouvernementales, les gouvernements nationaux, les autorités maritimes du monde entier et les industries du transport maritime et de l'assurance/réassurance maritime .

¹<https://www.igpandi.org/about/> Consulté le 03 janvier 2023 à 20h00.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Actuellement le Groupe est constitué de douze (12) clubs.

Tableau N°03 : Les membres de l'International Group of P&I Club

<i>Club</i>	<i>Année de création</i>	<i>Lieu de création</i>
<i>The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited</i>	1855	<i>Yorkshire, Royaume-Uni</i>
<i>The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)</i>	1855	<i>Topsham, Royaume-Uni</i>
<i>The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited</i>	1866	<i>London, Royaume-Uni</i>
<i>The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited</i>	1869	<i>London, Royaume-Uni</i>
<i>The Swedish Club</i>	1872	<i>Suisse</i>
<i>The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)</i>	1872	<i>Devon, Royaume-Uni</i>
<i>NorthStandard Limited (North of England P&I)</i>	1884	<i>Newcastle upon Tyne, Royaume-Uni</i>
<i>Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)</i>	1897	<i>Oslo, Norvège</i>
<i>Gard P.&I (Bermuda) Limited</i>	1907	<i>Arendal, Norvège</i>
<i>The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited</i>	1909	<i>London, Royaume-Uni</i>
<i>American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc.</i>	1917	<i>New York, USA</i>
<i>The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association</i>	1950	<i>Kobe, Japon</i>

Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

4.1. Les niveaux de couvertures :

Compte tenu de l'ampleur des risques encourus par les armateurs du fait de l'énorme valeur des navires modernes ainsi que leurs cargaisons transportées, la réalisation d'un seul sinistre important peut ruiner un club aussi puissant qu'il soit.

C'est pour cette raison que les Clubs, au sein de ce regroupement, sont soumis à trois niveaux de couvertures :

4.1.1. *Club's Retention*¹ :

Il s'agit de la rétention individuelle de chaque Club en matière de réclamations qui est de l'ordre de 10 millions USD par sinistre, ce palier concerne environ 95% des dossiers sinistres.

4.1.2. *Pooling Agreement (Pool)*² :

Les réclamations dépassant la rétention de chaque Club sont partagées par le Pool jusqu'à une limite de 100 millions USD. Au sein du Pool, les sinistres allant de 30 millions USD à 100 millions USD sont réassurés par la captive de l'IG P&I *Hydra Insurance Company Limited*.

Hydra est une société de comptes séparés constituée aux Bermudes dans laquelle chacun des 13 clubs du groupe a son propre compte séparé, divisant ses actifs et ses passifs de ceux de la société. *Hydra* réassure chaque club en ce qui concerne les engagements de ce club au sein du pool et des tranches de réassurance auxquelles il participe. Grâce à la participation d'*Hydra*, les Clubs du Groupe peuvent conserver des primes qui auraient autrement été versées aux marchés commerciaux de la réassurance.

Une moyenne de 20 dossiers par an est concernée par ce niveau de couverture.

4.1.3. *Group General Excess of Loss Reinsurance Contract*³ :

L'IG organise la réassurance du marché pour fournir une couverture en réassurance pour les sinistres allant de 100 millions USD à 2,1 milliards de dollars par sinistre. Ce programme est divisé en trois tranches et chaque tranche est souscrite par différents réassureurs :

- La première tranche 650 millions USD en excédent de 100 millions USD, dont 75% est réassurée par le marché avec une franchise annuelle globale de 107,1 millions USD couverte par *Hydra* et 25% sont sous forme de placements privés ;
- La deuxième tranche 750 millions USD comme limite globale annuelle en excédent de 750 millions USD ;
- La troisième tranche 600 millions USD comme limite globale annuelle en excédent de 1,5 milliards USD.

Ce niveau de couverture traite en moyenne 1 à 2 dossiers par an.

¹ Virginie RINGEARD, "P&I Clubs", Conférence organisée par Yacht Club Royal Old, Pornic France, 05 octobre 2018, p. 12

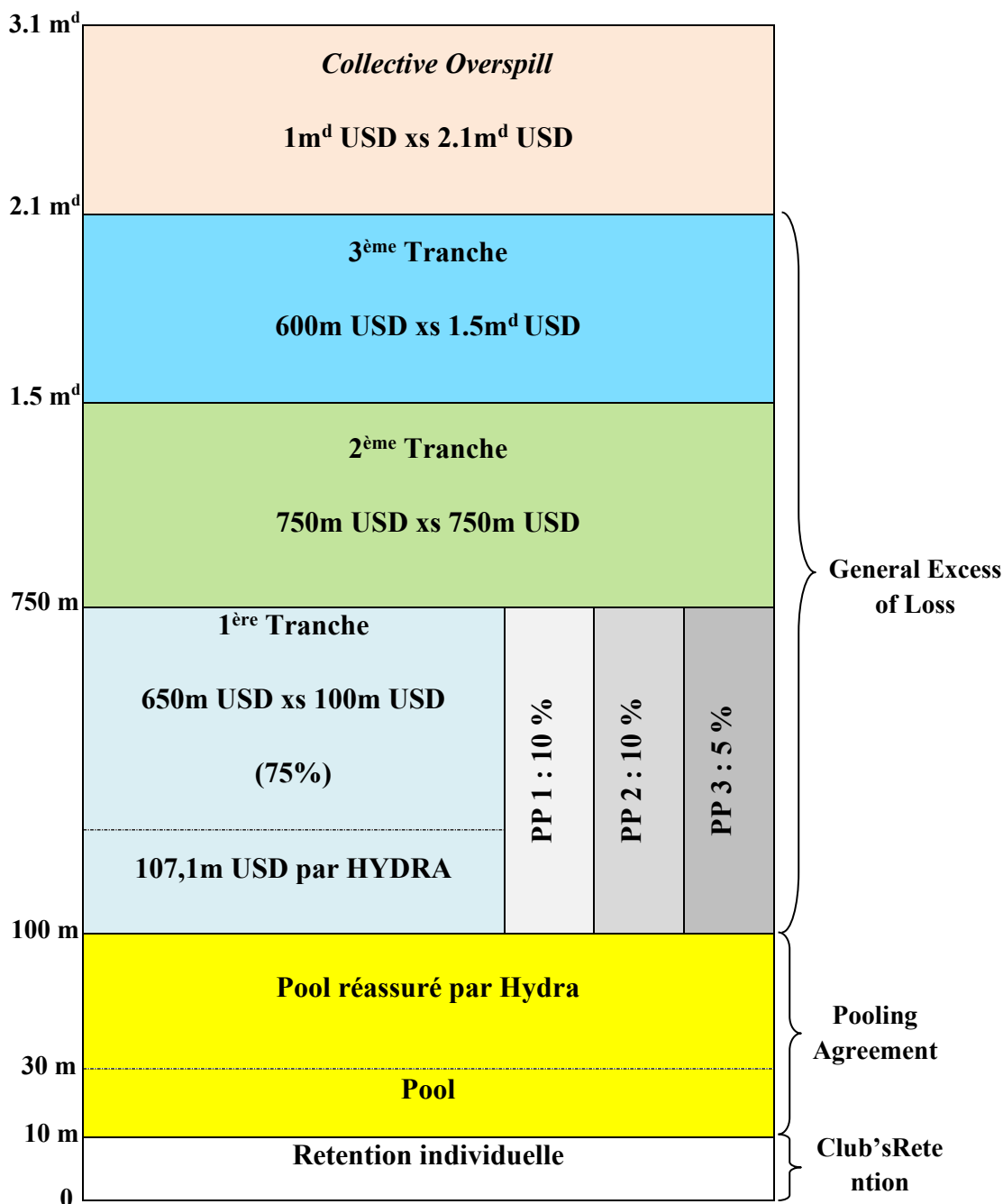
² <https://www.igpandi.org/reinsurance/> Consulté le 03 janvier 2023 à 21h00.

³ Idem.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

- ❖ Les Clubs du IGP&I ont accepté de partager les pertes qui dépassent les limites susmentionnées sous une couche supplémentaire de 1 milliard USD, appelée *Collective Overspill*¹.

Schéma N°03 : Structure du programme de réassurance de l'International Group of P&I Club².



PP : Placement Privé.

¹<https://www.igpandi.org/reinsurance/> Consulté le 03 janvier 2023 à 21h00.

² Idem.

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

5. Les certificats de responsabilité nécessaires à la navigation¹ :

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 différent pays à l'instar des Etats-Unis, le Canada et l'Espagne. Parmi ces certificats on trouve :

- Certificat International de Prévention de la Pollution par les eaux usées des navires ;
- Certificat International de Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires « IAPP » ;
- *International Oil Pollution Prevention certificate* « IOPP » : délivré en vertu des dispositions de la convention *MARPOL* ;
- *Certificate of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Damage caused by Ship Bunkers* ;
- *Certificate of entry (Protection & Indemnity)* : certificat d'inscription des navires en propriété ;
- 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 ;
- Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour l'enlèvement des épaves. Devenu obligatoire à partir du 14 Avril 2015 ;
- *Bunker Certificate* : Un certificat exigé par les autorités Espagnoles pour tous navires qui touche l'un des ports espagnols ;
- Certificat MLC : Certification des navires conformément aux exigences de la convention de travail Maritime ;
- *Certificate of Financial Responsibility* « *COFR* » : la responsabilité financière du navire sur la pollution par les hydrocarbures. Délivré par la *U.S Coast Guard*.

¹ Younes TABOURI, La limite du risque assurable en matière d'assurance corps de tous navires, 35^{ème} promotion IFID, Décembre 2017, p.p. 39-40

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

SECTION 2 : RISQUES ET CONDITIONS DE COUVERTURES DES P&I CLUBS

En ce qui concerne les risques de responsabilités il faut souligner que la couverture s'applique par risque et non par catégorie d'acteur maritime : il n'y a pas de distinction entre armateur et fréteur et un affréteur bénéficie de la même couverture même si ce dernier paie une prime fixe et n'est pas un 'mutualiste' en tant que tel.

De plus, l'assuré est couvert pour ses obligations légales imposées par quelque juridiction que ce soit, et non pas pour un paiement de réclamation fait à titre commercial afin de ne pas perdre de client.

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.

1. Les risques liés à la responsabilité du navire et de l'armateur par rapport aux tiers :

La responsabilité que nous allons présenter dans cette partie 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.

1.1. La responsabilité contractuelle¹ :

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.

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 transportées à bord du navire ou destinées à l'être, survenus 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 de l'armateur réside dans l'obligation contractuelle 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 régi par un contrat, les responsabilités quant à l'équipage ou les

¹ Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p. 21

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

passagers c'est à dire les personnes légalement à bord. Doivent aussi être considérés les dommages corporels, les frais d'hospitalisation, les frais médicaux ou funéraires.

1.2. La Responsabilité extracontractuelle¹ :

a. Pollution par hydrocarbures :

Le premier risque, en termes de responsabilité extracontractuelle, 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) et un plan sous le nom de *TOVALOP* (accord volontaire des propriétaires de pétroliers concernant la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures) 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 en relation avec les services d'immigration ou des douanes peut engendrer des amendes ou autres pénalités imposées à l'armateur, capitaine ou à un membre de l'équipage par une autorité compétente.

c. Abordage :

L'abordage a un sens strict et précis qui implique un "choc bord à bord de deux navires". il doit avoir lieu entre le navire assuré et un autre navire de mer, un bateau de navigation intérieure ou 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 de navigation intérieure, ni un engin flottant non amarré à poste fixe, puisqu'il s'agira 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.

f. Quarantaine :

« Faire quarantaine à un navire, c'est le faire séjourner, avec son équipage et sa cargaison à bord, et sans aucune communication, pendant un temps plus au moins long, hors du port pour lequel il est destiné, suivant la gravité des craintes de contagion qu'il peut faire naître, et afin de

¹ Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p.p. 22-25

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

laisser passer le mauvais air qu'il a pu apporter d'un pays où règne la peste ou toute autre maladie contagieuse »¹.

Un tel événement entraîne des dépenses et des coûts de désinfection imposés au navire par une autorité portuaire ou administrative.

g. Retirement d'épave² :

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 représente un danger à la navigation.

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.

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, ainsi que le risque de naufrage et le risque d'échouage.

2. Les garanties proposées par les Clubs :

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

- Des intérêts de l'armateur dans un navire inscrit ;
- D'événements qui se sont produits pendant la période d'inscription ;

¹ Guide de l'assureur et de l'assuré en matière d'Assurances Maritimes, GABRIEL LAFOND, La Librairie du Commerce, Paris, 1837, p. 259

² Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p. 25

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

- 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.

Les couvertures offertes par les Clubs sont structurées sous forme de classes gérées séparément, on distingue : *Class 1 Protection & Indemnity*, *Class 2 Freight Demurrage & defense (FD&D)*, *Class 3 Strike...etc.*

Cependant, en raison de l'étendue de notre étude nous porterons notre attention sur les classes 1 et 2.

2.1. *Class 1 Protection & Indemnity*¹ :

Il est possible d'organiser les garanties de cette classe 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.

2.1.1. 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 :

A. 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.

B. 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.

2.1.2. Les événements de mer² :

A. 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.

¹Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p.p. 60-61

² Ibid. p.p. 61-64

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

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.

B. Dommages aux objets fixes ou flottants (FFO) par heurts du navire assuré¹ :

Ceci concerne la responsabilité de l'armateur en cas de dommages causés par son navire suite au 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.

C. 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.

D. Déroutement² :

Lors d'un déroutement d'un navire le Club couvre tous les frais et dépenses occasionnés par le débarquement des clandestins, le traitement des personnes malades ou blessés à bord, l'organisation du rapatriement d'un membre d'équipage décédé ainsi que pour le sauvetage des vies humaines.

E. Quarantaine³ :

Le Club couvre toutes les dépenses occasionnées par la quarantaine lors d'une maladie ou épidémie, les frais de désinfection du navire, carburant, assurance, salaires, approvisionnements, vivres et frais portuaires.

F. Le remorquage :

Les pertes et/ou dommages résultant d'un contrat de remorquage constituent un risque couvert, à conditions que les termes de ce contrat soient acceptés par le Club.

¹ Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p. 62-63

² Aouiffat& Y. Benmansour, P&I Club, Thèse 1998, Université Mouloud Mammeri de Tizi Ouzou, p. 28

³ *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association, Rules of Classes 1 & 2*, 2016, Part I, Section 15, p. 16

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

G. Relèvement d'épave :

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.

H. Dommages suite à une pollution par rejet ou déversement d'hydrocarbures ou autres substances¹ :

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 et 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.

I. 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 ladite assurance.

J. 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.

¹ Mathieu COSTANTINI, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, op.cit., p.63

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

2.1.3. 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 pour 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.

2.1.4. 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, au non-respect des réglementations concernant la sécurité à bord du navire (*SOLAS, STCW, MARPOL...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 intenter.

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.

2.2. *Class 2 Freight Demurrage & defense (FD&D)*³ :

Cette classe offre aux membres une couverture pour l'assistance au traitement des sinistres et pour les frais juridiques liés à un large éventail de litiges. Ces derniers sortent du champ d'application de la classe 1 ou l'assurance corps et découlent de la construction, de l'achat, de la vente ou de l'exploitation d'un navire inscrit. Autrement dit, l'assurance *FD&D* couvrirait, entre

¹Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, Mémoire pour le Master 2 Droit Maritime et des Transports, Centre CDMT, Université Aix-Marseille, Promotion 2007, p. 35

²Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p. 46

³*The American Club, By-Laws & Rules, Class II, Rule 2*, 2021/2022, p.p. 92-93

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

autres, les coûts de la poursuite ou de la défense des réclamations et des litiges qui peuvent survenir à l'égard de ce qui suit :

- Chartes-parties ;
- Contrats de transport ;
- Connaissements ;
- Contrats d'affrètement ;
- Contrats de construction de navires ;
- Contrats de vente et d'achat de navires ;
- Contrats de réparation de navires ;
- Contrats d'agence de navires, d'aconage, de remorquage et de sauvetage ;
- Tout contrat portant sur des services administratifs fournis à un navire assuré ou à son égard pour des services de courtage d'assurance ou de navires, des services de gestion ou la fourniture de conseils techniques ;
- Tout contrat portant sur des matériaux, des produits de première nécessité et des provisions, y compris les soutes et l'huile de graissage, fournis à un navire assuré ;
- Contrats d'équipage ;
- Contrats d'assurance maritime.

Cette assurance couvre les dépenses liées à l'obtention de conseils et d'assistance juridiques, y compris le coût de la désignation d'experts, si cela s'avère nécessaire, pour poursuivre ou défendre de tels litiges. A ce titre, elle est parfois aussi appelée assurance "Frais de Défense". L'assurance *FD&D* ne couvre cependant pas la somme principale en litige, comme une location impayée dans le cadre d'une charte-partie ou une réclamation refusée par un assureur sur corps.

Généralement, la plupart des affaires *FD&D* sont traitées en interne par les gestionnaires de sinistres du Club expérimentés dans ce domaine. Cela garantit un traitement de haute qualité dès le début, ainsi qu'un bon rapport coût-efficacité. Si des avocats ou des experts externes sont nécessaires, le Club s'appuie sur les relations solides qu'il a développées avec les principaux fournisseurs de services de transport maritime dans le monde. Même dans ce cas, les gestionnaires de réclamations du Club continuent de superviser le dossier et de surveiller tous les développements pour assurer un service fiable, proactif et rentable dont le but est de résoudre le problème rapidement et efficacement.

3. Les exclusions des Clubs¹ :

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 ou les dommages couverts par la classe F.D.D.

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.

¹*Shipowners*, Règles 2020, 5^{ème} Partie « Limitations et Exclusions », p.p. 72-75

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Dans le droit des assurances, la notion de bonne foi est prédominante, et encore plus dans le cadre mutualiste des P&I Clubs dans lequel le membre et son Club sont supposés marcher main dans la main d'où l'exclusion catégorique résultant d'une conduite délictueuse volontaire. C'est-à-dire, quand un membre agit de manière délictueuse intentionnelle ou commet une faute inexcusable ainsi que le non-respect des règles des Clubs.

Aussi, lors d'un comportement illégal, imprudent et d'un transport inadapté à la marchandise transportée (marchandises illégales, interdites...etc.) ainsi que les amendes dues au navire surchargé.

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. On peut citer à titre d'exemple¹ :

- Les opérations d'incinération ou de décharge de déchets réalisées par le navire.
- Opérations spéciales dragage, plongée, poseur de câbles...etc.
- Les surestaries ou frais de détention du navire, sauf accord du Club.
- Perte totale ou partielle de fret ou du contrat d'affrètement, sauf accord du Club.
- Perte découlant de la résiliation d'un affrètement ou de tout autre engagement d'un navire assuré.
- Perte due à des créances irrécouvrables ou à l'insolvabilité de toute personne, y compris celle de préposés.
- Est exclue la responsabilité envers les personnes à bord autres qu'un membre de l'équipage ou passagers, sauf accord par le Club.

¹Shipowners, Règles 2020, 5^{ème} Partie « Limitations et Exclusions », p.p. 76-80

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

SECTION 3 : LES SPECIFICITES DES P&I CLUBS

La flexibilité des Clubs pour aider leurs assurés et les garantir le plus possible est démontrée par des conditions d'assurance spécifique ainsi que des prestations de services très appréciées par les armateurs.

1. Règle « *Omnibus* »¹ :

La règle de principe est que le membre n'est garanti que pour ses obligations légales et non pour des réclamations faites à titre commercial. Il existe cependant des exceptions lorsque la condamnation est prononcée pour des raisons locales, étrangères aux règles internationales ou par exemple lorsque la condamnation s'est faite sur la base d'un rapport d'expertise erroné.

De plus, dans un souci d'adaptation à l'augmentation de la responsabilité des armateurs, « *l'Omnibus Rule* » permet au conseil d'autoriser le paiement de certaines réclamations des armateurs qui ne sont pas objectivement prévues dans la couverture du Club mais qui sont toutefois dans le champ ou dans l'esprit de la couverture.

Cette clause originale nous rappelle que les Clubs sont des mutuelles à but non lucratif, elles agissent et existent pour le bénéfice des armateurs. Cette règle de l'omnibus permet donc au conseil de s'adapter de manière très réactive aux besoins de leurs membres, notamment lorsqu'un nouveau risque apparaît ou lorsqu'un événement exceptionnel se produit et ne correspond pas parfaitement aux clauses des Rules. Cette règle représente également le pragmatisme britannique qui a de nombreuses fois su s'adapter aux situations nouvelles.

En règle générale, les assureurs traditionnels (à prime fixe) sont assez drastiques dans l'appréciation du champ d'application de la garantie. Il existe également des exceptions, comme la pratique des règlements commerciaux mais cependant la justification n'est pas la même. L'assureur permet le remboursement pour des motifs commerciaux et donc pécuniaires, du fait de l'importance de son client. Dans le cadre des *P&I Clubs*, le remboursement s'effectue parce que le membre et le Club sont du même côté. Cette conception n'est pas commune dans le marché de l'assurance et notamment dans les assurances maritimes.

En outre, il est important de souligner que ce ne sont pas les managers du Club qui prennent la décision de faire application de « *l'Omnibus Rule* » mais c'est le « *board* », le conseil d'administration composé d'armateurs. Cette décision revient donc aux membres en quelque sorte.

L'Omnibus Rule est décidée de manière discrétionnaire par le conseil, qui doit statuer à l'unanimité voire à une majorité absolue que la demande du membre tombe dans cette catégorie. Le conseil n'a pas besoin de justifier son refus.

¹ Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p.p.15-17

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

L'appréciation de l'application ou non de « l'Omnibus Rule » se fait au cas par cas et non pas par référence à un événement antérieur. Il est important en effet, pour les clubs d'éviter la notion « *The precedents* ». C'est en effet, un mécanisme qui peut s'avérer très contraignant en « *Common Law* », puisque « *The precedent* » lie de manière très forte les juridictions en représentant le droit et ici les règles de la couverture.

Même si les membres n'ont pas de véritable droit d'assigner le conseil pour discrimination, le membre lésé peut demander un arbitrage conformément aux règles du Club ou demander l'assistance du juge.

En conséquence, on reconnaît bien ici le pragmatisme des Clubs, qui grâce à cette règle issue du mutualisme de l'institution, sont en mesure de s'adapter aux évolutions des responsabilités imposées aux armateurs.

2. La règle « *Pay to be Paid* »¹ :

La règle « *Pay to be Paid* » démontre encore une fois la singularité des *P&I Clubs* dans le monde de l'assurance maritime internationale et de l'influence particulièrement grande de la « *Common Law* » sur ces institutions.

Cette règle qui prévoit que le membre doit au préalable payer le réclamant avant de pouvoir prétendre à un remboursement par le Club est d'une importance capitale car elle conditionne une façon différente de travailler entre le Club et le membre et surtout elle est à la base de la problématique de l'action directe qui empêche ainsi un recours direct de la victime à l'encontre du Club.

Cependant, il existe des exceptions qui sont décidées discrétionnairement par le conseil. Ainsi, le conseil d'administration du Club peut décider pour trois raisons de ne pas exiger le paiement au préalable du membre.

Il s'agit généralement des règlements amiables, les cas où le Club doit fournir une lettre de garantie et enfin lorsque le Club gère directement l'affaire avec le réclamant sans pour autant admettre une reconnaissance de responsabilité (*without prejudice*).

3. La lettre de garantie² :

Outre leur fonction non négligeable d'assureurs, les *P&I Club* sont aussi une industrie de services qui sont caractérisés par les réseaux de correspondants mis en place dans presque tous les ports du monde. Ces correspondants, qui agissent toujours pour le compte du Club, sont un maillon essentiel du processus en jouant un rôle principal à travers l'émission des lettres de garantie.

En effet, les lettres de garantie sont souvent émises pour empêcher la saisie d'un navire ou pour en obtenir la mainlevée. Cette garantie est fournie afin de couvrir les sommes que l'armateur pourrait être condamné à payer par une décision définitive. Le Club se porte ainsi

¹ Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p.p. 18-19

² Nicolas Richard, D.E.S.S de droit maritime et droit des transports, 1998

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

garant de payer le montant des indemnités mises à la charge de l'armateur. Ce service fait partie intégrante des attributions d'un Club à son membre¹.

3.1. Les objectifs de la lettre de garantie² :

Les Clubs ont désormais un quasi-monopole pour fournir des lettres de garantie aux armateurs, ces garanties présentant l'incontestable avantage d'être gratuites contrairement aux garanties bancaires soumises à des intérêts, la somme de ces derniers est très importante et peut facilement atteindre les 2%. La gratuité de la garantie émise par le Club est à nuancer dans la mesure où souvent les associations demanderont une surprime au membre. Néanmoins, une lettre de garantie Club sera toujours nettement moins onéreuse qu'une garantie bancaire.

La plupart des Clubs et surtout ceux faisant partie de IGP&I sont financièrement assez solides pour émettre des lettres de garantie. De plus, il est également important que leur probité soit reconnue, ce qui est évidemment le cas pour les Clubs de l'International Group. La renommée des Clubs fait donc que la plupart des acteurs du monde maritime sont enclins à accepter ces garanties, d'autant plus que le circuit pour que ces lettres soient opérables est beaucoup plus rapide que le circuit bancaire traditionnel.

La rapidité est un élément fondamental dans l'émission d'une lettre de garantie. Les Clubs grâce à leurs réseaux de correspondants situés dans le monde entier sont en mesure d'émettre ces lettres de manière très réactive. En effet, la saisie d'un navire est l'un des événements le plus redouté par le transporteur tant les pertes financières sont importantes. Il n'est pas rare qu'une saisie fragilise de manière sérieuse de petites compagnies maritimes, il est donc capital d'être très rapide dans l'émission d'une lettre de garantie afin d'empêcher la saisie ou de minimiser le temps d'immobilisation du navire en obtenant la mainlevée.

En effet, la saisie conservatoire d'un navire peut résulter de différentes causes, elle pourra résulter d'une créance maritime qui est définie, dans la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, comme une créance limitativement énumérée. Ce sont par exemple, les créanciers ayant un droit réel sur le navire, ceux qui ont une créance liée à l'exploitation ou à l'utilisation du navire, ce sont aussi les créances nées de pertes de vies humaines, d'un abordage, d'un sauvetage, de remorquage, de contrats de fournitures de produits ou de matériel, créances de salaires notamment.

La saisie peut donc résulter d'un très grand nombre de causes, les lettres de garantie pourront donc elles aussi être émises afin de protéger un navire de la saisie résultant de toutes ces causes.

Les Clubs peuvent aussi fournir des lettres de garanties pour une saisie demandée pour des infractions douanières et d'autres amendes ordonnées par un Etat. Cependant, certains Etats ne demanderont pas une garantie du Club mais le paiement d'une amende.

¹ Nicolas Richard, D.E.S.S de droit maritime et droit des transports, 1998

² Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p.p. 48-51

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

Des lettres de garantie peuvent être données aussi pour des dommages causés aux installations portuaires, la menace ici sera le refus par le port de laisser appareiller le navire, ce qui est également une forte contrainte pour un armateur.

En fait, les Clubs pourront émettre des lettres de garanties dans toutes les situations possibles et imaginables, si la situation le justifie parce qu'une contrainte importante sera imposée au membre.

3.2. Les conditions de délivrance d'une lettre de garantie¹ :

Les Clubs se réservent le droit de fournir ces garanties uniquement quand cela est approprié et nécessaire. L'émission d'une lettre de garantie se fait à la discrétion du Club.

L'émission d'une lettre de garantie est un acte d'amitié et non pas une garantie standard comme celles qui ont pu être décrites dans la section précédente. Ce n'est pas un droit, un acquis pour l'armateur, il s'agit plutôt d'une faveur du Club à l'armateur. Cependant, en pratique, un armateur qui aura respecté les règles de prudence, d'honnêteté et de bonne foi, ne se verra pas refuser l'émission d'une lettre de garantie par son Club².

L'émission de la lettre de garantie pour mainlevée de navire se fait généralement au nom d'un membre armateur, fréteur et non pas pour les affréteurs. Dans l'hypothèse d'une saisie d'un navire affrété (situation relativement fréquente), c'est au nom généralement du fréteur que sera émise la lettre de garantie et non pas de l'affréteur, dans la mesure où l'affréteur ne souffrira pas de ne pas obtenir de lettre de garantie dans le cadre de l'engagement de sa responsabilité.

Les primes des membres doivent être complètement payées afin que le Club puisse émettre une garantie, c'est encore une fois une condition impérative.

De plus, l'obtention de la lettre de garantie ne se fait que dans la mesure où le risque, objet de l'action ou de la saisie par exemple est un risque couvert. Le Club peut demander au membre une contre-garantie dans le cas où il aurait un doute sur le fait que l'événement soit couvert, la rapidité de décision étant primordiale dans le cadre d'une saisie par exemple. De plus, certains clubs ont inscrit dans leurs règles le remboursement des frais dans l'émission de la lettre de garantie lorsque le Club émet une lettre de garantie qui n'est en fait pas dans la couverture du Club.

Les termes *without prejudice*, tous droits et moyens réservés seront bien évidemment inscrits sur la lettre afin de protéger le Club et l'armateur d'une éventuelle reconnaissance de responsabilité. La garantie ne prendra effet que dans la mesure où la responsabilité du membre est reconnue.

¹Marie-Camille DELAYE, Les Garanties P&I, op.cit., p.p. 53-54

² Christopher Hill, Bill Robertson and Steven J. Hazelwood, *Introduction to P&I, LLP*, 2nd Edition, 1996, p.121

CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE

L'évolution des problématiques du transport maritime influence directement les Clubs, d'une part, parce que leurs membres en sont les acteurs principaux et ce qui affecte l'armateur affecte aussi son Club, d'autre part, en raison de leur prédominance sur le marché de l'assurance.

Désormais les P&I Clubs mènent donc plus particulièrement un combat dans le cadre des dommages à l'environnement et tous leurs effets. En effet, ils ont tout intérêt à s'impliquer dans ces domaines qui sont désormais très réglementés et où l'on sait que les coûts, frais, responsabilités ainsi que les amendes peuvent atteindre des montants très élevés.

Par conséquent, même si ces dernières années ont été un peu difficiles pour les Clubs financièrement, les P&I Clubs gardent une quasi-exclusivité dans la couverture des risques des armateurs. Cela démontre bien que les P&I Clubs sont des institutions assez efficaces et adaptées aux besoins des armateurs.

Après avoir passé en revue les garanties des P&I Clubs ainsi que leur fonctionnement, il convient maintenant de nous intéresser sur leur implication dans le mécanisme de la complémentarité.

**CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES
COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE
ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV**

**CHAPITRE III
LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES
COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET
SON NAVIRE
ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV**

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV.

A la lumière de ce qui précède et au regard des informations évoquées dans les chapitres précédents, nous allons essayer de matérialiser cette complémentarité à travers un traitement d'un cas de notre assuré l'Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV).

Nous avons jugé nécessaire, lors de ce chapitre, d'aborder la flotte maritime algérienne dont la majorité de ses navires sont assurés par la CAAT, la procédure du placement en commun qui est considérée comme un pilier de la souscription des contrats d'assurance corps de navires de commerce, étant donné que cette branche d'assurance est fortement réassurée, puis, nous allons nous intéresser aux couvertures fournies par l'assureur corps (CAAT) et le P&I Club (*WEST OF ENGLAND*), enfin, la concrétisation du mécanisme de la complémentarité par les phases sinistre et indemnisations.

SECTION 1 : LE PLACEMENT EN COMMUN DE LA FLOTTE ALGERIENNE

1. 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, économique 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...etc.

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

- 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.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

A l'heure actuelle, les armateurs algériens possèdent chacun sa propre flotte. Les flottes sont composées des navires ci-après cités :

- **Tableau N°04 : La flotte maritime de l'armateur CNAN NORD.**

NOM DU NAVIRE	TYPE	JAUGE BRUTE	JAUGE NETTE	PORT EN LOURD	ANNEE DE CONSTRUCTION
STIDIA	General Cargo	8.161	3.430	9.100	2014
SEDRATA	General Cargo	8.161	3.430	9.100	2014
SAOURA	General Cargo	8.161	3.430	9.100	2014
KHERRATA	General Cargo	9.627	4.261	12.502	2014
CONSTANTINE	General Cargo	9.627	4.261	12.502	2015
TIN ZIREN	General Cargo	11.494	4.387	12.500	2016
TIMGAD	General Cargo	11.494	4.387	12.500	2016

Source : Contrat d'assurance DCAT.

- **Tableau N°05 : La flotte maritime de l'armateur CNAN MED.**

NOM DU NAVIRE	TYPE	JAUGE BRUTE	JAUGE NETTE	PORT EN LOURD	ANNEE DE CONSTRUCTION
GOURAYA	General Cargo	7.775	3.441	9.821,66	2014
TITTERI	General Cargo	9.719	4.208	11.815,8	2016
TAMANRASET	Porte-conteneurs	18.870	7.951	23.554	2017
DJANET	Porte-conteneurs	16.850	8.324	22.700	2020
CIRTA	Porte-conteneurs	16.850	8.324	22.700	2020

Source : Contrat d'assurance DCAT.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

- **Tableau N°06 : La flotte maritime de l'armateur l'ENTMV.**

NOM DU NAVIRE	TYPE	JAUGE BRUTE	JAUGE NETTE	PORT EN LOURD	ANNEE DE CONSTRUCTION
TARIQ IBN ZIYAD	Car-ferry	21.659	8.862	5.125	1995
TASSILI II	Car-ferry	20.024	7.858	3.520	2004
EL DJAZAIR II	Car-ferry	20.024	7.858	3.520	2005
BADJI MOKHTAR III	Car-ferry	49.939	23.948	5.587	2020

Source : Contrat d'assurance DCAT.

- **Tableau N°07 : La flotte maritime de l'armateur HYPROC SC.**

NOM DU NAVIRE	TYPE	JAUGE BRUTE	JAUGE NETTE	PORT EN LOURD	ANNEE DE CONSTRUCTION
RHOUD EL HAMRA	Butanier	16.800	5.100	19.400	2008
RHOUD EL FARES	Butanier	23.059	6.917	22.450	2010
RHOUD EL ADRA	Butanier	16.800	5.100	19.400	2007
BERGA II	Butanier	23.059	6.917	22.450	2010
AIN ZEFT	Bitumier	4.243	1.273	4.999	2008
RAS TOMB	Bitumier	4.243	1.273	4.999	2010
CHEIKH BOUAMAMA (*)	Méthanier	53.500	16.050	44.250	2008
LALLA FATMA N'SOUMER (*)	Méthanier	118.363	35.508	80.920	2004
IN ECKER (*)	Pétrolier / chimiquier	26.371	10.176	39.971	2019
OUGARTA (*)	Méthanier	112.867	35.325	94.575	2017
CHEIKH EL MOKRANI (*)	Méthanier	53.500	16.050	44.250	2007
HASSI BERKINE (*)	Butanier	12.293	3.687	9.500	2018
HASSI TOUAREG (*)	Butanier	12.293	3.687	9.500	2019

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

TESSALA (*)	Méthanier	112.867	35.325	94.575	2016
-------------	-----------	---------	--------	--------	------

Source : Etabli par nos soins.

(*) Les 08 derniers navires ne rentrent pas dans le cadre du placement en commun.

• Tableau N°08 : La flotte maritime de l'armateur NOLIS SPA.

NOM DU NAVIRE	TYPE	JAUGE BRUTE	JAUGE NETTE	PORT EN LOURD	ANNEE DE CONSTRUCTION
AZAO	Vraquier	32.637	-	53.481	2012

Source : Etabli par nos soins.

2. Le placement en commun :

2.1. Préparation du placement en commun et lancement de la consultation :

La préparation du placement en commun des flottes maritimes algériennes, se fait par un comité technique 04 mois avant l'échéance des contrats d'assurance corps de navires de commerce, ce comité est constitué des armateurs (CNAN NORD, CNAN MED, ENTMV, HYPROC SC et NOLIS) et les différents assureurs (CAAT, CAAR, CASH, SAA) ainsi que le réassureur national (CCR) en sa qualité de coordinateur du placement.

Des réunions périodiques, sont tenues au siège de la CCR afin d'établir le cahier des charges sur la base des informations nécessaires au lancement de la consultation, 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.

Ce cahier des charges est composé de deux parties :

La première partie : contient le cahier des prescriptions générales c'est-à-dire les instructions données aux soumissionnaires désirant participer à l'appel d'offre. Ces soumissionnaires sont des courtiers étrangers autorisés par le ministère Algérien des finances à opérer sur le marché Algérien et 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

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

derniers en subissant de la pression de la part de leurs clients (Assurés). Cette partie est constituée de 6 sections :

1. **Dispositions générales** : objet du cahier des charges, cadre juridique applicable...etc.
2. **Dossier de consultation** : transmission du cahier des charges, éclaircissements, modifications...etc.
3. **Préparation des soumissions** : contenu du dossier (offre technique, offre financière...etc.).
4. **Présentation des offres** : forme, dépôt des offres...etc.
5. L'ouverture des plis et l'évaluation des offres.
6. **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.

Les réunions périodiques se font en plusieurs étapes portant sur :

- L'étude et l'amélioration du cahier des charges ;
- L'étude des informations nécessaires à l'élaboration de la consultation ;
- La validation du cahier des charges ;
- 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.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

- Le lancement de la consultation par le comité technique qui 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 ;
- La dernière étape consiste à la réception des offres des courtiers consultés, l'évaluation et l'attribution selon les critères de sélection du cahier des charges ainsi que la répartition des primes entre les armateurs.

2.2. Procédure d'incorporation d'un nouveau navire :

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 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 y afférents.

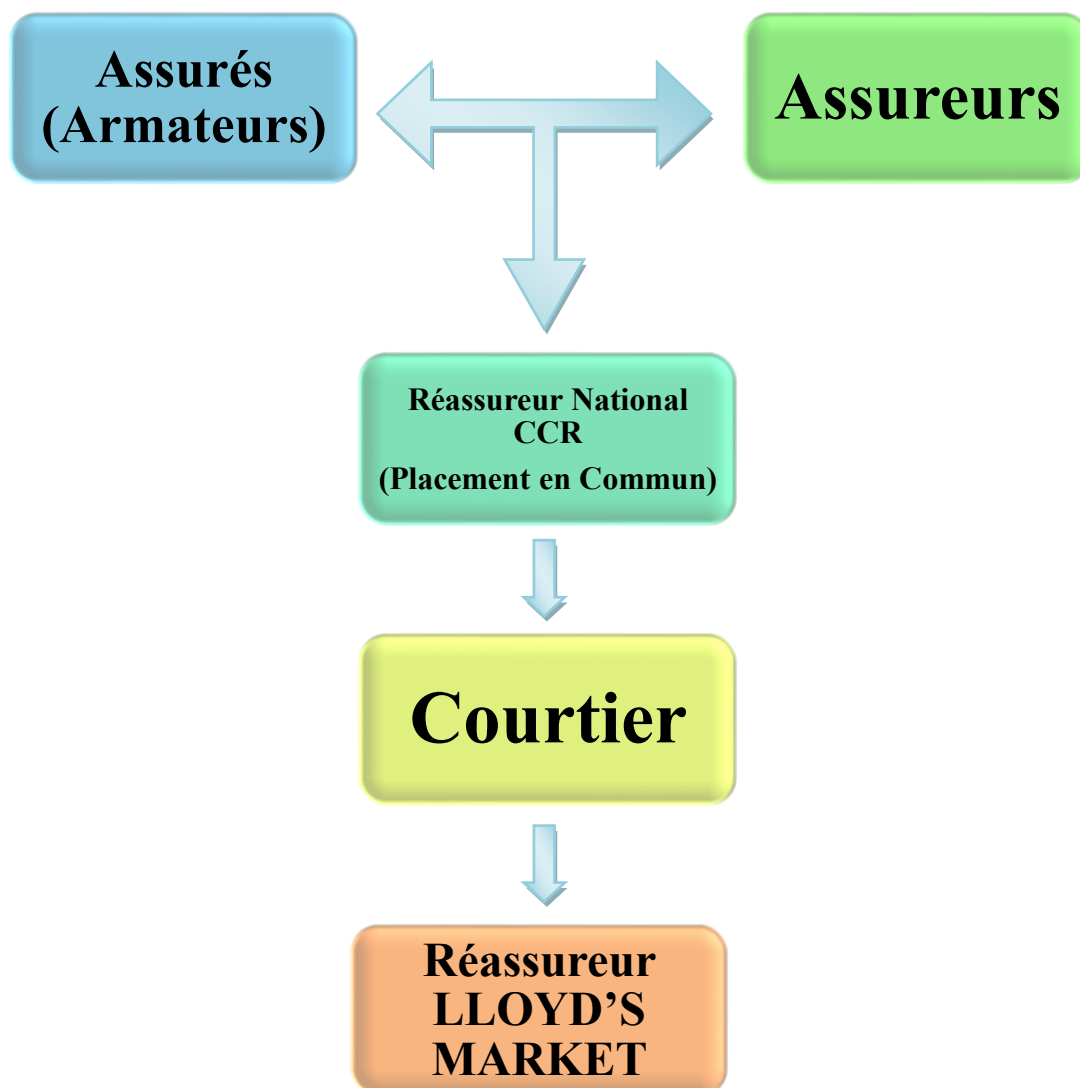
De son côté, la Direction Réassurance informe la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) en sa qualité de coordinateur et lui transmet les dits documents.

La CCR procède au placement dudit navire en informant le courtier retenu, puisque la tarification du navire se fait au niveau du réassureur étranger, vu l'impossibilité de pouvoir tarifier ce genre de risque par les assureurs nationaux à cause des sommes en jeu.

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

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

Schéma N°04 : Processus du Placement en Commun.



Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

3. Les atouts pour l'obtention d'une meilleure tarification :

Nos assurés l'ENTMV, CNAN NORD, CNAN MED et HYPROC SC (en Coassurance) bénéficient d'un avantage d'avoir ce processus de placement en commun, qui exige des conditions d'assurance inspirées des conditions françaises(imprimé du 1^{er} janvier 1998 modifié le 1^{er} janvier 2002) qui se basent sur un système de couverture « Tous Risques », contrairement aux conditions anglaises basées sur la couverture à périls dénommés.

Cependant, nous estimons que les éléments ci-dessous peuvent contribuer à l'obtention d'une meilleure tarification :

- **Management et stratégie de l'entreprise :** qui consiste à encadrer et organiser l'entreprise afin qu'elle puisse prendre des décisions stratégiques qui s'adaptent avec les tendances du marché, notamment le plan de développement, le renouvellement des anciennes flottes (acquisition de nouveaux navires).
- **Respect des conventions et certificats :** Il est nécessaire que les armateurs respectent les exigences des conventions internationales et ils doivent traiter toutes les non-conformités émises lors des audits externes, audits internes, *Port State Control* (PSC) ou visites annuelles. Aussi, il est fondamental de veiller au respect des mesures de protection et de préventions conformément aux exigences du code ISM/ISPS.
- **La maintenance des navires :** Les armateurs doivent considérer ce volet comme étant l'un des principaux objectifs, par conséquent, un système de maintenance doit être adopté par les armateurs qui est basé sur la maintenance planifiée, dite préventive et la réparation dite curative ou corrective qui obéissent aux recommandations des constructeurs des équipements du navire, du bureau de classification et de la réglementation nationale et internationale en vigueur.
- **Formation du personnel :** l'entreprise doit se préoccuper constamment de l'amélioration continue des compétences de son personnel sédentaire et plus spécialement du personnel navigant, tant sur le plan de la sécurité que de la protection du milieu marin.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

SECTION 2 : LES COUVERTURES OCTROYEES A L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

1. Présentations des parties :

1.1. Présentations de l'ENTMV¹ :

Tableau N°09 : Fiche synoptique de l'ENTMV.

Nom de la société	E.N.T.M.V – Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs « Algérie Ferries »
Statut juridique	EPE, Société Par Actions
Capital social	17.503.900.000,00 DA
Siège social	5 & 6 Rue J. Nehru Alger
Actionnariat	100% du capital social est détenu par Le Groupe GATMA
Date de création de la société	14 Juillet 1987 (Décret 87/155).
Activités principales	✚ Le transport maritime national et international de passagers et de véhicules au moyen exclusif des navires à passagers (moyens propres ou affrétés) ainsi que la gestion de ces navires tant au plan nautique que commercial ; ✚ Le transport du fret ; ✚ La consignation de ses propres navires au port de Marseille ; ✚ Les activités annexes au transport maritime (consignation des navires de transport de passagers, représentation générale, vente de billetterie)
Effectif (mars 2022)	1.312 Agents (824 Navigants et 488 sédentaires)

Bref historique de l'entreprise :

L'entreprise Nationale de Transports Maritimes de Voyageurs (**ENTMV**) a été créée le 14 Juillet 1987 (Décret 87/155). Elle est issue de l'ex-Unité de Transports Maritimes de Voyageurs de la **SNTM/CNAN**. Le 7 avril 1990, l'**ENTMV** prend le statut d'Entreprise Publique Economique, sous l'égide du « Holding Services ».

Il est à préciser que l'**ENTMV** est la seule entreprise algérienne de transport maritime de voyageurs à exercer au nom de l'Etat Algérien le monopole du pavillon national en propriété propre dans ce domaine.

A l'origine, la flotte de transport avait été acquise dans le but principal de répondre aux besoins de l'émigration Algérienne résidant en Europe (France et pays limitrophes) mais du fait que le transport de l'émigration algérienne soit concentré essentiellement durant la saison estivale, parallèlement a généré et développé une catégorie de clientèle complémentaire

¹Plan de développement de l'ENTMV.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

composée de touristes à destination du grand Sud particulièrement durant la basse saison comprise entre les mois d'octobre et d'avril.

1.1. Présentation de la CAAT Assureur traditionnel du risque corps¹ :

Un peu d'histoire

En avril 1985, à la faveur de la restructuration du secteur des assurances, fut créée l'entreprise publique spécialisée dans les assurances transports, la CAAT, elle a commencé à exercer ses activités dès le mois de janvier 1986, dans un contexte caractérisé par le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances et la spécialisation des sociétés. Ainsi, la CAAT a été agréée pour pratiquer une activité monobranche à savoir les assurances transports maritimes, aériens et terrestres.

Les objectifs assignés à l'Entreprise consistaient principalement à :

- Couvrir efficacement les risques relevant de son champ d'activité ;
- Drainer l'épargne pour contribuer au financement de l'économie nationale ;
- Générer de l'emploi.

Avec l'avènement des réformes et notamment le passage à l'autonomie de gestion, la CAAT fut transformée en Entreprise Publique Economique/ Société par Actions (EPE/SPA) en octobre 1989. Elle a aussi connu une autre mutation suite à la levée de la spécialisation qui a permis de commercialiser l'ensemble des branches d'assurance.

Après les changements intervenus dans le dispositif législatif et réglementaire, l'Entreprise a veillé à maintenir sa position de leader sur le marché des risques transports, tout en investissant progressivement dans les autres segments, notamment les risques industriels.

1.2. Présentation du P&I Club « *West Of England* »² :

Créé en 1872 par la famille d'armateurs *Holman* dans le port de *Topsham* au sud-ouest de l'Angleterre, le Club est au service des armateurs depuis 150 ans et a été l'un des premiers à assurer le tonnage international. Aujourd'hui, il fournit une couverture de responsabilité civile à plus de 4 800 navires de plus de 106 millions de GT à partir d'une adhésion mondiale, avec 40 millions de GT supplémentaires de tonnage affrété.

La société de gestion est détenue à 100% par le Club et l'absence de toute obligation de satisfaire les intérêts des actionnaires extérieurs garantit que les intérêts du Club et de ses dirigeants sont pleinement alignés.

Le Club est noté BBB+ avec une perspective stable par *Standard & Poor's* et dispose de niveaux de capitalisation élevés.

¹<https://www.caat.dz/index.php/fr/presentation/caat-assurances/de-couvrez-la-caat.html>, Consulté le 26 décembre 2022.

²<https://www.westpandi.com/About-us>, Consulté le 26 décembre 2022.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

❖ Dans le respect de la confidentialité de notre assuré l'ENTMV, les chiffres utilisés dans cette étude sont à titre indicatif.

2. Couverture Corps de navires « Police d'assurance corps de navires de commerce » :

2.1. Conditions d'assurance :

Cette police d'assurance est conclue en mode **Tous Risques** entre la CAAT et l'ENTMV couvrant, dans la limite de la valeur agréée, les pertes et dommages matériels qui arrivent aux navires assurés, durant la période de couverture, par tous accidents et fortunes de mer.

Sont également couverts, dans la limite de la valeur agréée, les recours de tiers exercés contre le navire ainsi que les frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire assuré. Donc, les engagements de la CAAT pour l'ensemble des garanties définies sont limités par événement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.

Ce contrat est souscrit pour une durée de douze (12) mois à compter du 01 juillet 2017 pour continuer sans interruption jusqu'au 30 juin 2018.

Risques de guerre :

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)¹, moyennant une surprime dont le taux est fixé à **0,00745%**.

Assurance bonne arrivée :

Elle constitue une perte immatérielle (Perte de fret, salaire de l'équipage...etc.).

Cette assurance complémentaire est accordée aux navires couverts en navigation et elle est consentie pour un capital à hauteur de 20 % de la valeur agréée. La CAAT ne répondant que de la perte totale ou le cas donnant droit au délaissement.

Franchise :

C'est la partie des dommages qui reste à la charge de l'assuré. Cette franchise est applicable par événement et par navire, sauf en cas de perte totale ou assimilée, le remboursement se fera sans déduction de la franchise.

¹ Annexe N°01.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

Tableau N° 10 : Les franchises des navires de l'assuré l'ENTMV.

NAVIRES	FRANCHISE
TARIQ IBN ZIYAD	187 500,00 \$
TASSILI II	120 000,00 €
EL DJAZAIR II	120 000,00 €

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

2.2. Valeurs agréées :

La valeur agréée de la flotte de l'ENTMV est composée de deux parties, la première concerne la valeur corps et machine (CM), représentant 80 % de la valeur totale agréée et la deuxième concerne la valeur bonne arrivée (BA) qui représente 20 % de la valeur totale agréée.

Tableau N°11 : Les valeurs d'assurance.

NAVIRES	VALEURS CM	VALEURS BA	VALEURS TOTALES
TARIQ IBN ZIYAD	88.000.000,00 USD	22.000.000,00 USD	110.000.000,00 USD
TASSILI II	52.648.660,00 EUR	13.162.165,00 EUR	65.810.825,00 EUR
EL DJAZAIR II	52.648.660,00 EUR	13.162.165,00 EUR	65.810.825,00 EUR

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

2.3. Calcul de la prime nette de la flotte assurée :

La prime nette totale de la flotte est constituée de trois primes, la prime corps et machine, la prime bonne arrivée et la prime risques de guerre.

2.3.1. Prime Nette Corps et Machines :

Tableau N°12 : Prime Nette Corps et Machines.

NAVIRES	VALEURS CM	TAUX CM EN %	PRIME NETTE CM
TARIQ IBN ZIYAD	88.000.000,00 USD	1,0316691	907.868,81 USD
TASSILI II	52.648.660,00 EUR	0,61026038	321.293,91 EUR
EL DJAZAIR II	52.648.660,00 EUR	0,61026038	321.293,91 EUR

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

2.3.2. Prime Nette Bonne Arrivée :

Tableau N°13 : Prime Nette Bonne Arrivée.

NAVIRES	VALEURS BA	TAUX BA EN %	PRIME NETTE BA
TARIQ IBN ZIYAD	22.000.000,00 USD	0,36931194	81 248,63 USD
TASSILI II	13.162.165,00 EUR	0,36930973	48 609,16 EUR
EL DJAZAIR II	13.162.165,00 EUR	0,36930973	48 609,16 EUR

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

2.3.3. Prime Nette Risques de Guerre :

Tableau N°14 : Prime Nette Risques de Guerre.

NAVIRES	VALEURS TOTALES	TAUX EN %	PRIME NETTE RG
TARIQ IBN ZIYAD	110.000.000,00 USD	0,00745	8 195,00 USD
TASSILI II	65.810.825,00 EUR		4 902,91 EUR
EL DJAZAIR II	65.810.825,00 EUR		4 902,91 EUR

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

2.3.4. Prime Nette Totale en Dinars :

Tableau N°15 : Prime Nette Totale en Dinars.

NAVIRES	PRIMES NETTES CM+BA+RG	TAUX DE PARITE	PRIMES NETTES EN DINARS
TARIQ IBN ZIYAD	997.312,43 USD	107,8198	107 530 027,26
TASSILI II	374.805,98 EUR	123,2165	46 182 280,46
EL DJAZAIR II	374.805,98 EUR	123,2165	46 182 280,46
PRIME TOTALE			199 894 588,18

Source : Police d'assurance Corps de Navires ENTMV 2017/2018.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

3. Couverture Responsabilité Civile de l'armateur« *Certificate of Entry P&I Club*»¹:

3.1. Conditions d'assurance :

La responsabilité civile de l'armateur ENTMV est couverte par le *West Of England P&I Club* conformément aux règles de la *Class I Protection & Indemnity* et ce, durant la période allant du 20 février 2017 à midi jusqu'au 20 février 2018 à midi.

Contrairement à ce qui a été évoqué dans le chapitre II en ce qui concerne les risques de guerre qui sont exclus au titre de la Classe I, le *West Of England* couvre la responsabilité encourue par le membre (ENTMV) conformément à la convention d'Athènes 2002 relative au transport par mer des passagers et leurs bagages, ainsi que les lignes directrices de l'OMI adoptées en 2006 pour la mise en œuvre de la convention d'Athènes, qui stipulent que :

La responsabilité du membre est couverte pour les pertes subies à la suite du décès ou de blessures corporelles d'un passager causées par :

- Guerre, guerre civile, révolution, rébellion, insurrection ou troubles civils qui en découlent ou tout acte hostile par ou contre une puissance belligérante ;
- La capture, la saisie, l'arrestation, la contrainte ou la détention, et les conséquences de celle-ci ou de toute tentative de celle-ci ;
- Mines, torpilles, bombes ou autres armes de guerre abandonnées ;
- Acte de tout terroriste ou de toute personne agissant avec malveillance ou pour un motif politique et toute action entreprise pour prévenir ou contrer un tel risque ;
- Confiscation et expropriation.

3.2. Les limites d'engagement du Club :

- La responsabilité de l'Association à l'égard du membre, pour toutes les demandes d'indemnisation ainsi que celles relatives à la pollution par les hydrocarbures, ne doit pas dépasser par navire, par événement et en agrégat (total par exercice) le montant de **1.000.000.000 \$** ;
- Concernant les affrètements, l'engagement de l'association est de **350.000.000 \$** par navire, par événement et en agrégat ;
- Pour les passagers et les marins, l'engagement de l'association est de **3.000.000.000 \$** par navire, par événement et en agrégat.

En outre des limites susmentionnées, le Club s'engage à indemniser le membre, pour les pertes prévues par la convention d'Athènes, à hauteur des limites prescrites par cette dernière, à savoir le moins élevé des montants suivants :

- **250.000,00 DTS** par passager enregistré comme étant à bord du navire au moment de l'événement ; Ou,
- **340.000.000,00 DTS** par navire et par événement.

¹ Annexe 02.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

3.3. Les franchises :

– Franchise cargaison :

Le membre prend en charge les premiers **14.400,00 \$** de responsabilité et dépenses pour l'ensemble des demandes d'indemnisation relatives à la cargaison survenant au cours de chaque voyage.

– Franchise pour les autres sinistres :

La franchise pour les responsabilités, les coûts et les dépenses relatifs à toutes les autres réclamations est fixée à **9.000,00 \$** par incident.

❖ Lorsque deux ou plusieurs demandes d'indemnisation adressées à l'Association, résultent du même incident et sont soumises à plus d'une franchise en vertu de la présente règle ou de conditions spéciales convenues avec le membre, le recouvrement du membre est soumis à la plus élevée de ces franchises.

4. La cotisation de l'ENTMV :

La cotisation au titre de la flotte de l'ENTMV comprend trois volets, à savoir *l'Advance Call*, *General Excess Reinsurance* et *l'Additional Call*. Contrairement à ce qui a été énoncé dans le chapitre II, *l'Additional Call* est payable au début de la période et son taux est déterminé par le Conseil administratif du Club.

Tableau N°16 : La cotisation de l'ENTMV.

NAVIRES	DESCRIPTION	TONNAGE	TAUX	COTISATION \$
TARIQ IBN ZIYAD	<i>Advance Call</i>	21.659	4,3220	93 611,06
	<i>General Excess Reinsurance</i>	21.659	3,9983	86 598,75
	<i>Additional Call</i>	21.659	40% (<i>Advance Call</i>)	37 444,43
Sous-Total 1				217 654,24
EL DJAZAÏR II	<i>Advance Call</i>	20.024	4,3220	86 544,53
	<i>General Excess Reinsurance</i>	20.024	3,9983	80 061,56
	<i>Additional Call</i>	20.024	40% (<i>Advance Call</i>)	34 617,81
Sous-Total 2				201 223,90
TASSILI II	<i>Advance Call</i>	20.024	4,3220	86 544,53
	<i>General Excess Reinsurance</i>	20.024	3,9983	80 061,56
	<i>Additional Call</i>	20.024	40% (<i>Advance Call</i>)	34 617,81
Sous-Total 3				201 223,90
TOTAL				620 102,04 \$

Source : Cotisation de l'ENTMV 2017/2018.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

SECTION 3 : LA CONCRETISATION DU PROCESSUS DE LA COMPLEMENTARITE « INCENDIE TARIQ IBN ZIYAD DU 11/11/2017 »

En 2017, le navire « TARIQ IBN ZIYAD » appartenant à l'ENTMV a subi un incendie au niveau du garage, ce qui a nécessité l'intervention de la CAAT en sa qualité d'assureur corps ainsi que le *Club West Of England* en sa qualité d'assureur de la responsabilité civile de l'armateur l'ENTMV.

L'étude de ce sinistre nous permettra de concrétiser la complémentarité entre ces deux intervenants.

❖ Dans le respect de la confidentialité de notre assuré l'ENTMV, les indemnités calculées dans cette étude sont à titre indicatif.

1. Circonstances de l'événement ¹:

Le navire TARIQ IBN ZIYAD a appareillé le 11 novembre 2017 à 13h34 du port de Marseille vers le port d'Alger, chargé de 472 passagers, 137 membres d'équipage et 343 véhicules.

Vers 21h35, un incendie s'est déclenché sur un véhicule au niveau du garage arrière bâbord. L'équipage a reçu l'instruction de mettre les sprinklers et les extracteurs garage en service et d'évacuer les passagers vers la zone de rassemblement pont 6 avant.

Les équipes se sont reliées pour maîtriser le feu en usant de tous les moyens.

A 23h34 suite à l'envoi d'un message d'urgence par le bord, le navire a été dérouté vers la baie d'ALCUDIA pour une éventuelle assistance et prise en charge des passagers. Le 12/11/2017 vers 00h22, le feu a été maîtrisé mais une fumée dense a persisté, ce qui a conduit l'équipe à rester en stand-by sur les lieux jusqu'à la dissipation totale de la fumée.

Le bord a fait appel à l'hélicoptère HELIMER 2 et au navire de sauvetage SALVAMAR SAIPH suite à la perte du gyropilote et passage sur la barre manuelle. Les pompes Sprinkler et incendie 1 et 2 ont été arrêtées sauf la pompe n°3 qui est restée en service afin de contrôler l'écoulement de l'eau au garage et éviter la carène liquide.

A 03h30, le navire a accosté au port d'ALCUDIA, tous les passagers et les membres d'équipage ont été débarqués et ce, pour une intervention des pompiers, seul le personnel machine est resté à bord pour le fonctionnement des équipements.

Aucune perte humaine n'a été enregistrée, sauf un passager souffrant d'une luxation de l'épaule qui a été évacué à l'hôpital.

¹Rapport de mer et l'ampliation du rapport de mer établis par le Commandant de bord du TARIQ IBN ZIYAD respectivement le 12 et 16 novembre 2017.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

L'inspection préliminaire des lieux a révélé une quarantaine de véhicules calcinés, le câblage, les installations électriques et de détection incendie, tuyauterie, les flexibles et le plafond garage pont 3 cramés, le local du servomoteur noyé, des portes coupe-feu complètement abimées.

2. Indemnisation en matière de la couverture corps :

Les travaux de réparations ont été réalisés sur trois phases, la première a concerné les réparations provisoires sur le servomoteur effectuées par la firme Rolls Royce durant l'escale du navire en Espagne. Dans la deuxième phase, le navire a quitté le port d'ALCUDIA avec sa propre propulsion vers le port d'Alger accompagné d'un remorqueur Algérien EL DJEDID 1 de l'entreprise portuaire d'Arzew (un contrat de convoyage a été signé entre cette dernière et l'ENTMV en date du 02/12/2017) et ce, afin d'entreprendre les réparations nécessaires au chantier ERENAV/Alger. Enfin, en mars 2018, le navire s'est rendu au chantier CMR Tunis (Tunisie) pour accomplir les réparations qui n'ont pas pu être effectuées à Alger.

Il y a lieu de signaler que chaque phase a été soumise à une inspection de la société de classification Bureau Veritas (BV).

La CAAT via sa structure DCAT a mis en œuvre, dès qu'elle en a eu connaissance de la survenance de l'avarie, toutes les mesures nécessaires pour la bonne gestion du sinistre et pour sauvegarder les intérêts communs ENTMV/CAAT.

2.1. Constatations et expertises :

2.1.1. Port d'ALCUDIA :

La CAAT a désigné le bureau d'expertise *HENRI JAIME & MATTES* en date du 12 novembre 2017, afin de constater l'avarie, déterminer la cause et évaluer les coûts de réparations.

L'expert *ALBERT GIL* du bureau suscité s'est rendu périodiquement à bord du navire, durant son séjour au port d'ALCUDIA du 12 novembre 2017 au 08 décembre 2017. Plusieurs rapports d'expertise ont été établis par cet expert durant ses visites à bord où il a mentionné les constatations suivantes :

- Inondation des servomoteurs des gouvernails.
- Installation électrique à l'intérieur des garages des ponts n°2 et n°3.
- Système hydraulique à l'intérieur des garages des ponts n°2 et n°3.
- Éléments et protection isolante de plafond à l'intérieur des garages des ponts n°2 et n°3.
- Câblage à l'intérieur des garages des ponts n°2 et n°3.
- Deux portes coupe-feux près de la machinerie du pont n°2 complètement détruites.
- Cabines bâbord du pont n°4 avec leur plancher endommagé par l'eau.
- Caméras de surveillance, Ventilation des garages.
- Système de plomberie, conduites d'eau pour Sprinkler.
- Systèmes de détection d'incendie et de fumée.
- Fenêtres extérieures du pont n.4 sur la zone arrière, les côtés bâbord et tribord ont été brisés lors des manœuvres de lutte contre l'incendie.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

- Rampe arrière du pont n.3 endommagée.
- Le système de communication par satellite est probablement endommagé.

L'estimation initiale des dommages causés au navire suite à l'incendie du garage était de **2.274.000€**, organisée de la façon suivante :

Tableau N°17 :L'estimation initiale des dommages.

Type	Description	Montant
Dommages aux sols	Sols des couloirs, cabines et à la réception.	30.000 €
Dommages hydrauliques	Tuyauterie, le câblage et l'entretien complet des vérins hydrauliques des ponts et des portes arrière. Remplacement de l'huile à l'intérieur de tout le système.	420.000 €
Système électrique	Plafonniers, l'éclairage, les supports, système de mégaphone, les communications internes, les systèmes de caméra et de vidéosurveillance, le système de sécurité des portes d'accès, les ascenseurs, le nettoyage et le reconditionnement, la ventilation, les extracteurs, plusieurs panneaux électriques.	864.000 €
Dommages divers	Fenêtres, isolation des murs, plafonds et peinture. Révision et réparation du matériel de lutte contre l'incendie. Réparation du servomoteur de la timonerie. Réparation du système d'eau.	960.000 €
TOTAL		2.274.000 €

Source : Etabli par nos soins sur la base du rapport d'expertise.

Selon l'expert, cette estimation est purement indicative et elle pourra être ajustée en fonction du chantier naval où les réparations seront effectuées et des entreprises qui les effectueront

2.1.2. Entreprise de Réparation Navale ERENAV d'Alger :

Le 18 décembre 2017, la CAAT a désigné l'expert Mr BERRAZOUANE Ahmed pour suivre les travaux de réparations confiés au chantier ERENAV.

Dans ses rapports, l'expert BERRAZOUANE a confirmé les constatations faites par le bureau d'expertise *HENRI JAIME & MATTES* et a donné une estimation approximative pour la remise en état du navire, qui avoisinait les **180.000.000 DA**.

L'ERENAV a établi un devis quantitatif et estimatif des travaux concernant l'avarie, ainsi que des travaux pour le compte de l'armateur, qui totalise un montant de **475.200.000 DA**. L'expert de son côté a arrêté le montant final des travaux relatifs à l'avarie à **:352.810.262,88 DA**, car le solde restant concerne les frais d'armement.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

Il y a lieu de noter que la plus grande partie des travaux a été effectuée par l'Entreprise de Réparation Navale ERENAV d'Alger du 12 décembre 2017 jusqu'au 07 mars 2018, cependant, ces travaux étaient incomplets.

2.1.3. Chantier de réparation CMR Tunis-Tunisie :

En date du 11 mars 2018, la CAAT a désigné l'expert M BRAHAM Nabil pour suivre les travaux effectués au chantier CMR Tunis.

L'expert a procédé à une expertise des dégâts occasionnés au Car-deck arrière bâbord suite à l'incendie et il a relevé ce qui suit :

- Car-deck arrière bâbord fortement endommagé ;
- Tiges de vérins tordues et leur logement endommagé ;
- Câbles du vérin calcinés ;
- Toute la tuyauterie du circuit hydraulique endommagée ;
- Jointures d'étanchéité endommagées par l'eau de mer ;

A la fin des travaux au chantier CMR Tunis, l'expert a certifié un montant de **195.860,64€**.

2.2. Détermination du montant de l'indemnité :

En dépit des rapports d'expertise ainsi que les factures transmises par l'ENTMV et certifiées par les experts, le montant de l'indemnité à la charge de la CAAT est décomposé comme suit :

Tableau N°18 :L'indemnité à la charge de la CAAT.

Phases des travaux	Montant des dommages	Taux de parité €	Indemnité (DA)
ALCUDIA	103.472,96 €	133,88	13.852.960,42
BV Alcudia	12.469,72 €	136,17	1.698.001,23
Convoyage	13.704.980,10 DA	/	13.704.980,10
ERENAV	349.297.338,00 DA	/	349.297.338,00
BV Alger	3.512.924,88 DA	/	3.512.924,88
CMR Tunis	190.740,00 €	135,14	25.776.603,60
BV CMR Tunis	5.120,64 €	134,29	687.650,75
Franchise	187.500,00 \$	138,28	- 25.927.500,00
Divers honoraires	4.124.185,46 DA	/	4.124.185,46
INDEMNITE TOTALE			386.727.144,44 DA

Source : Etabli par nos soins sur la base des règlements effectués pour l'ENTMV.

Il est à signaler que la CAAT, durant toutes la période de la remise en état du navire, a accordé à l'ENTMV des avances sur sinistre étant donné que le montant des dommages est très important.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

3. Indemnisation en matière de la couverture P&I Club :

L'ENTMV a mobilisé toutes les ressources dont elle dispose pour la prise en charge des passagers et leurs bagages et véhicules, notamment les deux Car-ferries EL DJAZAÏR II ET TASSILI II qui se sont rendus au port d'ALCUDIA afin de les rapatrier respectivement vers Oran et Alger.

Le *West of England* a désigné l'expert IGNACIO DE LLANO et l'expert GRAEME BOWLES, au port d'ALCUDIA, pour évaluer les dommages rentrant dans le cadre de la couverture P&I Club. Malheureusement, nous n'avons pas pu obtenir leur rapport d'expertise.

Le Club a aussi désigné, via son correspondant en Algérie BUDD, l'expert Fériel KHALI dans le but de déterminer et estimer les dommages survenus aux effets personnels appartenant aux voyageurs, ainsi que les dommages occasionnés à leurs véhicules.

Il convient de signaler qu'une partie des frais rentrant dans le cadre de cette avarie a été payée par l'ENTMV puis remboursée par le club et ce, en respectant la règle « *PAY TO BE PAID* », l'autre partie a été prise en charge directement par le Club.

Ces frais engagés sont résumés dans les points suivants :

3.1. Prise en charge à ALCUDIA :

- Frais portuaire du TARIQ IBN ZIYAD, EL DJAZAÏR II et TASSILI II (Combustible, amarrage, pilotage...etc.) ;
- Hébergement des passagers ;
- Rapatriement de l'équipage par avion (Palma / Alger).

3.2. Transfert des passagers, leurs bagages et leurs véhicules par EL DJAZAÏR II et TASSILI II :

- Frais portuaire et frais de débarquement ;
- Location des bus, Taxi et voitures ;
- Frais de restauration ;
- Réservation d'hôtel ;
- Remorquage des véhicules endommagés ;
- Billets d'avion.

3.3. Constatations de l'expert Fériel KHALI :

En date du 14 novembre 2017, l'expert s'est rendu à bord du navire TASSILI II au quai Voyageurs du port d'Alger, dans le but de procéder à l'expertise des dommages occasionnés aux effets vestimentaires et autres produits appartenant à chaque passager.

La valeur totale de ces dommages est de : **18.840.000 DA.**

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

Le même jour, l'expert a constaté et relevé les dommages causés aux véhicules rapatriés à bord du TASSILI II. Aussi, une deuxième visite a eu lieu le 09 décembre 2017, au quai de l'ERENAV au port d'Alger, à l'accostage du TARIQ IBN ZIYAD afin d'expertiser les véhicules calcinés à bord du navire.

L'expert a dénombré **158** véhicules avariés dont **36** véhicules calcinés.

L'estimation des dommages causés aux véhicules calcinés et endommagés, a été faite sur la base de la valeur de remplacement et/ou de réparation :

- Le montant total en Dinars Algérien est de : **42.425.332,80 DA.**
- Le montant total en Euro est de : **252.715,20 €.**

3.4. Détermination du montant de l'indemnité :

Tableau N°19 : L'indemnité en DA à la charge du WEST OF ENGLAND.

Type de dépenses	Montant
Dépenses en Dinars Algérien	
Dommages causés aux véhicules (rapatriés par EL DJAZAÏR II)	6.978.039,72
Passagers bénéficiant des billets d'avion (retour en France)	663.234,00
Dépenses engagées par l'ENTMV pour le transport et le débarquement des passagers à Oran	238.104,00
Dépenses engagées par l'ENTMV pour le transport et la prise en charge des passagers à Alger	498.823,44
Dommages causés aux effets appartenant aux passagers	18.840.000,00
Dommages causés aux véhicules (TASSILI II et TARIQ IBN ZIYAD)	42.425.332,80
TOTAL 1 EN DA	69.643.533,96 DA

Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

Tableau N°20 :L'indemnité en EURO à la charge du *WEST OF ENGLAND*.

Type de dépenses	Montant
Dépenses en Euro	
Frais d'hôtel à ALCUDIA	25.613,09
Frais de rapatriement des membres d'équipage vers l'Algérie	17.498,14
Frais d'approvisionnement et vivres	49.166,58
Assistance médicale, transport par ambulance et achat des médicaments	42.288,19
Dépenses et frais portuaires	228.444,38
Divers frais	88.878,00
Dépenses encourues par EL DJAZAÏR II	19.323,35
Dépenses encourues par TASSILI II	32.752,56
Dommages causés aux véhicules (TASSILI II et TARIQ IBN ZIYAD)	252.715,20
TOTAL 2 EN EURO	756.679,49 €

Source : Etabli par nos soins.

- **L'indemnité totale payée par le Club :**

Nous avons estimé un taux de parité moyen de 1 € = 138,8315 DA et 1 \$ = 115,0558 DA.

Tableau N°21 :L'indemnité totale à la charge du *WEST OF ENGLAND*.

	Montant	Taux de parité	Montant en DA
TOTAL 1	69.643.533,96 DA	/	69.643.533,96
TOTAL 2	756.679,49 €	138,8315	105.050.948,62
FRANCHISE	14.400,00 \$	115,0558	-1.656.803,52
INDEMNITE TOTALE			173.037.679,06

Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE

ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

4. Récapitulatif du sinistre :

Tableau N°22 : Récapitulatif du sinistre.

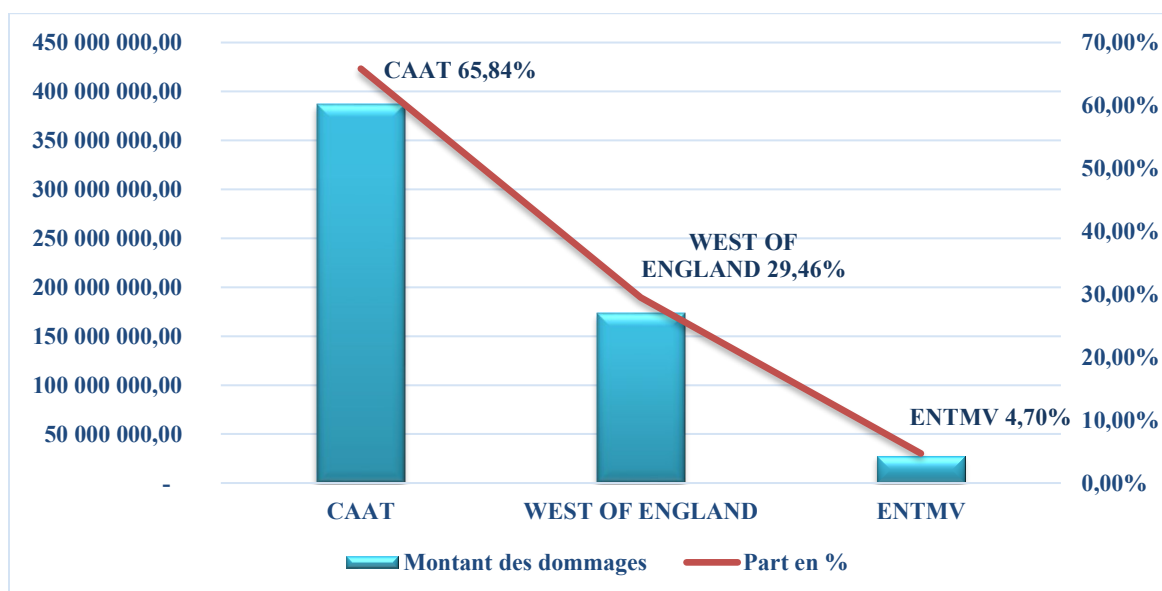
	Montant des dommages	Part en %
CAAT	386 727 144,44 DA	65,84%
WEST OF ENGLAND	173 037 679,06 DA	29,46%
ENTMV	27 584 303,52 DA	4,70%
MONTANT TOTAL DES DOMMAGES	587 349 127,02 DA	100%

Source : Etabli par nos soins.

Comme nous pouvons le constater, le montant total des dommages occasionnés, d'une part, au navire et ses accessoires et, d'autre part, aux passagers, leurs bagages et véhicules suite à l'incendie du 11 novembre 2017 à bord du TARIQ IBN ZIYAD s'élève à **587 349 127,02 DA**.

La CAAT a pris en charge un montant de **386 727 144,44 DA**, soit **65,84%** du total des dommages. Le Club WEST OF ENGLAND de son côté, a supporté un montant de **173.037.679,06 DA**, soit une part de **29,46%**. Le reste du montant qui est de **27 584 303,52 DA**, représente les franchises applicables, a été pris en charge par l'ENTMV, soit **4,70%** du total des dommages.

Graphique N°01 : Les parts du dommage des assureurs et l'ENTMV.



Source : Etabli par nos soins.

CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L'ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV

5. Rapport Sinistre / Prime (S/P) :

La prime corps de TARIQ IBN ZIYAD est de **107 530 027,26 DA** (Tableau N°15).

La cotisation P&I du TARIQ IBN ZIYAD est de **217 654,24 \$** (Tableau N°16), soit **24 021 301,40 DA** au taux de parité du 20 février 2017 : 1 \$ = 110,3645 DA.

Tableau N°23 : Rapport Sinistre / Prime (S/P).

Assureurs	Sinistre	Prime / Cotisation	Rapport S/P
CAAT	386 727 144,44 DA	107 530 027,26 DA	3,60
WEST OF ENGLAND	173 037 679,06 DA	24 021 301,40 DA	7,20
TOTAL	559 764 823,50 DA		

Source : Etabli par nos soins.

A partir des résultats du rapport S/P, on déduit que la CAAT a mobilisé plus de trois fois la prime de TARIQ IBN ZIYAD pour couvrir la partie corps du sinistre, tandis que le Club a payé plus de sept fois la cotisation perçue au titre du même navire.

En d'autres termes, il va falloir que la CAAT perçoive la prime de TARIQ IBN ZIYAD pendant plus de trois (03) années, sans qu'il y ait survenance de sinistre sur ce navire et ce, afin qu'elle puisse récupérer le montant de l'indemnité et retrouver la situation d'équilibre.

De son côté, le *WEST OF ENGLAND* a besoin de plus de sept (07) années pour récupérer la totalité de l'indemnité au titre de ce sinistre.

L'étude de ce dossier sinistre nous a permis d'apercevoir l'intervention simultanée de l'assureur corps " la CAAT " et l'assureur de la responsabilité civile de l'armateur le "*WEST OF ENGLAND*". Aussi, cette analyse a mis la lumière sur le mécanisme de la complémentarité entre les deux couvertures.

Cependant, malgré toutes ces dépenses prises en charge par les deux assureurs, l'ENTMV a subi une perte financière suite à la rupture de l'exploitation commerciale du TARIQ IBN ZIYAD pendant plus de cinq (05) mois.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

L'objectif de notre mémoire était de démontrer la manière dont les conditions de couvertures corps et P&I Club se complétaient afin de répondre aux besoins ressentis par les armateurs en matière d'assurance maritime.

La mer reste toujours un lieu à très haut risque pour l'armateur et son navire. Ces risques peuvent causer des dégâts indésirables que l'armateur seul ne pourra pas en supporter les conséquences. Le rôle de l'assurance est de prendre en charge ces risques afin de permettre à l'armateur de se focaliser sur son activité commerciale. L'assurance maritime est une activité si indispensable et représente aujourd'hui une telle utilité économique qu'elle couvre largement toutes les activités maritimes.

Dans notre étude nous avons traité, d'une part, l'assurance corps de navires de commerce qui offre une multitude de garanties aux navires pour les dommages subis ou causés par ces derniers, ainsi que les frais engagés suite à des sinistres couverts. Ces sources de garantie sont regroupées dans une police d'assurance accordée selon le type de navire, son tonnage, sa zone de navigation...etc. Toutefois, cette couverture est limitée soit par la valeur agréée, soit par les exclusions déjà évoquées.

D'autre part, l'assurance de la responsabilité civile de l'armateur fournie par les *Protection & Indemnity Club* (Clubs de protection et d'indemnisation), ces associations mutuelles d'armateurs qui ont créé un système autonome et privé, afin de répondre aux lacunes en matière d'assurance corps suite à la limitation des engagements de cette dernière. Autrement dit, les P&I Clubs ont été formés par la communauté maritime pour compléter leur couverture corps, c'est ainsi que des interconnexions entre les deux assurances sont apparues.

La particularité des Clubs réside dans leur sens de mutualité. En effet, face aux montants gigantesques que pourraient se voir réclamer les armateurs aujourd'hui, en raison des nouvelles législations notamment en matière de pollution permettant des appels de cotisations illimités par les clubs à leurs adhérents pour couvrir des sinistres catastrophiques, les associations ont préféré s'organiser entre elles afin de ne pas instaurer chez leurs adhérents un sentiment d'instabilité économique en se regroupant au sein de *l'International Group Of P&I Club*.

CONCLUSION GENERALE

L'étude de cas que nous avons traité a montré que l'assurance corps et les couvertures des P&I Clubs sont des assurances non négligeables pour l'armateur. En effet, l'assuré a pu être indemnisé d'un côté, des dommages subis par le navire suite à l'incendie survenu au garage arrière bâbord, dont la CAAT en tant qu'assureur corps a pu intervenir avec diligence en assistant l'ENTMV durant toutes les phases de réparation, de l'autre côté, l'assuré a pu bénéficier de l'intervention du *WEST OF ENGLAND* en ce qui concerne le dédommagement des passagers et leurs biens, ainsi que les différents frais et dépenses engagés par l'ENTMV.

Le traitement de ce sinistre a mis la lumière sur la complémentarité qui existe entre les conditions d'assurance corps et celles des P&I Clubs, chacun des assureurs, la CAAT et le *WEST OF ENGLAND*, a pris en charge la part des dommages qui rentre dans son champ de couverture, ce qui a permis à l'ENTMV de faire face à l'avarie avec une contribution minime.

Par conséquent, ce système de complémentarité, qui est le fruit de l'histoire du transport maritime, est bel et bien en place et il représente un mécanisme de prise en charge complémentaire entre, d'un côté, une assurance de chose (corps de navires) et de l'autre côté, une assurance de responsabilité civile de l'armateur. En effet, la souscription de ces deux types d'assurance, qui se complètent réciproquement, paraît bien nécessaire aux besoins de l'armateur pour l'obtention d'une garantie globale.

Bien que les deux assureurs aient supporté quasiment la totalité des dommages, l'ENTMV a subi une perte financière appelée perte de fret (*Loss of Hire*), engendrée par l'immobilisation du navire pour effectuer les réparations nécessaires suite à la réalisation du sinistre. Cette perte peut être couverte par les deux assureurs Corps et RC. Un produit est mis en place pour répondre aux pertes financières subies par l'assuré et ce, suite à un risque couvert. Il est sous forme d'une indemnité journalière.

La CAAT pourra bénéficier à travers une collaboration avec les réassureurs, qui ont une maîtrise et une connaissance plus approfondie de ce risque, pour fournir cette couverture. Cela va permettre à la CAAT, d'un côté, de diversifier les garanties proposées à ses assurés au titre de l'assurance maritime et de l'autre côté, cette initiative contribuera à la conservation des primes qui auraient autrement été versées aux marchés internationaux.

CONCLUSION GENERALE

La CAAT, pour la deuxième année consécutive assure (par le biais de son courtier) la responsabilité civile de la CNAN NORD, un produit qui existe mais peu commercialisé, ne serait-il pas opportun de proposer cette couverture à l'ensemble des armateurs Algériens en établissant un cahier des charges spécial « Responsabilité Civile » au titre du placement en commun, dans le but d'obtenir des tarifications plus avantageuses et concurrentielles, afin de répondre aux besoins des armateurs en matière d'assurance.

Aujourd'hui, de nouveaux risques ont vu le jour tels que le gigantisme maritime et le cyber-risque, ce qui implique un défi majeur pour les deux assureurs afin de trouver des solutions assurantielles et adapter leurs produits afin de répondre aux besoins des armateurs. L'assureur corps à lui seul ne peut répondre efficacement aux besoins des armateurs, il faut l'intervention des P&I Club afin de réduire l'impact de la réalisation de l'un des événements cités plus haut dont la réalisation peut engendrer des pertes colossales que l'assuré ne peut supporter.

Par conséquent, la perspective serait de savoir si ces nouveaux risques sont suffisamment pris au sérieux aujourd'hui en transport maritime. A cet effet, il convient de s'interroger comment le marché de l'assurance évolue et s'adapte aux nouveaux risques ? Est-ce que les assureurs et les réassureurs ont les capacités suffisantes pour couvrir les conséquences d'un tel risque ?

Pour conclure, une meilleure connaissance des risques maritimes par les assureurs, l'implication de toutes les parties concernées et disposer d'un cadre réglementaire adapté, permettrait à l'Algérie de se hisser aux normes de grandes nations maritimes et réaliser le rêve jusque-là irréalisable qui consiste en la création d'une mutuelle d'assurance Algeria P&I. Les Chinois, les Coréens, les Iraniens et les Turcs l'ont bien fait. Nous espérons voir ce rêve se réaliser un jour !

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- **Albert LILAR & Carlo VAN DEN BOSCH**, Le Comité Maritime International 1897-1972, Bruxelles, 05 octobre 1972.
- **François BOULET**, Glossaire Maritime, 01 juin 2012.
- **GABRIEL LAFOND**, Guide de l'assureur et de l'assuré en matière d'Assurances Maritimes, La Librairie du Commerce, Paris, 1837.
- **Shipowners**, Règles 2020.
- **Steven J. Hazelwood & David Semark**, *P&I Club Law and practice, Fourth Edition*, London, Informa, 2010.
- **The American Club**, *By-Laws & Rules*, 2021/2022.
- **The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association**, *Rules of Classes 1 & 2*, 2016.

THESES ET MEMOIRES

- **Aouiffat & Y. Benmansour**, P&I Club, Thèse 1998, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.
- **Marie-Camille DELAYE**, Les Garanties P&I, Mémoire pour le Master 2 Droit Maritime et des Transports, Centre CDMT, Université Aix-Marseille, Promotion 2007.
- **Mathieu COSTANTINI**, Complémentarités entre les conditions de polices d'assurance corps et la couverture du P&I club de l'armateur, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique, 2005.
- **NEFFOUS Mohamed Mankour**, Le nouveau code maritime algérien, inspiré de son mémoire DESS, centre CDMT, Université Aix-Marseille.
- **Nicolas Richard**, D.E.S.S de droit maritime et droit des transports, 1998.
- **Younes TABOURI**, La limite du risque assurable en matière d'assurance corps de tous navires, 35^{ème} promotion IFID, Décembre 2017.
- **Jean-François COMMARET**, La responsabilité des sociétés de classification : analyse comparative, Master II de Droit Maritime et des Transports, 2008-2009.

BIBLIOGRAPHIE

SITE WEB

- <https://www.revue-etudes.com/article/le-transport-maritime-a-l-echelle-d-un-monde-global/24460> , Consulté le 10 octobre 2022 à 20h00.
- <https://comitemaritime.org/about-us/>, Consulté le 25 octobre 2022 à 14h00.
- <https://www.imo.org/fr/about/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>, consulté le 25 octobre 2022 à 18h00.
- <https://unctad.org/about/history>, Consulté le 28 octobre 2022 à 19h00.
- <http://www.marine-marchande.net/Flotte/Genre-navires.htm>, Consulté le 15 novembre 2022 à 16h00.
- <https://navigationnautiquecanada.ca/echouement-de-bateau/>, Consulté le 21 novembre 2022 à 20h00.
- <http://www.argusdelassurance.com/risk-management/les-six-faillies-cyber-du-transport-maritime>. Consulté le 28 novembre 2022 à 19h00.
- <https://wikimemoires.net/2012/04/garanties-clubs-p-i-clubs-garanties-assurances/> Consulté le 21 décembre 2022 à 10h00.
- <https://m.youtube.com/watch?v=9GUqdPa1aIs> Consulté le 21 décembre 2022 à 20h00.
- <https://www.djazairss.com/fr/apsfr/83944>, Publié dans Algérie Presse Service le 20-07-2010, Consulté le 02 janvier 2023.
- <https://www.igpandi.org/about/> Consulté le 03 janvier 2023 à 20h00.
- <https://www.universalis.fr/encyclopedie/societes-de-classification/> Serge BINDEL, « Sociétés de Classification », Consulté le 14 janvier 2023.
- <https://quotefancy.com/quote/939983/Winston-Churchill-If-I-had-my-way-I-would-write-the-word-insure-over-every-door-of-every>, Consulté le 30 janvier 2023 à 19h00.

COURS

- **ABDELKRIM Lansari**, Cours « Les Principes de Classification », Formation Shipping et Contentieux Maritime, Centre de formation CAAT Zeralda, Mars 2016.
- **AMMOUR, M.O**, cours « Transport International de Marchandises », école GEMAFORM, PGS en Assurances Transports, décembre 2021-janvier 2022.
- **NAOURI Mokhtar**, Cours Responsabilité Civile de Transporteur, Formation Technique et Commerciale
- **RAHEM Kamel**, cours « Assurances Transports Maritimes », école GEMAFORM, PGS en Assurances Transports, octobre 2021- décembre 2022.

BIBLIOGRAPHIE

- Cours IFID, Les Assurances Maritimes et Leur place dans le Droit International des Transports.

DIVERS

- Réglementation internationale des transports maritimes, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, doc.TD/32/Rev.1, Nations Unies, New York, 1969.
- Etat de ratification des conventions maritimes internationales, Ministère des Transports (Département Maritime).
- **ARISTOPHANE**, Artiste, Comique, Ecrivain, Poète, (450 – 386 av. J.-C.).
- Plan de développement de l'ENTMV.
- Revue Organisation & Travail, « La pratique de l'affrètement maritime », Volume 10 N°2, publiée le 18/07/2021 sur <https://www.asjp.cerist.dz/en/Articles/147>.
- **Lacoste, R.** (2015), Transport des céréales « Navires, couverture des risques, conteneurisation : un système en pleine évolution », Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
- L'Ordonnance 95/07 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n° 06-04.
- Les Générales de la Police d'Assurance Maritime sur Corps de Tous Navires, CAAT, Visa M.F N°16 du 16/03/1998.
- **Virginie RINGEARD**, '*P&I Clubs*', Conférence organisée par Yacht Club Royal Old, Pornic France, 05 octobre 2018.
- Code Maritime Algérien.
- **Pierre Albertini**, P&I club, « Le rôle de l'assurance », annales IMTM 1997.
- Plan de développement de l'ENTMV.
- Rapport de mer et l'ampliation du rapport de mer établis par le Commandant de bord du TARIQ IBN ZIYAD respectivement le 12 et 16 novembre 2017.

ANNEXES

ANNEXES

ANNEXE N° 01 : CONVENTIONS SPECIALES RISQUES DE GUERRE.

POUR L'ASSURANCE MARITIME DES CORPS DE NAVIRES CONTRE LES RISQUES DE GUERRE ET RISQUES ASSIMILES
--

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance risques ordinaires sans égard à l'étendue des garanties accordées par cette assurance.

ART. 01 : RISQUES COUVERTS

Les présentes Conventions ont pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses qui arrivent au navire assuré et qui résultent de :

- a) Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre
- b) Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations, détentions, confiscations ou expropriations par tous gouvernements et autorités quelconques, sauf s'ils sont ordonnés :
 - par les autorités de l'état dont relève le siège social de l'entreprise assurée ou le propriétaire du navire,
 - par celles de l'Etat du pavillon du navire ou celles de l'Etat où il est enregistré
- c) Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues
- d) Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre
- e) Armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome.

Sont ainsi garantis, lorsqu'ils résultent de l'un des risques couverts par les présentes Conventions :

- 4- Les dommages et pertes subis par le navire, même en cas de sabordage, de destruction, d'incendie ou de détérioration volontaires ordonnés par les autorités de l'Etat du pavillon du navire ou par celles de l'Etat où il est enregistré.

ANNEXES

- 2- Les recours de tiers exercés contre le navire, dans les termes de l'ARTICLE 2 des Conditions Générales.
- 3- La contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un risque garanti, ou d'en limiter les conséquences.
- 4- La dépossession ou l'indisponibilité du navire ouvrant droit à délaissement.

Le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'événement qui y donne lieu.

Après l'expiration d'un délai de neuf mois commençant à courir le jour de cette notification, la faculté de délaissement est ouverte à l'assuré, à moins que le navire n'ait été remis à sa disposition ou à celle de ses représentants ou ayants droit

ART.02 : PRESOMPTION

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

ART.03 : PRIME

La prime applicable à la présente couverture est révisable en tout temps par les assureurs, toute modification devant être notifiée, par lettre ou par télex, à l'assuré.

ART.04 : RESILIATION

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales, en tout temps. La résiliation sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception ou par télex. Elle prendra effet au plus tôt trois jours francs après la date de réception de la lettre de résiliation ou du télex.

Dans tous les cas où cette résiliation ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours francs après celui de son envoi, elle deviendra effective à partir de ce cinquième jour à minuit.

Toutefois si, au moment où la résiliation doit produire ses effets, le navire assuré se trouve en mer, il restera couvert, moyennant surprime à fixer, jusqu'au port le plus proche où il lui sera possible de se réfugier en sécurité.

Dans les seuls cas de résiliation à l'initiative des assureurs, il sera fait ristourne de prime à l'assuré proportionnellement aux risques restant à courir.

ANNEXES

ANNEXE N° 02 : *CERTIFICATE OF ENTRY* / CERTIFICAT D'ENTREE

West of England
Luxembourg

CERTIFICATE OF ENTRY

OWNER ENTRY

Class 1 – Protection and Indemnity

Negotiator Enterprise Nationale De Transport Maritime De Voyageurs	Certificate No. 373997 Date of Issue 15 February, 2017
Member Enterprise Nationale De Transport Maritime De Voyageurs (Registered Owner)	
Name and Principal Place of Business Enterprise Nationale De Transport Maritime De Voyageurs 5-6 rue Jawaharlal Nehru BP 467 Alger Gare Algeria	

Vessel	TARIQ IBN ZIYAD				
IMO Number	Gross Tons	Entered Tons	Built	Flag	Port of Registry
9109768	21,659	21,659	1995	DZA	Algiers
Period of Entry		20 February, 2017	to	20 February, 2018	

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

Managers: West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
R.C.S. Luxembourg 104783, 31 Grand Rue, L-1661 Luxembourg, G.D. Luxembourg T+(352) 4700671 F+(352) 225253

UK Branch: Tower Bridge Court, 226 Tower Bridge Road, London. SE1 2UP T +(44) (0)20 7716 6000 F +(44) (0)20 7716 6100
E mail@westpandi.com W www.westpandi.com

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

This Certificate of Entry is evidence only of the contract of Indemnity Insurance between the above named Member(s) and the Association and shall not be construed as evidence of any undertaking, financial or otherwise, on the part of the Association to any other party. If a Member tenders this Certificate as evidence of insurance under any applicable law relating to financial responsibility, or otherwise shows or offers it to any other party as evidence of insurance, such use of this Certificate by the Member is not to be taken as any indication that the Association thereby consents to act as guarantor or to be sued directly in any jurisdiction whatsoever. The Association does not so consent.

The insurance provided by the Association for the vessel is governed by the Association's Rules, Bye-Laws and Constitution for the time being in force and by the Special Terms set out below. Such Rules, Bye-Laws and Constitution are incorporated as if fully set forth in this Certificate and together with such Special Terms constitute both the contract of indemnity insurance evidenced by this Certificate between the Association and each Member and each Joint Member named herein and the cover provided by that contract to each Co-Assured named herein. Each Member, Joint Member and Co-Assured is bound by and deemed to know the Rules, Bye-Laws and Constitution. Members, Joint Members and Co-Assureds should ensure they read the Rules, Bye-Laws and Constitution, copies of which are available from the Association. Members, Joint Members and Co-Assureds not having copies of these documents should ask the Association's Managers to provide them.

All the terms of the Rules, Bye-laws and Constitution are important, but particular attention is drawn to:-

- **Rules 43, 45, 45(A), 45(B) and 45(C)** which may require a Member or Joint Member to pay Additional Calls, Overspill Calls, Releases, and contributions to a Solvency Margin and Guarantee Fund. There is no limit to the liability of the Member or Joint Member for these calls, save for the limit per vessel provided in Rule 45(A) in respect of Overspill Calls.
- **Rules 1 and 57** which establish that any difference or dispute between a Member and the Association, or other matter relating to the Rules and all contract of insurance afforded by the Association or otherwise shall be governed by English law and procedure in accordance with Rules 1 and 57. As set out therein, no Member may bring or maintain any action, suit or other legal proceedings against the Association in connection with any difference or dispute unless he has first obtained an Arbitration Award in accordance with Rule 57.
- **Rule 3 (D)** which sets out the terms on which the Association shall discharge and pay on the Member's behalf certain liabilities under the 2006 Maritime Labour Convention as amended (MLC 2006) or domestic legislation by a State Party implementing MLC 2006.
- **Rules 7 and 8** which set out the limits of the Association's liability generally and also specifically in respect of oil pollution, passengers and seamen, and oil pollution arising in connection with vessels sailing to the United States of America.
- **Rule 10** which provides that the insurance is that of indemnity only. The Member or Joint Member or Co-Assured has no right to recover funds from the Association for insured claims unless and until the Member, Joint Member or Co-Assured has first paid the same.
- **Rule 18 (Double Insurance) and Rule 2 Section 11 proviso (b) (Pollution)** which contain restrictions on cover for liabilities, costs and expenses insured by or recoverable from other insurers.
- **Rule 19** which provides that cover may not be available for certain kinds of trade or other activity, including but not limited to those which expose the Association to the risk of sanctions.
- **Rule 21** which provides that, although the Rules are subject to the Insurance Act 2015, the Association has exercised its right to contract out of a number of Sections in the Act, including Section 13A which introduced damages for the late payment of a claim.
- **Rule 24 and Rule 25** which include the requirement for prompt notification of every casualty, event or matter which is liable to give rise to a claim on the Association, and the conditions under which a claim on the Association may be Time Barred.
- **Rules 36 and 58** which define Members, Joint Members and Co-Assureds.
- **Rule 42** which provides that the obligations of a Member are cumulative throughout the period of membership and that obligations of a Member may continue after membership has ceased.

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

The terms and conditions of the insurance afforded by the Association in respect of the aforesaid vessel are upon and in accordance with this Certificate and the Rules, Bye-laws and the Constitution of the Association for the time being in force except to the extent that the said Rules are modified by the Special Terms set out below:-

Special Terms

Cargo Deductible (2)

The Member shall bear the first US\$ [REDACTED] of liabilities and expenses in respect of the total of cargo claims arising on each single voyage (Rule 2 Sections 16 and 17).

Other Claims Deductible (1)

The deductible for liabilities, costs and expenses in respect of all other claims is US\$ [REDACTED] each incident.

Deductibles Apply To Costs And Expenses

Deductibles set out in this certificate, whether as a Special Term or otherwise, shall apply to costs and expenses incurred under Rule 2, including but not limited to, Rule 2 Section 24.

Athens 2002 / PLR Extension

Athens 2002 / PLR Extension

1. Cover

1.1 This cover will meet all liabilities incurred by the Assured pursuant to Athens 2002 PLR for an incident occurring during the period of insurance but only in respect of claims arising out of those perils specified within the IMO Reservation and Guidelines for the Implementation of the Athens Convention adopted 19 October 2006, namely:

- war, civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power,
- capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereof,
- derelict mines, torpedoes, bombs or other derelict weapons of war,
- act of any terrorist or any person acting maliciously or from a political motive and any action taken to prevent or counter any such risk,
- confiscation and expropriation

The indemnity provided for under this cover is payable if and to the extent that

- limits of Underlying War Covers arranged for the Member are exceeded by other claims having been settled and having fully absorbed cover otherwise disposable for liabilities qualifying for settlement under Athens 2002 PLR

or

- any claims by the Member under Underlying War Covers are denied as a result of the assertion by the underwriters thereof of a policy defence or the breach of policy terms and/or conditions

or

- the Member is unable to recover claims from Underlying War Covers for any reason including cancellation thereof and/or

- the Member is required to make advance payments to passengers within the time constraints imposed by Article 6 of the Passenger Liability Regulation

1.2 The maximum indemnity payable hereunder each vessel each incident shall be the amount prescribed by Athens 2002 PLR as the limit of liability of the Member in providing evidence of insurance.

1.3 The Association shall not be obliged to indemnify the Member, or pay any claims at the request of the Member, until the proper legal assessment of liability under Athens 2002 PLR and/or the Association at its discretion decides to make payments, interim or otherwise, in order to mitigate any potential liability in respect of this cover having taken into consideration professional legal advice.

It is understood, within the IMO Guidelines for Implementation of Athens 2002, that the Association may be obliged to

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

withhold from settlements to passenger claimants certain amounts when, in the opinion of the Member and the Association, claims might be presented which in the aggregate exceed the relevant vessel's overall limitation as defined in Athens 2002 PLR and before a proportionate distribution of all claims against the Member.

1.4 If and to the extent that the Association pays any Athens 2002 PLR claim either direct to passengers or by way of indemnity to the Member, they shall be entitled, on the terms set out in Clause 5 below, to exercise by subrogation such rights of recovery from the Underlying War Covers as are available to the Member.

1A Financial security

1A.1 The Association agrees to act as guarantor of the Member's liabilities under Athens 2002 PLR and, to that end, to provide evidence of war insurance attesting that this cover is in force, for the purpose of enabling the Member to obtain certification of insurance as required by Art. 4 bis of Athens 2002 PLR.

1A.2 The Association will accordingly meet all liabilities incurred by them to passengers under Athens 2002 PLR in their capacity as guarantors arising from the provision of such evidence of war insurance.

Contained within the provisions of Athens 2002 PLR are exemptions from liability, amongst which the following are stated:-

- a) War Automatic Termination of Cover and war and Exclusions Clause
- b) 30 days' notice clause in cases not covered by War Automatic Termination of Cover and Exclusion Clause
- c) Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Biochemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause CL370 10/11/03
- d) Institute Cyber Attack Exclusion Clause CL380 10/11/03.

1.A.3 In accordance with Athens 2002 PLR:-

- a) The Association's liability shall be applicable only to passenger claims brought under Article 3, paragraphs 1 or 2 of Athens 2002 PLR, paragraph 1.2 of the Reservation, and paragraph 2.2 of the associated Guidelines
- b) In accordance with Article 4bis, paragraph 11 of Athens 2002 PLR, any sums provided by insurance maintained in accordance with paragraph 1 of the same article, shall be exclusively for the satisfaction of claims from passengers for death or for personal injury under Athens 2002 PLR and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under Athens 2002 PLR to the extent of the amounts paid.
- c) The Association's obligations in respect of each vessel each incident shall be reduced by any payments effected by the Member and/or its Underlying War Cover insurers in their names or on their behalf and/or other parties defined in the Evidence of War Insurance in respect of liabilities incurred and settled under the terms of Athens 2002 PLR.
- d) Subject to any reduction in its obligations permitted under clause 1.A.3 c) above, the Association's obligations in respect of each vessel each incident shall be satisfied in full once the total amounts paid to all claimants equals the vessel's applicable limit.

1.A.4 If and to the extent that the Association, in its capacity as guarantor, incurs liability to passengers pursuant to Athens 2002 PLR, it shall be entitled, on the terms set out in Clause 5 below, to exercise by subrogation such rights of recovery from the Underlying War Covers as are available to the Member.

2. Duration

This insurance is arranged in respect of losses arising out of an event occurring during the period noon 20th February 2017 or later date of entry to noon 20th February 2018 or earlier date of termination under the Rules.

3. Limit

The maximum indemnity payable hereunder shall be the amount prescribed by Athens 2002 PLR as the limit of liability of the Association or other person providing evidence of insurance, namely the lower of:

SDRs 250,000 per passenger registered as being on board the vessel at the time of the occasion of the incident, the subject of the claim hereon, or

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

SDRs 340,000,000

as required, each vessel each incident

The Association will also pay the legal costs incurred by the Member or which the Member may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability in respect of any claim covered hereon, with the prior written consent of the Association.

4. Definitions (for the purposes of this Insurance)

4.1 "Athens 2002 PLR" means the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002 (being the 1974 Athens Convention as amended by the Protocol of 2002 to the Convention and the 2006 Reservation, and subject to modifications made by the associated IMO Guidelines for Implementation of the Athens Convention), and/or Regulation (EC) No. 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents (also known as Passenger Liability Regulation)

4.2 "Underlying War Covers" means the combination of War Risks insurances as summarised:

4.2.1 P & I War Risks Insurances provided as a separate limit to the Member's Hull and Disbursements War Risks policies to at least the aggregate of the insured value of the Hull and insured amounts in respect of Disbursements of the Member's vessel or a minimum of USD 100,000,000, whichever is the lower and on terms providing cover as per the Institute Protection and Indemnity War Strikes Clauses - Hulls Time CL.345 (20/7/87) and/or the Institute War and Strikes Clauses - Hulls Time CL.281 (1/11/95) and/or other equivalent War P & I clauses (to be approved by the Association).

and

4.2.2 P & I War Risks (International Group P & I Clubs) as endorsed as an extension to the entry of the Carrier's or the Performing Carrier's vessel into an International Group P & I Club.

Such entry means an unrestricted entry into a Protection and Indemnity Association which is a member of the International Group of P&I Clubs.

4.3 "Evidence of War Insurance" means the documentary proof "Certificates furnished as evidence of (War) insurance pursuant to Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002" attesting that insurance is in force in compliance with the stipulations of Athens 2002 PLR.

4.4 "Athens Certificates" means the Certificate of Insurance or Other Financial Security in respect of Liability for the Death or Personal Injury to Passengers "issued in accordance with the Provisions of Athens 2002 PLR

4.5 "Total Claims" means the aggregation of Athens 2002 PLR Claims, non-Athens 2002 PLR passenger claims and other claims including, but not limited to claims in respect of crew, wreck removal and pollution each vessel each incident.

5. Underlying War Cover and Rights of Subrogation

5.1 The Association's liability to the Member under this cover shall be determined by these terms and conditions. Subject to those terms and conditions, the Association is entitled to seek to recover from the Underlying War Covers any and all payments made pursuant to liabilities incurred by the Member under Athens 2002 PLR

5.2 No Evidence of War Insurance will be issued by the Association unless the Member arranges the insurances that comprise the Underlying War Covers, with War Risks Insurers approved by the Association as described at 4.2.1 and 4.2.2 respectively.

The Member is to provide corresponding confirmation of such cover prior to the annual inception of each policy and/or entry year, stating the schedule of insurers with whom they arrange such policies or entries and that these policies or entries will be maintained in force without intentional breach of cover for the duration of any Evidence of War Insurance on behalf of the vessels for which the Association provides such Evidence.

The Association agrees that the conditions above shall be deemed to be satisfied in respect of the vessels insured under this scheme pending re-confirmation of the Member's renewal of war policies, including if required transfer of vessels between war insurers.

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

The Member is obliged to take all reasonable steps to preserve such coverage including, but not limited to, the maintenance of cover in accordance with approved market practices in the event that any ship insured hereunder navigates in waters that are subject to the current JWC Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Listed Areas (10 December 2015) (JWLA021) and any updated version thereof.

5.3 Any and all payments made by the Association in its capacity as guarantor under the provisions of Athens 2002 PLR shall be deemed to be made as agent of, and for the account of, the Member whether or not the Association is obliged or liable to the Member or Carrier or Performing Carrier under this cover.

5.4.1 Upon the payment of any sums hereunder whether by way of indemnity or pursuant to Athens 2002 PLR, the Association shall be subrogated to all the rights and remedies of the Member, who is under a duty to assist, and co-operate with the Association in its efforts to effect recovery of any such payment.

5.4.2 In event that the Association, having paid any such sums, prove unable to effect a recovery under the Underlying War Cover by reason of a policy defence or the breach of policy terms and/or conditions involving the actual fault or privity of the Member, the Association reserves the right to seek recovery of such sums from the Member.

5.4.3 Where the Association, their reinsurers and and/or Underlying War Cover Insurers might be under no liability to pay claims by reason of the operation of the Association's Rule 38 or 39 or provisions in Hull War policies for cancellation for non-payment of premium, the Association's payment of any claims in their capacity as guarantors per Section 1.A, is effected as agent of the Member, and the Member shall reimburse the Association in full for such claim.

5.5 If it appears that estimated Total Claims are reasonably likely to exceed the cover available under the Underlying War Covers, the Association will, upon request of the Member and/or its P&I Club agree to refrain from exercising rights of recovery pursuant to the preceding clause 5.4 from the Underlying War Cover Insurers, unless and until and to the extent that the estimated Total Claims are found not to exceed the available cover provided by the Underlying War Covers.

5.6 If the insurers of the Underlying War Covers have paid Athens 2002 PLR claims (whether directly to claimants or by way of reimbursement of the Member or the Association) and Total Claims are subsequently found to exceed the limit of the Member's Underlying War Covers, the Association will reimburse the insurers of the Underlying War Covers in respect of such Athens 2002 PLR payments if and to the extent that Total Claims exceed the limit of the Underlying War Covers (subject always to the Limit of this cover as defined at Para 3 herein).

5.7 The Association is entitled to call for and to have received on its own behalf and on behalf of the Member, confirmations of cover and undertakings from the insurers of the Carrier or Performing Carrier's P & I War Risks Insurances (Hull) (as described at 4.2.1 above) that they will issue at least 30 days' notice of their intention to cancel the insurance by reason of the failure to pay, when due and demanded, any premium sums due.

5.8 The Association is entitled to maintain on file all information submitted in the Application Forms for Evidence of Insurance.

5.9 It is understood and agreed by the parties that the provisions of Clause 5.6 above confer a benefit on the Insurers of the Underlying War Covers which is intended to be enforceable by those Insurers under the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999.

6. Provision of Bail

6.1 The Association is under no obligation to provide bail on behalf of the Member, but where the same is provided it shall be on terms as the Association sees fit and always in accordance with the Association's Rule 28. Such bail shall not constitute any admission of liability by the Association for the claim in respect of which the bail or other security is provided. In no case shall cash deposits be made.

7. Notification of Claim

The Member shall report in writing to the Association any circumstances which may give rise to a claim under this insurance within 14 days of their becoming aware of the occurrence of an event that could give rise to a claim to Underlying War Covers and shall thereafter keep the Association fully informed of all developments.

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

8. Claims Procedures

The Association and the Member agree

8.1 to encourage the primary war risk underwriters to instruct the Association to adjust claims on their behalf as well as on its own behalf

8.2 that in adjusting Athens 2002 PLR claims the Member and its representatives shall seek to minimize the need for adjustment or reallocation of claims payments by way of subrogation under clause 5.4 above, reimbursement under 5.6 above or otherwise between the Association and insurers on the Underlying War Covers.

9 Termination

In accordance with the conditions set out above under which they issue Evidence of War Insurance:

9.1 The Association shall be entitled to request that the terms under which Evidence of War Insurance is provided be re-negotiated immediately and/or Notice will be tendered to the Authority to whom the Athens 2002 PLR Certificate is addressed within seven (7) days of the receipt of any Notices of Cancellation or advices of withdrawal of the Member's Underlying War Covers to cancel any associated Evidence of War Insurance

9.2 The Association shall be entitled to request that the terms under which Evidence of War Insurance is provided be re-negotiated immediately and/or tender Notice to the Authority to whom the Athens 2002 PLR Certificate is addressed within seven (7) days of learning of any cessation or breach of conditions of any of the Member's Underlying War Covers to cancel any associated Evidence of War Insurance

9.3 The Association shall be entitled to request that the terms under which Evidence of War Insurance is provided be re-negotiated immediately and/or to tender Notice to the Authority to whom the Athens 2002 PLR Certificate is addressed within seven (7) days of the discovery that any one of the following circumstances has occurred since the inception date of this Policy:

- a) a State Insurance Department or similar regulatory authority has ordered an insurer involved as part or all of security of the "Underlying War Covers" to cease accepting business, or
- b) an insurer involved as part or all of security of the "Underlying War Covers" to cease accepting business has become insolvent or has been placed into liquidation or receivership (whether voluntary or involuntary), or there has been instituted against it proceedings for the appointment of a receiver, liquidator, rehabilitator, conservator, or trustee in bankruptcy, or other agent known by whatever name, to take possession of its assets or control its operations, or
- c) the AM Best rating of an insurer involved as part or all of security of the "Underlying War Covers" has been assigned or downgraded below A -, or
- d) the Standard and Poor's rating of an insurer involved as part or all of security of the "Underlying War Covers" has been assigned or downgraded below BB3.

10 Law Applicable

This cover shall be governed by and construed in accordance with the Association's Rule and terms of entry.

4/4THS RDC & FFO Exclusion (1)

Excluding any claims under Rule 2, Sections 9 and 10, insofar as the same are capable of being covered under standard Algerian Hull and Machinery Policies with an insured value of not less than the vessel's proper market value as ascertained under Rule 12.

Crew Exclusion (3)

Warranted free of claims in respect of crew as far as capable of being covered under French and/or Algerian state schemes

Fleet Clause

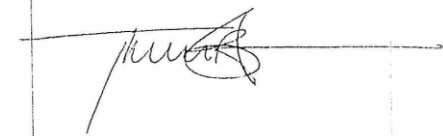
For the purposes of Rule 31 the vessel belongs to the Entreprise Nationale de Transport Maritimes de Voyageurs

ANNEXES

Certificate No.: 373997
Date of Issue: 15 February, 2017

fleet.

Issued in London for and on behalf of:
THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG)
by
West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
(As Managers)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Bowsher', is written over a horizontal line.

Thomas Bowsher
Senior Underwriting Director

GLOSSAIRE

Glossaire

Amarrage	(En anglais « <i>mooring</i> », « <i>lashing</i> », « <i>seizing</i> ») : L'amarrage d'un navire est l'opération par laquelle on le retient à son poste, en rade ou dans le port, à l'aide de câbles, d'ausières ou de chaînes.
Amphidrome	Un véhicule amphidrome a la particularité de pouvoir de déplacer indifféremment en avant et en arrière de la même manière.
Ancre	Un objet embarqué, souvent lourd, souvent en métal et destiné à stabiliser des bateaux à un endroit spécifique sur les fonds rocheux, vaseux ou sableux.
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	Manoeuvre d'un navire qui quitte le port. On dit d'un navire qu'il appareille
Armateur	L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non Propriétaire
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).

GLOSSAIRE

Caboter (Cabotage)	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.
Captive	La captive est une filiale qui a pour mission de financer les opérations de ventes de l'entreprise ou du groupe auquel elle est rattachée.
Caractère indemnitaire	Les assurances de dommages ne sont pas une source d'enrichissement pour l'assuré ou le bénéficiaire et limitent la garantie de l'assuré au seul préjudice subi.
Carène	Partie immergée de la coque d'un bateau, assimilée aux œuvres-vives.
Cargaison	L'ensemble des marchandises transportées (ne s'applique pas aux passagers)
Cargaisons	Mot désignant l'ensemble du chargement du navire. Mot désignant l'ensemble du chargement du navire.
Catamaran	Est un bateau possédant deux coques, en général parallèles l'une à côté de l'autre.
Charte-partie	Document constatant un contrat d'affrètement et définissant les obligations des parties au contrat : armateur - frèteur et affréteur.
Charte-partie	Document décrivant un affrètement
Connaissance	Contrat de transport, et titre représentatif de la marchandise
Coque	Ensemble de la charpente et de l'enveloppe extérieure d'un bateau
Coque-nue	Affrètement d'un navire sans équipage, ni armement.
Créance maritime	C'est une allégation d'un droit ou d'une créance ayant une cause liée à l'exploitation d'un navire.
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

GLOSSAIRE

Délaissement	Le délaissement est un mode spécial d'indemnisation qui permet à l'assuré de recevoir la totalité de la valeur assurée en abandonnant à l'assureur la chose assurée. L'assureur n'a pas l'obligation d'accepter le délaissement.
Déplacement lège	C'est le poids du navire sans cargaison, c'est-à-dire le poids seulement de la coque, des machines, des appareils et du matériel.
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	(En anglais « <i>wreck</i> ») : On entend, par ce mot, les objets abandonnés à la mer ou rejetés, par elle, à la côte.
Flottaison en charge	Enfoncement maximum du navire dans l'eau tel qu'il est admis par les sociétés de classification.
Franc bord	Distance entre la surface de l'eau et le livet de pont du navire, au maître couple du navire ou mi longueur du navire. Livet de pont est l'intersection entre le pont supérieur du navire et la muraille.
Franchise	C'est la partie du sinistre supporté par l'assuré.
Gouvernail	Appareil placé à l'arrière et dans le plan longitudinal d'un navire qu'il sert à gouverner, à amener à la direction voulue et à maintenir dans cette direction.
Gréement	(En anglais « <i>rigging</i> » ou « <i>tackle and furniture</i> ») : Ensemble des cordages et des poulies qui servent à l'établissement et à la manœuvre des vergues, des cornes et des voiles d'un navire.
Jauge	(En anglais « <i>tonnage</i> ») : Volume intérieur du navire, exprimé en tonneaux de jauge ; on distingue : 1 – La jauge brute qui prend en compte tous les volumes du navire. 2 – La jauge nette, plus faible que la jauge brute car elle ne comprend pas certains volumes qui ne permettent pas de charger des marchandises.
Jours de planche	On appelle jours de planche le nombre de journées accordées ou

GLOSSAIRE

	convenues pour le déchargement d'un cargo-boat ou navire de commerce.
Ligne régulière	Service régulier entre deux zones géographiques desservant, à des dates fixées à l'avance, des ports de chargement et de déchargement, avec des navires d'un type identique, et des rotations identiques.
Pont	(En anglais « deck ») : Plancher sur lequel on marche aux divers étages d'un navire.
Pool	Association de réassureurs réciproque constituée par des assureurs et réassureurs en vue de la mise en commun et de la répartition de leurs risques dans une catégorie d'affaires déterminées.
Soute	Les soutes signifient les combustibles embarqués à bord DO et FO pour alimenter le moteur du navire. On dit faire des soutes lorsque l'on embarque les soutes.
<i>Sprinkler</i>	Une installation fixe d'extinction automatique à eau.
<i>Standard & Poor's</i>	Société de notation financière.
Transporteur	Entreprise émettant des connaissements (contrats de transports)
Voyage sur lest	Il s'agit de voyage à vide sans marchandise à bord.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE

CHAPITRE I : UNE COUVERTURE FONDAMENTALE DES RISQUES ENCOURUS PAR LE NAVIRE..... 1

SECTION 1 : CADRE REGLEMENTAIRE NATIONAL ET INTERNATIONAL 1

1. La réglementation régissant le transport maritime	1
1.1. Institutions et Conventions Internationales	2
1.1.1. Les institutions internationales	2
1.1.2. Conventions Maritimes Internationales	4
1.2. Les sociétés de classification	8
1.3. Le Code Maritime Algérien (CMA).....	8
2. Types et spécifications techniques des navires	9
2.1. Définition d'un navire	9
2.2. Individualisation du navire	9
2.2.1. Nom	9
2.2.2. Tonnage	10
2.2.3. Port d'attache	10
2.2.4. Nationalité du navire	10
2.3. Types des navires de commerce	11
2.4. Caractéristiques techniques des navires	13
3. Titres et certificats que les navires sont tenus d'avoir à bord	15
3.1. Titres de navigation et documents à bord	14
3.2. Titres de sécurité	15
3.3. Liste des certificats statutaires de l'Armateur ENTMV	16

TABLE DES MATIERES

SECTION 2 : IDENTIFICATION ET REPARTITION DES RISQUES & RESPONSABILITES.....	16
1. Risques encourus par les navires de commerce	16
1.1. Risques inhérents à la fortune de mer	17
1.2. Risques inhérents au navire et ses installations	19
2. Les affrètements des navires	20
2.1. Définition	20
2.2. Types d'affrètement	21
2.3. Distinction entre la gestion Nautique et la gestion commerciale	22
SECTION 3 : ASSURANCE CORPS DE NAVIRES DE COMMERCE.....	23
1. Types d'assurance corps de navires de commerce	23
1.1. Assurance au voyage	23
1.2. Assurance à durée déterminée	23
1.2.1. Le temps des risques	23
1.2.2. Le lieu des risques	24
1.2.3. Le séjour au port	24
2. Modes de couverture	25
2.1. La garantie Tous Risques	25
2.2. La garantie F.A.P SAUF (Franc d'Avaries Particulières Sauf)	26
2.3. La garantie F.A.P Absolument	26
2.4. La garantie Perte totale et Avaries Communes	26
2.5. La garantie perte totale et délaissement	26
3. Assurances complémentaire « Bonne Arrivée »	27
4. Les risques couverts	27
4.1. Dommages subis par le navire	27
4.2. Recours de tiers exercés contre le navire	28

TABLE DES MATIERES

4.3. Frais et dépenses exposés à titre conservatoire dans l'intérêt du navire	28
5. Les risques exclus	28
5.1. Risques exclus dans tous les cas	29
5.2. Risques exclus à moins de stipulation contraire	29
5.3. Autres exclusions	30
6. La valeur agréée	30
7. La tarification	31
7.1. Single Ship	31
7.2. Cas d'une flotte (plusieurs navires)	31
CHAPITRE II : ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR LORS DE L'EXPLOITATION DE SON NAVIRE.....	33
SECTION 1 : APERÇU SUR LES CLUBS DE PROTECTION & INDEMNITE.....	33
1. Fondement historique	33
2. Fonctionnement des P&I Clubs.....	35
2.1. Structure d'un Club	35
2.1.1. Assemblée Générale	35
2.1.2. Conseil Administratif (Le Board)	35
2.1.3. Le Conseil Exécutif (Managers)	36
2.1.4. Les correspondants	36
2.2. Les cotisations	38
3. Conditions d'inscription et d'adhésion	39
4. <i>The International Group of P&I Club</i>	40
4.1. Les niveaux de couverture	42
4.1.1. <i>Club's Retention</i>	42
4.1.2. <i>Pooling Agreement (Pool)</i>	42
4.1.3. Group General Excess of Loss Reinsurance Contract	42

TABLE DES MATIERES

5. Les certificats de responsabilité nécessaires à la navigation	44
SECTION 2 : RISQUES ET CONDITIONS DE COUVERTURES DES P&I CLUBS	45
1. Les risques liés à la responsabilité du navire et de l’armateur par rapport aux tiers	45
1.1. La responsabilité contractuelle	45
1.2. La Responsabilité extracontractuelle	46
2. Les garanties proposées par les Clubs	47
2.1. <i>Class 1 Protection & Indemnity</i>	48
2.1.1. La garantie liée aux personnes	48
2.1.2. Les évènements de mer	48
2.1.3. Les garanties liées à la cargaison	51
2.1.4. Les garanties judiciaires et relatives aux autres contrats conclus par l’armateur.....	51
2.2. <i>Class 2 Freight Demurrage & defense (FD&D)</i>	51
3. Les exclusions des Clubs	52
SECTION 3 : LES SPECIFICITES DES P&I CLUBS.....	54
1. Règle « <i>Omnibus</i> »	54
2. La règle « <i>Pay to be Paid</i> »	55
3. La lettre de garantie	55
3.1. Les objectifs de la lettre de garantie	56
3.2. Les conditions de délivrance d’une lettre de garantie	57
CHAPITRE III : LE MECANISME DE LA COMPLEMENTARITE DES COUVERTURES AU SERVICE DE L’ARMATEUR ET SON NAVIRE ETUDE DE CAS : ASSURE ENTMV	59
SECTION 1 : LE PLACEMENT EN COMMUN DE LA FLOTTE ALGERIENNE.....	59
1. La flotte maritime Algérienne	59
2. Le placement en commun	62
2.1. Préparation du placement en commun et lancement de la consultation.....	62

TABLE DES MATIERES

2.3. Procédure d'incorporation d'un nouveau navire	64
3. Les atouts pour l'obtention d'une meilleure tarification	66
SECTION 2 : LES COUVERTURES OCTROYEES A L'ARMATEUR ET SON NAVIRE	67
1. Présentations des parties	67
1.1. Présentations de l'ENTMV	67
1.2. Présentation de la CAAT	68
1.3. Présentation du P&I Club « <i>West Of England</i> »	68
2. Couverture Corps de navires « Police d'assurance corps de navires de commerce ».....	69
2.1. Conditions d'assurance	69
2.2. Valeurs agréées	70
2.3. Calcul de la prime nette de la flotte assurée	70
2.3.1. Prime Nette Corps et Machines	70
2.3.2. Prime Nette Bonne Arrivée	71
2.3.3. Prime Nette Risques de Guerre	71
2.3.4. Prime Nette Totale en Dinars	71
3. Couverture Responsabilité Civile de l'armateur « <i>Certificate of Entry P&I Club</i> »	72
3.1. Conditions d'assurance	72
3.2. Les limites d'engagement du Club	72
3.3. Les franchises	73
4. La cotisation de l'ENTMV	73
SECTION 3 : LA CONCRETISATION DU PROCESSUS DE LA COMPLEMENTARITE « INCENDIE TARIQ IBN ZIYAD DU 11/11/2017 ».....	74
1. Circonstances de l'événement	74
2. Indemnisation en matière de la couverture corps	75
2.1. Constatations et expertises	75

TABLE DES MATIERES

2.1.1. Port d'ALCUDIA	75
2.1.2. Entreprise de Réparation Navale ERENAV d'Alger	76
2.1.3. Chantier de réparation CMR Tunis-Tunisie	77
2.2. Détermination du montant de l'indemnité	77
3. Indemnisation en matière de la couverture P&I Club	78
3.1. Prise en charge à ALCUDIA	78
3.2. Transfert des passagers, leurs bagages et leurs véhicules par EL DJAZAÏR II.....	78
3.3. Constatations de l'expert Fériel KHALI	78
3.4. Détermination du montant de l'indemnité	79
4. Récapitulatif du sinistre	81
5. Rapport Sinistre / Prime (S/P)	82

CONCLUSION GENERALE

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

GLOSSAIRE