

III-28

INSTITUT INTERNATIONAL

DES ASSURANCES

No. 4130
Date 7-11-77

Memoire de fin de stage

presente par MBA MVE Remy

L'AGENT GENERAL D'ASSURANCE

AU GABON

Libreville le 20 Oct 1977

INSTITUT INTERNATIONAL

DES ASSURANCES

I. I. A ARRIVÉE
No 4130
Date 7.11.77

Memoire de fin de stage

présenté par MBA MVE Remy

L'AGENT GENERAL D'ASSURANCE

AU GABON

Libreville le 20 Oct 1977

I N T R O D U C T I O N

Il est de règle que les Etudiants de l'Institut International des Assurances de YAOUNDE (cycle supérieur) effectuent, à la fin de leur première année d'études, des stages de vacances auprès de la Direction du Contrôle des Assurances ou dans les Sociétés d'Assurances de la place.

A la fin des dix semaines de stage, un mémoire est rédigé par chaque stagiaire et déposé à la Direction de l'Institut.

J'ai été affecté par la Direction du contrôle des Assurances à la Société "LES ASSUREURS CONSEILS GABONAIS FAUGERE ET JUTHEAU & Cie, agent général de la Société Nationale Gabonaise d'Assurances et de Réassurances "SONAGAR" Cette Société est associée au groupe FAUGERE ET JUTHEAU qui exerce ses activités dans le monde entier. J'annexe au présent mémoire une note détaillée sur les activités du groupe.

En accord avec Monsieur MILAN, Directeur de l'Agence de LIBREVILLE des A.C.G. et responsable de mon stage, nous avons choisi comme sujet de mémoire "L'Agent Général d'Assurances au GABON".

Le rôle de l'Agent Général d'Assurances, personne morale, est celui d'un porte-parole ayant ^{avec} le contact direct ^{avec le} du public. Dans ce rôle de conseil et d'informateur, l'Agent Général est irremplaçable, même dans des Sociétés dont la gestion des sièges sociaux est automatisée.

?
Seulement sa "silhouette" devra évoluer. Car on lui demandera une compétence juridique et professionnelle étendue. D'avoir des connaissances de "prévention" auxquelles s'ajouteront les connaissances d'assurances afin de pouvoir être en tous points un "conseil en sécurité".

7
J'annexe à cet ouvrage un organigramme des Assureurs Conseils Gabonais, en vous indiquant les différents services dans lesquels j'ai effectué mon stage n'ayant pu, faute de temps, et compte tenu de l'importance de l'Agence, faire porter mon étude sur l'ensemble de l'Agence.

Succintement il faut préciser que les Assureurs Conseils Gabonais à LIBREVILLE sont organisés de la façon suivante :

- La Direction qui contrôle l'ensemble des Activités
- Trois Unités de gestion Autonomes ou "Sections" ayant chacun à leur disposition un service Production et un Service Sinistre à savoir :
 - Section "Batiment TP"
 - Section "Commerce et Industrie"
 - Section "Particuliers"

.../...

Deux Services Techniques regroupent les branches non décentralisées à savoir :

- Service Maladie-groupe-vie
- Service Transports Aviation
- Une Unité de gestion administrative et comptable.
- Un service regroupant les Services Annexes (Archives, entretien etc...)

Dans le présent mémoire, je décrirai donc les différents travaux que j'ai pu effectuer au cours de mon séjour² savoir :

*

- TITRE I PRODUCTION : Etude réalisée dans le service
Production de la Section "Particulier" Description de
l'Assurance Automobile
- TITRE II SINISTRE Etude réalisée dans le service sinistre de la Section
"Particuliers"
- TITRE III ASSURANCE TRANSPORTS MARITIMES Etude réalisée dans le service
"Transport Aviation"
- TITRE IV ASSURANCE TRANSPORTS TERRESTRES " "
- TITRE V RELATIONS ENTRE COMPAGNIE ET AGENTS
- 

TITRE I - PRODUCTION

(Etude détaillée de l'Assurance AUTOMOBILE)

C'est le service production qui "vend" les contrats d'assurance. En effet, quand un client arrive pour solliciter une proposition d'assurance, il est reçu au bureau de la production; la première chose qu'on demande à ce dernier est le genre de contrat qu'il entend souscrire: un contrat RC Chef de famille, un contrat incendie etc.../

Dans la majeure partie des cas, il s'agit surtout de l'assurance automobile que demandent les clients. Au Gabon, cette assurance est devenue obligatoire depuis le décret loi du 12 Juin 1962.

Le contenu de la police automobile de la SONAGAR, les Risques garantis

L'article 1er stipule: sont garantis ceux des risques ci-après désignés qui sont mentionnés aux Conditions Particulières :

- A - Responsabilité Civile
- B - Recours des tiers incendie
- C - Dommages éprouvés par les véhicules
- E - Vol
- D - Personnes transportées

L'article 4 donne une description des risques garantis :

Risque A - RESPONSABILITE CIVILE :

La Société garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir, à raison des accidents corporels ou matériels causés aux tiers par les véhicules automobiles désignés aux conditions particulières. La garantie s'étend :

- A/ aux accidents causés par les objets tombant des véhicules en circulation.
- B/ aux accidents causés par le véhicule remorquant occasionnellement un véhicule en panne ou remorqué lui-même par un autre, les dégâts subis par ces véhicules n'étant pas couverts.
- C/ aux dommages matériels résultant de jet flamme, d'incendie ou d'explosion consécutifs à un accident et à tous les accidents corporels résultant de jet de flamme, d'explosion ou d'incendie des véhicules (les dommages matériels non consécutifs à un accident faisant l'objet du risque B lorsque ce risque est assuré).
- D/ aux accidents causés aux tiers transportés, dans les limites prévues aux articles 9 et 10 de la présente police.

Enfin, en complément de la garantie Responsabilité Civile, la Société garantit à l'assuré, sans considération de responsabilité, le remboursement des frais réellement exposés à lui pour le nettoyage ou la remise en état des garnitures intérieures de son véhicule, de ses effets vestimentaires et de ceux des personnes l'accompagnant, lorsque ces frais sont la conséquence des dommages résultant du transport bénévole et gratuit d'une tierce personne blessée à la suite d'un accident de la route.

Risque B RECOURS DES TIERS INCENDIE

L'article 5 : la Société garantit les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile que l'assuré peut encourir à raison des dommages matériels causés aux tiers par les jets de flammes explosions ou incendie provenant des véhicules automobiles désignés aux Conditions Particulières ou des marchandises transportées sur lesdits véhicules et non consécutifs à un accident.

Risque C DOMMAGES EPROUVES PAR LES VEHICULES

L'article 6 : dispose que la Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages résultent soit d'une collision avec un autre véhicule soit d'un choc contre un corps fixe ou mobile, soit d'un versement sans collision préalable.

La garantie s'étend aux dommages éprouvés en cours de transport par eau, dans le ou les territoires indiqués aux Conditions Particulières. Toutefois, en cas de transport par mer, la Société ne couvre que la perte totale et ce exclusivement en cours de transport, sous réserve que le véhicule assuré soit chargé sur un navire à vapeur ou à moteur d'au moins 500 tonneaux et bénéficiant de la première côte du BUREAU VERITAS, entre pays où l'assurance est valable.

En cas de dégâts au cours d'un transport, l'assuré s'engage à les faire constater vis à vis du transporteur ou des tiers par tous les moyens légaux.

Si, lors d'un accident, les pièces ou accessoires nécessaires à la réparation du véhicule sont introuvables sur place ou d'un modèle périmé, l'indemnité afférente à ces pièces ou accessoires ne pourra pas être supérieure soit au prix du dernier tarif du fabricant en ce qui les concerne, soit au dernier cours coté.

Risque D - INCENDIE ET EXPLOSIONS

Article 7 : la Société garantit les dommages subis par les véhicules désignés aux Conditions Particulières, avec les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule, lorsque ces dommages résultent des événements suivants : incendie, combustion spontanée, chute de la foudre, explosion du moteur et toutes explosions en général, à l'exclusion de celles causées par la dynamite ou autres explosifs analogues.

La garantie ne s'applique pas au contenu des véhicules (marchandises transportées). Toutefois, la Société couvre, à concurrence de 100 F.F. ou de la contre-valeur en monnaie locale, les vêtements et objets personnels autres que bijoux, argenterie, billets de banque, espèces et valeurs.

Risque E : VOL

La Société garantit les dommages résultant de la disparition ou de la détérioration à la suite d'un vol ou d'une tentative de vol, des véhicules désignés aux Conditions Particulières, y compris les frais engagés par l'assuré avec l'accord de la Société pour la récupération desdits véhicules.

Risque D - PERSONNES TRANSPORTEES

Le présent contrat a pour objet d'accorder la garantie de ceux des risques définis ci-après dont l'assurance est stipulée aux Conditions Particulières en cas d'accidents corporels dont viendrait à être victime l'assuré c'est-à-dire :

A/ Le Souscripteur, le conducteur bénévole, les personnes transportées à titre gratuit, à partir du moment où ils montent dans le ou les véhicules automobiles désignés aux Conditions Particulières jusqu'au moment, inclus, où ils en descendent y compris de leur part tout acte de conduite, de mise en marche ou de réparation des véhicules en cours de route ;

B/ Le Souscripteur, les conjoints, ascendants, descendants, frères, soeurs, beaux-frères, belles-soeurs, beaux-parents, gendres, brus, beaux-fils et belles filles du Souscripteur, ou du conducteur, ou des personnes auxquelles le véhicule a été confié bénévolement, alors même qu'ils ne sont pas à bord, sous réserve que l'accident résulte d'un contact direct avec le véhicule en circulation.

C/ Le Souscripteur - personne physique - lorsque, occasionnellement, il prend place dans un véhicule de tourisme ne lui appartenant pas, qu'il fasse ou non acte de conduite.

Par personne transportée à titre gratuit : ^{il faut entendre} tout passager transporté sans rémunération même si, sans payer de rétribution proprement dite, il participe occasionnellement et bénévolement aux frais de route ou est transporté par l'Assuré à la recherche d'une affaire commune.

Par accident : ⁴⁴ toute atteinte corporelle ou intentionnelle de la part de l'Assuré et provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure. Sauf dans le cas visé au C/ la garantie porte exclusivement sur le ou les véhicules automobiles désignés aux Conditions Particulières. Au cas où le Souscripteur viendrait à mettre en circulation un nouveau ou de nouveaux véhicules soit en remplacement de ceux désignés, soit en supplément, la garantie ne s'appliquera aux nouveaux véhicules qu'après signature constatant la modification du risque et, le cas échéant de la prime.

LE CHOIX DE L'ASSURE

L'Assuré a la faculté de choisir le mode de contrat qui lui convient. Il peut opter pour la formule "tous risques" qui couvre tous les risques mentionnés sur la police, il peut aussi prendre un contrat "au tiers" comprenant la RC, l'Incendie et le vol. Dans certains cas, et selon les moyens financiers, le client peut s'assurer ^{*} seulement en RC.

La durée du contrat est fonction de la prime payée, elle s'étend de trois à douze mois suivant les cas.

LES DECLARATIONS DU CLIENT

Afin de calculer la prime qu'il va verser, le client doit déclarer :

- la puissance fiscale du véhicule à assurer
- la valeur vénale de celui-ci, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion, ou la valeur neuve.
- l'usage qu'il entend faire de ce véhicule.

.../...

La difficulté pour les assureurs réside dans le fait de savoir si l'on est ou non en présence d'une affaire nouvelle c'est-à-dire d'un client qui n'a jamais été assuré, ou s'il s'agit au contraire d'un client ancien assuré d'une autre Compagnie, mais qui la quitte soit à cause qu'il est mauvais payeur de primes, soit qu'il cause trop de risques et s'est vu le contrat résilié par son ex-assureur.

LE TRAVAIL DU PRODUCTEUR

Il consiste à enregistrer les déclarations du client dans un document appelé "Police Automobile" qui, comme nous l'avons vu, présente toutes les formes de garanties possibles (RC, Dommages, Incendie, vol, Personnes Transportées).

TARIFICATION

Après ces déclarations, l'Agent producteur procède à la tarification en calculant la prime qui convient à chaque forme de garantie, selon des pourcentages prédéterminés dans un livre "Tarif Automobile" tenu par l'Agent. ?

En Assurance Responsabilité Civile, il existe un barème qui tient compte de la puissance du véhicule exprimée en chevaux vapeur.

Agence : A C G Libreville
 Police n° : 160 001
 Durée contrat : 1 An
 Remplacement : /
 Code : 04
 Effet : 27/9/77
 Expiration : 26/9/78

ASSURE : Monsieur ONDO NZUE René
 BP. 3
LIBREVILLE

	PRIMES NETTES				
<u>AU</u>	RC	DOMMAGES	INCENDIE	VOL	PERSONNES TRANSPORTÉES
comptant					
PRIME	28 875	86 400	9 600	2 720	14 500
Réd. Flotte					
B N S					
TOTAL	28 875	86 400	9 600	2 720	14 500
Décompte de la prime	Prime nette	Coût Police	T.	T.P.Comptan	
du 27/9/77 au 26/9/78	142 095	500	1140	154 002	

DEMONSTRATION VEHICULE ASSURE "TOUS RISQUES"

Véhicule marque TOYOTA, puissance 7 CV, Valeur Vénale 800 000 F.CFA. Dans le tarif Auto 5 à 10 CV essence correspondent à une prime RC de 28 875 F.CFA.

Toujours dans le même tarif les dommages au véhicule ont un pourcentage de 10,80 % de la valeur vénale du véhicule.

La prime ~~aux~~ dommages sera : 800 000 F.CFA x 10,80 % = 86 400

Incendie du véhicule : pourcentage 1,20 % de la valeur vénale
soit : 800 000 x 1,20 % = 2 720

Personnes transportées, Monsieur ONDO a choisi la formule 4 soit une prime de 14 500.

La prime nette est donc:

RC	+	Dommages	+	Incendie	+	Vol	+	Personnes Tran
28 875		86 400		9 600		2720		14 500
		=	142 095	F.CFA				
		=====						

à cette prime nette, on ajoute :

- 1) Coût de police forfaitaire de 500 F.CFA
- 2) Les taxes 8% de la prime nette et du coût de la police.

Pour ce véhicule nous avons utilisé le tarif 1 qui correspond à l'usage personnel.

APPLICATION DES B.N.S. (Bonification pour non sinistre).

En cas de reconduction de l'assurance, l'assuré qui n'a pas ^{sceleré} causé de risques, bénéficie d'une bonification ^{pour} non sinistre dont les ~~taux~~ ^{taux} ~~sont~~ ^{sont} variables d'une année ~~sur~~ ^à l'autre :

- 10 % LORS DU PREMIER RENOUELEMENT SANS SINISTRE
- 15 % LORS DU SECOND RENOUELEMENT SANS SINISTRE
- 20 % LORS DU TROISIEME RENOUELEMENT SANS SINISTRE

Aucune réduction supérieure ne pourra être accordée pour une plus longue durée.

En cas de sinistre la prime fixée au tarif sera rétablie dès la plus prochaine échéance annuelle.

L'ATTESTATION D'ASSURANCE

Après avoir payé la prime à l'assureur, l'Agent du service production délivre à l'Assuré un document appelé "ATTESTATION d'ASSURANCE".

Ce document contient un numéro d'ordre, puisqu'il est extrait ^{d'} dans un carnet spécial, le numéro de police du véhicule qu'on vient d'assurer, la marque du véhicule, le numéro d'immatriculation, la date d'effet de la police, les garanties accordées par le contrat, le type de remorques et il est revêtu de la signature de l'Agent mandataire de la Compagnie.

Cette attestation n'est qu'une présomption de garantie, car, l'assureur peut s'exonérer de son obligation de prendre le sinistre en charge, s'il parvient à prouver que ce risque n'entre pas dans le cadre des garanties accordées.

Seule la garantie Responsabilité Civile est obligatoire.

LA CRITIQUE DU SYSTEME EMPLOYE PAR LA SONAGAR

red En droit Français d'assurance, l'attestation n'est pas délivrée immédiatement à l'assuré. Quand un client se présente au service de la production pour une proposition d'assurance et après avoir payé la première prime on lui établit une note de couverture qui n'est valable que le lendemain à midi. Certes, on peut se passer de la note de couverture qui n'est qu'une attestation provisoire, mais le problème le plus important est celui de la date de prise d'effet du contrat, D'emblée une confusion semble régner dans l'esprit de l'assuré et de l'assureur quand on se pose la question de savoir si la remise de l'attestation vaut assurance. Autrement dit un client qui vient contracter une assurance à 9 heures du matin et consomme un accident à 9 heures 45 mn le même jour est-il couvert?. L'article 19 de la police d'assurance automobile SONAGAR déclare in fine que le contrat ne produit ses effets "qu'à partir du lendemain à midi du paiement de la première prime".

Or, la pratique semble déroger à cet article 19 et accorde le bénéfice de la garantie au jour et à l'heure du paiement de la première prime.

Pour éviter d'éventuels conflits entre les assureurs qui ont la charge de la rédaction de la police (à noter qu'on se trouve en présence d'un contrat d'adhésion) et les assurés, ne serait-il pas plus souhaitable de marquer dans l'attestation le jour et l'heure de validité en tenant compte de cet article 19 ou au contraire modifier la rédaction de cet article?

LE DOSSIER CLIENT

Après la remise de l'attestation à l'assuré, l'Agent du service production ouvre un dossier à celui-ci. Ce dossier est divisé en deux chemises : l'une contenant les actes rédigés par la Compagnie à savoir les avenants de suspension, de renouvellement, de résiliation etc ... et l'autre réservée à la correspondance échangée entre l'assuré et l'assureur.

LE CONTROLE DES GARANTIES

? Chaque producteur doit veiller au contrôle strict des garanties accordées et surtout à leur validité. A la suite de ce contrôle il établit des avenants. L'assureur doit rappeler à son client un mois à l'avance la date d'expiration du contrat pour permettre à celui-ci de reconduire son contrat moyennant une prime.

a) AVENANT DE RENOUELEMENT

? En cas de reconduction du contrat un avenant de renouvellement est établi par la Société, Article 8 alinéa 2 loi du 30 juin 1930 "Toute addition ou modification au contrat d'assurance primitif doit être constatée par un avenant signé des parties". L'avenant est joint au contrat avec lequel il ne fait qu'un.

? Comme l'avenant rempli lors de la souscription du contrat, l'avenant de renouvellement contient les garanties accordées et un texte spécial rédigé par la Compagnie : "D'accord entre les parties, il est convenu et agréé que le présent contrat est prorogé pour une nouvelle période de mois du au moyennant une cotisation égale à % de la prime annuelle, soit F.CFA

Il expirera de plein droit et sans autre avis le

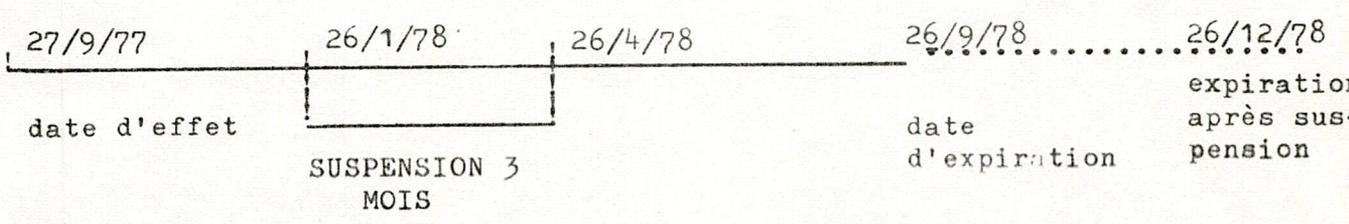
DONT' ACTE

Il n'est rien changé aux autres clauses et Conditions de la police"

b) AVENANT DE SUSPENSION

L'Assuré peut informer son Assureur par lettre recommandée ou par communications téléphoniques de son intention de suspendre le contrat pour une durée déterminée. A l'issue de cette information, l'Agent du service production rédige un avenant de suspension qui est établi sans frais ou prime au bénéfice de l'assuré. Cet avenant contient les mêmes mentions que l'avenant de renouvellement, mais le texte rédigé par la Compagnie diffère. Car, il faut tenir compte de la période de suspension; ainsi à la fin du délai de suspension et à l'échéance du contrat, il faudra proroger celui-ci de la période pendant laquelle le contrat n'a pas produit ses effets. Toutefois cette période de suspension ne peut pas être supérieure à un AN.

EXEMPLE :



Le décompte des jours se fait du quantième au quantième. Dans notre exemple, le contrat a été suspendu pendant 3 mois et il devait arriver à expiration le 26 Septembre 1978. Acette date, nous ajoutons les 3 mois de suspension et la nouvelle date d'expiration devient le 26/12/78.

c) L'AVENANT DE RESILIATION

L'article 4 de l'Assurance en faveur des personnes transportées en automobile, imprimé SONAGAR, stipule dans le sixième cas de résiliation d) in fine "Dans les cas de résiliation au cours d'une période d'assurance, la portion de prime afférente à la période postérieure à la résiliation n'est pas acquise à la Compagnie, elle doit être remboursée au Souscripteur si elle est perçue d'avance". Le producteur établit donc un avenant de résiliation et calcule la ristourne de prime dûe à l'Assuré. Dans ce cas, il ne tient plus compte du "Coût de Police", si non des taxes.

Il existe d'autres formules d'avenants qui interviennent dans la vie du contrat d'assurance ~~ayant pour but de~~ le modifier.

L'article 7 A de l'Assurance Personnes Transportées stipule :
"l'Assuré; ses ayants droit ou le bénéficiaire désigné aux Conditions Particulières devront, dans les huit jours de la date à laquelle ils ont eu connaissance de l'événement en faire, par écrit ou oralement contre récépissé, la déclaration à la Compagnie ou à son Agence.

Sauf justification d'un cas fortuit ou de force majeure, l'inaccomplissement, dans les délais prescrits de cette formalité fait perdre tout droit à l'indemnité.

Ils doivent, en outre, faire connaître, dans ce même délai de huit jours et à leurs frais, au siège de la Compagnie ou de son Agence, les circonstances et le lieu de l'accident, ainsi que, si possible, les noms et adresse des témoins, et transmettre au Siège de la Compagnie le certificat du médecin appelé à donner les premiers soins, et relatant l'accident et ses conséquences probables.

Ultérieurement, ils doivent communiquer à la Compagnie tous documents nécessaires à l'estimation de l'état du blessé, et ce, pendant toute la durée du traitement médical jusqu'à guérison ou jusqu'à consolidation si l'accident entraîne une invalidité permanente"

Chaque Compagnie dispose d'un imprimé spécial dans lequel on enregistre les déclarations d'accidents.

LE CONTENU DE L'IMPRIME "DECLARATION DE SINISTRE AUTOMOBILE"

Dans cet imprimé on trouve le nom de l'Agence, le numéro du sinistre, le numéro de police, la sous-catégorie, l'évaluation du sinistre, la date, l'heure, le lieu de l'accident et la position du véhicule en marche (venant de --, se dirigeant vers).

Cet imprimé est scindé en deux parties :

- ^{sur} dans un côté on indique ^{le numéro} le nom du véhicule assuré A, le nom du conducteur, le nom de l'Assuré, sa profession, son adresse, le numéro et la catégorie du permis de conduire, la date et le lieu de délivrance de ce permis, pour les permis C et D on tient compte de la date du dernier renouvellement, la marque du véhicule assuré, sa force, le numéro d'immatriculation, l'usage, la nature des dégâts.
- l'autre côté est réservé à la partie adverse B ^{et autres} contenant outre les renseignements que l'on insère dans la partie réservée au véhicule assuré A, le nom de la Compagnie d'assurance du tiers, les noms, ~~et~~ prénom et adresse des personnes blessées, la nature de ces blessures.

En bas de l'imprimé ~~il~~ il ya les noms et adresse des témoins et un questionnaire s'il ya eu ou non un constat de police ou un procès verbal de gendarmerie.

En tournant l'imprimé, ~~une~~ ^{il} y a une partie réservée aux circonstances détaillées de l'accident et une autre partie pour le plan, on y indique aussi la date de déclaration de l'accident, le tout revêtu de la signature de l'Assuré

L'Agent doit également remplir une partie qui lui est réservée : le numéro de police, le numéro de l'avenant, la date du paiement de la prime, le numéro d'immatriculation du véhicule et son usage ainsi que les garanties accordées. La Responsabilité civile est illimitée ; la R T I (Recours des tiers incendie) est limitée à un plafond de 25 000 000 F.CFA. Les garanties incendie et vol se plafonnent à concurrence de la valeur vénale du véhicule. La garantie dommages est indépendante de la volonté du client lui-même et ceci moyennant la prime.

LE PROBLEME DES FRANCHISES

La franchise est un système dans lequel l'Assuré conserve à sa charge une part du sinistre.

Quand cette franchise est inassurable, on parle de décourt obligatoire par le contrat.

En Assurance Auto, il y a l'assurance "Tous Risques" il est précisé qu'en cas de sinistre, le propriétaire de la voiture garde à sa charge un certain pourcentage de la valeur des réparations du véhicule. Si l'accident est imputé à une autre personne, l'Assuré peut récupérer ce pourcentage *et le reverser à l'assuré.*

POURQUOI CETTE FRANCHISE ?

Pour moraliser le risque c'est-à-dire moraliser le comportement des assurés.

En droit commun la franchise est opposable au tiers c'est-à-dire qu'il n'aura que le dommage moins la franchise.

Il existe deux catégories de franchises : les unes obligatoires et les autres facultatives.

a) LES FRANCHISES D'AVARIES OBLIGATOIRES : Elles sont réglementées par les circulaires du 4 Mai 1962 et du 7 Mars 1967. Elles sont toujours déduites du montant des réparations, sans réduction de la prime pour les catégories suivantes :

- Véhicules de catégorie 1
- Véhicules de catégorie 2 dont la force fiscale est au moins égale à 9 CV.
- Véhicules des catégories : 3 (Transport public des marchandises, ~~3~~4 (Transport public des voyageurs)
 - 6 (Véhicules confiés à des garagistes
 - 7 (Auto - Ecole)
 - 8 (Location sans chauffeur)
 - 9 (Engins mobiles de chantier)
 - 10 (Tracteurs forestiers)

le montant de cette franchise obligatoire est le suivant :

Catégorie 1 : 1 à 9 CV	Catégorie 2 à partir de 9 CV	Minimum	Réduction
10 000 F.CFA	10% du montant des réparations avec un minimum de 30 000 F.CFA et un maximum de 60 000 F.CFA	30 000 F.	20% du montant des réparations avec minimum de 50000F CFA et maximum de 500 000 Fr
Tarif 969			insérer la clause
Insérer la clause N° 15	Insérer la clause N° 16	Insérer la clause N° 15	N° 20

Les Assurances "Tierce" peuvent également être souscrites avec une franchise facultative dont le montant est toujours déduit des indemnités et frais dus au souscripteur pour chaque sinistre.

Les franchises pourront donner lieu aux réductions ci-après par la prime "Tierce".

EXEMPLE DES VEHICULES DE LA CATEGORIE 1

franchise en pourcentage de la valeur neuve du véhicule	Minimum	Réduction
5 %	30 000 F.CFA	20 %
7 %	40 000 F.CFA	25 %
10 %	50 000 F.CFA	35 %
14 %	80 000 F.CFA	40 %
17 %	100 000 F.CFA	45 %
25 %	150 000 F/CFA	50 %

I/ REGLEMENT DES SINISTRES MATERIELS

Les Conventions modernes de règlement de sinistres étant peu connues au GABON, de nos jours la SONAGAR procède encore à la procédure traditionnelle caractérisée par un retard plus ou moins considérable.

ETUDE DES RESPONSABILITES

Après avoir vérifié si l'adversaire a tort et vérifié si le permis de conduire est en état de validité (à noter que les permis C et D doivent être renouvelés tous les Cinq Ans), l'Agent du service sinistres établit deux sortes de quittances de règlement :

a) Quittances vertes : Elles sont le plus souvent établies au profit des tiers. Le montant des réparations et les frais d'immobilisation fixés arbitrairement à un ou deux jours doivent être reportés dans la quittance.

Vague et imprécis
nd
 Pour des réparations supérieures à 50 000 F.CFA, on procède d'abord à l'expertise du véhicule du tiers. Ainsi la quittance contiendra outre le montant du rapport de l'expert, les frais d'immobilisation par lui fixés et les taxes. Quand l'assureur adverse a signé cette quittance, on la fait accompagner de la lettre formule CX3. C'est après l'accusé de réception de cette lettre que l'on émet un chèque de règlement au profit du tiers lésé.

b) Quittances dommages : Pour les assurés de la Compagnie, on suit le même procédé que pour les tiers, mais les frais d'immobilisation ne sont payables qu'après recours. On déduit la franchise du montant de la réparation. Il faut remarquer qu'en cas de vol la franchise n'est pas opposable.

.../...

Pour les quittances dommages dont le montant des réparations est inférieur à 50 000 F.CFA, on soustrait la franchise et immédiatement un chèque est émis à l'ordre de l'Assuré.

Pour les dégâts importants c'est l'expert qui fixera le montant des réparations auquel on ajoutera les taxes, tout en déduisant la franchise. Si la valeur vénale du véhicule est supérieure à la valeur assurée, on applique la règle proportionnelle :

- en cas de vol	:	Montant du sinistre x	$\frac{\text{Valeur Assurée}}{\text{Valeur Vénale}}$
- en cas de dommages	:	Montant du sinistre x	$\frac{\text{Valeur Assurée}}{\text{Valeur Neuve.}}$

Il faut toutefois ajouter que la mise en épave d'un véhicule est décidée par l'expert qui détermine dans son rapport les sommes à allouer à la victime.

II REGLEMENTS DES SINISTRES CORPORELS

Le principe est qu'en cas de sinistres corporels, la SONAGAR confie le dossier à l'un de ses avocats. Exceptionnellement, certains dossiers peuvent être gérés par elle ou ses Agences. On tiendra ainsi compte du certificat médical délivré par le médecin traitant^{et} qui renfermera la nature et la gravité des blessures. Un certificat de consolidation est aussi délivré à chaque victime pour permettre de calculer le prétium doloris suivant un barème élaboré par le groupement des assureurs du GABON.

A la ^vsurenance d'un décès, l'Agent Général envoie des documents à la Direction Générale qui missionnera un avocat pour la défense des intérêts de la Compagnie et de son client.

Après les délibérations du tribunal compétent et fixation des dommages intérêts un chèque est établi au profit des ayants droit de la victime.

OBSERVATIONS : Très souvent, il arrive que le client qui se présente à la Compagnie d'assurance pour faire les déclarations d'accident ne puisse pas reconnaître ses torts, ce qui aboutit à des déclarations contradictoires rendant difficile la position de l'assureur, qui, n'étant pas un prophète ne peut contester la véracité des faits allégués et l'on tombe sur le terrain du partage des responsabilités. Alors qu'un régime strict de constat de police ou de procès verbal de gendarmerie fera naître un climat de méfiance qu'à tout prix il faut écarter entre les assurés et les assureurs et compter beaucoup plus sur la bonne foi de chacune des parties.

FORME DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME

L'accord des parties est concrétisé par l'apposition d'une signature au bas d'un texte dont la forme est libre. Le contrat est formé dès l'échange des accords. Si la pièce signée contient le texte intégral du contrat, on l'appelle police.

LA POLICE

C'est un document contenant l'énumération des objets et risques assurés et les conditions de la garantie donnée par les assureurs.

Cette pièce peut être établie sous la forme que les parties jugeront convenable. En pratique il existe des imprimés de police ou polices types correspondant à la garantie normalement demandée par les différentes catégories d'assurés, armateurs, constructeurs, chargeurs.

Ces polices diffèrent selon le type de voyage, de marchandises ou de garantie dont il s'agit. On les classe en trois grandes catégories : corps facultés, construction. Les polices spéciales n'en diffèrent que par des détails faisant l'objet de clauses particulières.

Il existe cinq polices types pour les voyages maritimes :

- la police sur corps de navire
- la police sur corps de navire de pêche
- la police sur corps de navire de plaisance, voiliers, navires à moteur auxiliaire
- la police sur facultés (marchandises)
- la police sur risques de construction.

PRESENTATION D'UNE POLICE D'ASSURANCE MARITIME

Sur la police, il y a une série d'articles imprimés ^{et} divisés en chapitres. L'objet de l'assurance, le voyage couvert ^{et} le taux de ~~la~~ prime ainsi que la somme souscrite par chaque assureur doivent figurer sur la police. En cas de modification du contrat, type, les parties ont la faculté d'ajouter des clauses supplémentaires dérogeant aux premières ou les complétant. Ce sont ~~des~~ clauses additionnelles si habituelles qu'elles sont rédigées d'avance et imprimées sur les feuilles gommées qu'il suffit de coller à la suite de la police proprement dite. En cas de contradiction entre les clauses de la police type et celles qui y ont été ajoutées, ces dernières priment les autres et les clauses manuscrites ou dactylographiées priment à leur tour celles additionnelles.

LE CONTENU DE LA POLICE

Pour la lecture d'une police, l'assuré ne doit pas s'attacher à l'ordre des articles

Il doit y trouver :

- a) la description de l'objet assuré
- b) le voyage ou les mers où cet objet est sous la garantie des assureurs et hors desquels il ne l'est plus.
- c) le temps pendant lequel il est assuré
- d) la valeur qui lui est attribuée par l'assuré et qui est acceptée ou non par les assureurs
- e) la valeur réelle de l'objet en risque si la police n'est pas établie pour la valeur entière de cet objet.

Il étudiera :

- f) les risques contre lesquels il est couvert. L'assuré ne connaîtra exactement la garantie donnée qu'en tenant compte à la fois de la liste des risques couverts et celle des risques exclus. Il cherchera comment sera la somme que l'Assureur lui devra en cas de sinistre. Il en trouvera les éléments sous plusieurs rubriques ;
- g) la valeur admise par les assureurs en cas de perte totale ou partielle.
- h) la part de cette valeur qui restera à sa charge sous forme de franchise de route, de franchise ou pour cause de vétusté ;
- i) les principes d'après lesquels les valeurs sont arrêtées si elles ne figurent pas à la police.
- j) le mode de constatation des dommages et d'estimation des avaries.
- k) le maximum de responsabilité des assureurs à l'occasion d'un même sinistre ou voyage.

Les autres clauses des polices sont d'un ordre plus général et devraient trouver place dans le code de commerce. Elles traitent :

- l) des obligations de l'Assuré
- m) des délais prévus pour les différentes formalités
- n) de la résiliation de la police, soit à l'amiable, soit pour cause d'insolvabilité d'un des contractants
- o) de la compétence des tribunaux.

FORMES DE POLICES

La police peut être établie sous deux formes :

- un acte passé devant notaire ou un courtier-juré.
- un acte sous seing privé

C'est cette dernière forme qui est le type utilisé dans les relations directes entre assureur et assuré. La police sous seing privé doit être établie en double original, signée des deux parties, ou tout au moins ^{de} leurs mandataires.

MENTIONS OBLIGATOIRES DANS LE TEXTE DE LA POLICE

Le code de commerce les énumère dans l'article 332. Les points importants sont :

la date de la signature (avant ou après midi)
les lieux et port de départ et d'arrivée
le nom de l'assuré
la nature et la valeur des objets assurés
le nom du navire
le temps de la garantie
la somme assurée
la prime.

En outre, on doit y indiquer les risques couverts.

PRISE D'EFFET DE LA POLICE

Il ne faut pas confondre la formation du contrat avec la date de prise d'effet.

Les deux parties sont liées dès l'échange des consentements marqués par la signature d'un arrêté, par l'envoi d'une lettre et la réception de l'accord de l'autre partie.

La prise d'effet précisée dans le texte de la police est quelquefois subordonnée au paiement préalable de la prime.

La police produit ses effets depuis le moment de l'accord des parties jusqu'au moment de la suspension de garantie, où l'assuré se trouve subitement sans protection.

L'échange de consentement établi en premier lieu l'obligation pour l'assuré de payer la prime qui sera due à l'échange convenu et lui interdit de faire couvrir le même risque sur une autre police. Les polices à temps sur factés.

LES POLICES D'ABONNEMENT

Il y a une différence fondamentale entre une police au voyage et une police d'abonnement. De même qu'il faut distinguer la police d'abonnement utilisée par le titulaire pour son propre compte et la police d'abonnement à laquelle est appliquée un aliment sur l'ordre d'un tiers.

Les assureurs et l'assuré titulaire de la police d'abonnement se jurent une fidélité annuelle, mais renouvelable par tacite reconduction.

La police est soumise à des modifications, à des additions, à des suppressions, si bien que le texte devient incommode, avec trop d'avenants et il est l'objet d'une rédaction nouvelle, d'une "refonte".

Le contrat est basé sur la promesse formelle de la part des assureurs que tout ce qui voyage aux risques de l'assuré se trouve sous leur garantie, et de la part de l'assuré de déclarer tous ces voyages aux assureurs et paiera la prime qui y correspond.

ENGAGEMENT DE L'ASSURE

L'assuré

Il fixe lui-même la limite de l'engagement qu'il prend. C'est en tête des Conditions Particulières que l'on trouve cette précision fondamentale : elle indique

- red*
- a) les marchandises sur lesquelles porte l'accord
 - b) les voyages auxquels il s'applique.

Les formules qu'on emploie sont "Toutes marchandises de son commerce ou de sa fabrication" et pour les voyages "Tous voyages de GLOBE à GLOBE".

Certains assurés peuvent avoir une conception différente et limiter l'"aliment" à certaines de leurs fabrications, à *leur* partie de leur commerce, à l'importation ou à l'exportation. Ils peuvent avoir plusieurs polices correspondant à des régions différentes.

qui
Une fois ce cadre a été fixé, l'obligation qui incombe au titulaire de la police est formelle. Tout ce qui voyage dans ce cadre pour son compte et à ses risques, toute assurance mise à sa charge dans un contrat sera appliqué à la police d'abonnement.

ENGAGEMENT DE L'ASSUREUR

Il s'engage à accepter le risque dès sa naissance, indépendamment de toute déclaration. C'est le changement et non la déclaration qui donne vie à la garantie, autorise la perception de la prime et met en mouvement le mécanisme de déclarations, de présentations d'avenants de resortie de prime, d'émissions de certificats d'assurance et de réclamations, constats d'avaries.

recueil de déclarations et renseignements

Avec la police au voyage, la signature de celle-ci constitue le début de la garantie, le titulaire de la police d'abonnement a une garantie en puissance et qui n'attend que le commencement du voyage pour se concrétiser.

Engagement de l'Assureur *sur* avec une police "Tiers chargeurs". Il faut distinguer entre la police d'abonnement et la police "Tiers chargeur" à laquelle on réserve actuellement le nom de "police flottante" qu'on utilisait pour toutes les polices accordant une garantie contractuelle sans accord spécial des assureurs.

La police "Tiers chargeurs" signée entre les assureurs et une maison travaillant pour le compte de tiers comporte un texte comparable à celui de la police abonnement, avec franchise, taux de la prime, etc... Il contient l'engagement du titulaire d'appliquer à la police tous les risques pour lesquels il reçoit ordre de faire assurer, à moins d'instructions spéciales désignant *↑ au* autre assureur. Le véritable intéressé à l'expédition n'a aucun engagement préalable vi-à-vis des assureurs signataires de la police "tiers chargeur".

Pour que la garantie prenne naissance, il faut l'expression de la volonté de l'assuré lui-même qui constitue l'engagement de payer la prime et le désir de profiter de la garantie définie à la police. Il y a un engagement sous condition de la part du titulaire et des assureurs et aucun engagement de la part de l'assuré réel, donc pas d'automatisme de garantie.

le bénéficiaire
Alors que le titulaire de la police d'abonnement est assuré automatiquement, le client de la police "tiers chargeurs" est tenu couvert dès qu'il a donné l'ordre d'assurance. Les polices "tiers chargeur" sont généralement établies au nom des Compagnies de navigation ~~et~~, de transitaires et encore de certains commissionnaires en marchandises; on peut donc faire une distinction absolue entre la police d'abonnement et celle dont le titulaire se sert pour rendre service à ses propres clients.

DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

article 32, l'Assuré s'oblige à déclarer en aliment aux assureurs et les assureurs s'obligent à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables, toutes les expéditions faites pour son propre compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à la charge etc...

APPLICATIONS A LA POLICE D'ABONNEMENT

a) toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Les expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite aux assureurs dans les 8 jours au plus tard de la réception des avis nécessaires, ce délai est réduit à trois jours (Dimanche et jours fériés non compris pour voyages au cabotage français.

Application à la police tiers chargeur

b) toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pouvoir à l'assurance à condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement; les expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs.

NECESSITE ^{d'un} DE L'INTERET

c) l'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance coupé par tiers ne donne pas droit d'application à la police

SANCTION

Faute par l'assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article en considération desquelles la police d'abonnement est souscrite, toute réclamation produite sous l'empire de la police sera de plein droit irrecevable, quelque soit la date à laquelle s'est produit le sinistre qui en fait l'objet, et les assureurs pourront résilier sans délai la police, sans préjudice du droit pour eux d'exiger le paiement de primes afférentes aux expéditions non déclarées, ainsi que le remboursement des sommes réglées par eux pour des sinistres survenus postérieurement à l'inobservation par l'assuré desdites obligations.

CONTROLE :

Les assureurs pourront toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations

marque de clarté

FACULTES APPLICABLES A LA POLICE

a) Pour compte propre : Ne sont applicables que les marchandises spécifiées, et pour les voyages définis aux conditions particulières ; à défaut de limitation, la police couvre toutes les marchandises, à l'exception de celles énumérées dans l'article 4. L'engagement pris par le titulaire porte sur la totalité des marchandises définies ci-dessus quand elles voyagent à ses risques, ceci est appliqué aux marchandises vendues à destination par le titulaire de la police ou achetées par lui (F.O.B.) port de départ) et aussi celles ~~sur~~ qui ne voyagent pas à ses risques mais pour lesquelles il a accepté d'effectuer l'assurance.

b) Pour compte de tiers

la police s'applique aux marchandises répondant à la définition du n° 1 pour lesquelles le titulaire a reçu de son mandant l'ordre de couvrir l'assurance. Cette latitude est limitée aux expéditions pour lesquelles le titulaire a agi comme "commissionnaire, consignataire ou autrement" le n° 2 de l'article 32 complète cette limitation.

FACILITES ACCORDEES AU TITULAIRE D'UNE "POLICE TIERS CHARGEUR"

Quelques fois, les assureurs donnent au titulaire de la police "Tiers Chargeur" une très grande facilité en n'exigeant pas que l'ordre d'assurance soit entre leurs mains pour se considérer comme "en risque". Ils introduisent dans la police la clause 23 : Expédition pour le compte de tiers dans la police d'abonnement. Par dérogation à l'alinéa b) du 1er paragraphe de l'article 32 des conditions générales, les expéditions faites pour le compte de tiers, dans les conditions prévues audit alinéa, seront couvertes en vertu de la réception par l'assuré de l'ordre d'assurance donné par le tiers mais à la condition formelle que la déclaration d'aliment aux assureurs ait été faite dans les délais prévus à l'alinéa a) du même paragraphe. L'alinéa b) de l'article 32 se termine par "ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs".

L'alinéa a) prévoit ^{que} la garantie st accordée aussitôt la mise en risque "à la condition formelle" que ^{la} déclaration soit faite par le titulaire d'une police dans un délai très court décompté du moment où l'assuré a reçu des avis nécessaires.

La clause additionnelle présente un avantage sensible pour le titulaire d'une police d'abonnement pouvant profiter à des tiers, ce qui est le cas général des transitaires et commissaires de transport.

La police d'abonnement crée pour son titulaire l'obligation de déclarer toutes les marchandises voyageant à ses risques. Cette obligation n'existe pas pour les tiers, assurés occasionnels qui jouissent de la faculté d'utiliser la police d'abonnement de leur commissionnaire, de leur transitaire ou l'armateur. Les assureurs doivent se protéger contre les tiers inconnus d'eux, qui attendraient un avis d'accident pour donner l'ordre d'assurance au titulaire de la police. Ils se portent de la même façon contre ce dernier s'il était de mauvaise foi et c'est ce qui explique le libellé de l'article 32. Avec cette clause additionnelle les assureurs admettent a priori la bonne foi du titulaire de la police d'abonnement et reconnaissent que la réception par lui de l'ordre d'assurer équivaut à la réception par eux du même document. Pourvu que l'ordre d'assurer lui soit parvenu avant la date du sinistre, les marchandises de son commettant sont garanties par les assureurs.

DECLARATION D'ALIMENT, OBLIGATION/ ACCEPTEE/ PAR LE SIGNATAIRE DE LA POLICE
RELATIVEMENT AUX DECLARATIONS

Le titulaire de la police a pris l'engagement d'adresser aux assureurs une déclaration "d'aliment" dans les 8 jours de la réception des avis nécessaires. C'est-à-dire qu'il n'a aucune obligation avant d'avoir reçu ces avis.

Par contre, il a une obligation formelle de respecter les délais sous peine de perdre le bénéfice ^{de la police} de la police. Dans la pratique cette annulation de la police est limitée à des cas de manquements répétés, mais en droit, les assureurs peuvent refuser leur garantie pour une seule expédition non déclarée à temps. Ils peuvent même s'appuyer sur ce manquement aux obligations de l'assuré pour demander aux tribunaux de prononcer la résiliation de tout contrat, en application de l'article 1184 du Code Civil.

L'assuré peut adresser la déclaration d'aliment au courtier qui a conclu la police, et c'est alors ^{ce} courtier ~~à qui~~ incombe l'obligation de la transmettre sans délai à l'assureur.

La déclaration d'aliment n'est pas un ordre d'assurance, l'ordre ^{ne peut} a été donné à la conclusion de la police. La déclaration d'aliment est l'envoi, dans les délais prescrits, de renseignements dont l'assureur a besoin. Renseignements qui doivent être exacts et ^{ou} engagent l'assuré.

rud Le titulaire de la police d'abonnement reçoit du courtier juré ou de l'apporteur de la police un carnet à souche et chaque déclaration doit comporter la description du risque, marchandises, voyage, nom du vapeur, valeur, condition d'assurance.

Comme l'assuré ne possède ~~pas~~ souvent qu'une partie des renseignements quand il établit la déclaration, il fait une "déclaration provisoire" qu'il complète après.

TRANSFERT AU BENEFICE DE LA POLICE D'ABONNEMENT

Il est effectué par endos quand la police est rédigée au nom du titulaire ou à son ordre. Comme il n'est pas possible de transférer la police elle-même, c'est l'"Avenant d'aliment" ou le "Certificat d'assurance" que le titulaire remet à son acheteur ou à son banquier après l'avoir endossé.

secret Ces polices portent qu'elles sont établies au profit ou "pour compte de qui il appartiendra". Dans ce cas, les mêmes documents fournissent à l'acheteur et aux banquiers la preuve que les risques ont été régulièrement couverts, il ne sera pas nécessaire de les endosser.

LA DECLARATION DU VOYAGE ASSURE

Le "Voyage assuré" commence au 1er point de départ de la marchandise. Quand l'assurance est au voyage, il est logique que ce point de départ figure aux Conditions Particulières.

Avec la police d'abonnement, et notamment avec la police tiers chargeur l'assuré doit, dans son propre intérêt, préciser ce qu'il entend par "point de départ" ce qui implique le paiement éventuel d'une prime supplémentaire correspondant au mode de transport jusqu'au port déchargement. Pour certains trajets, les assureurs ne demandent pas ces précisions, il est admis que ces trajets préliminaires sont toujours couverts cf article 33. .../...

CAS PARTICULIERS

a) accumulation dans un port autre que le port de départ ou de destination la limitation ne joue pas. L'assuré est garanti dans la limite de sa police pour chacune de ses cargaisons. Il a une obligation absolue de transmettre immédiatement aux assureurs la nouvelle reçue par lui du transbordement et du séjour des cargaisons dans un même lieu. Cet avis permet aux assureurs de se couvrir par une police de réassurance pour la partie du risque dépassant leur plein normal. Si l'assuré néglige cette communication, les assureurs pourront lui réclamer cet excédent perdu par eux faute d'avoir été avertis à temps.

L'assuré peut chercher une garantie très étendue et ne conserver qu'un minimum de risques. Dans ce cas il est disposé à payer une prime élevée.

L'Assuré peut, d'autre part, estimer que les dangers aux quels sa marchandise est soumise sont limités, bien connus et ne justifient pas la dépense d'une prime élevée. L'assuré qui a opté pour la formule dite "Tous risques" sera couvert contre les avaries, quelles qu'elles soient, communes ou particulières dans tous les cas non exclus de la police. Quand il présente une réclamation en prouvant ses droits au bénéfice de la police et notamment la mise en risque, ou chargement, les assureurs l'indemnisent à moins de prouver que ce risque est exclu par une des dispositions de la police. La preuve leur incombe.

Ce lui qui a préféré la formule (F A P) n'est pas couvert contre les avaries particulières mais, par exception, cette exclusion de garantie est levée si l'accident ayant causé la perte ou l'avarie figure sur une liste limitative insérée à l'article 2, 3. Pour bénéficier de cette dérogation, l'assuré doit établir et prouver la cause du dommage. Les assureurs devant cette preuve interviennent, s'il le faut pour faire valoir des excuses libératoires comme avec la police "Tous Risques".

ASSURANCE "TOUS RISQUES" article 2, N°2

Dans l'assurance "Tous Risques", sont aux risques des assureurs dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par des événements énumérés que généralement par fortunes de mer ou événement de force majeure.

ASSURANCE "F.A.P.SAUF" article 2, N°3

Dans l'assurance "F A P SAUF" sont aux risques des assureurs dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur, heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces : voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison : incendie, explosion, chute du colis assuré lui même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement, déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport; écroulement de bâtiments, por-tails, tunnels, ou autres ouvrages d'art, chute d'arbre, rupture .

.../...

DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX MODES D'ASSURANCES article 2 N° 4

Sont également aux risques des assureurs les frais exposés par suite d'un dommage ou ^{de la} perte matérielle garantis par la police.

Les assureurs garantissent, en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu.

Les risques à la charge des assureurs demeurent couverts dans les mêmes conditions même en cas de relâche forcée ou de chargement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de baraterie du patron.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurances.

LIBERTE DES CONVENTIONS

Les parties demeurent libres de convenir de tout autre mode d'assurance

Présentation de la garantie (Police)

- dommages donnant droit à réparation

- conditions exigées pour la reconnaissance de la garantie

le 3^{ème} paragraphe contient une liste d'événements les sens sont propres au transport maritime. On appelle ces événement qui y figurent des "accidents caractérisés".

le mode Que l'assuré ait opté pour le mode d'assurance "Tous risques" ou pour "F.A.P. Sauf", les conséquences d'un des ces événements engageront la responsabilité des assureurs, et entraîneront ~~un~~ paiement de l'indemnité sans franchise sauf pour les liquides.

nd Le second paragraphe relatif à l'assurance "Tous risques" ajoute, à cette garantie une couverture beaucoup plus étendue, la police, dans ce cas, comme les conséquences de "fortunes de mer ou événements de force majeure".

CORRELATION ENTRE LES FRAIS ENGAGES ET LA GARANTIE

au 4^{ème} paragraphe les frais exposés par l'assuré et dont il pourra revendiquer le remboursement (sans franchise) sont uniquement ceux qu'il a engagés "par suite d'un risque couvert" en vue de préserver les objets assurés garantis par la police d'un dommage ou d'une perte matérielle.

C'est uniquement quand l'assuré, agissant en bon père de famille, a pris des dispositions évitant aux assureurs un règlement d'avaries ou réduisant l'importance de son montant, qu'il sera remboursé.

RELATION ENTRE L'AVARIE COMMUNE ET LES RISQUES NON EXCLUS

Pour le remboursement de la contribution aux avaries communes, la condition posée est moins sévère. Les assureurs rembourseront à moins que l'événement ayant entraîné le sacrifice ne figure parmi ceux que la police qualifie d'"expressément exclus".

Si les conditions particulières dérogent à ces articles, relativement à l'un de ces risques, il n'est plus expressément exclu.

POLICES FLUVIALES

Police sur corps :

La police qui s'applique aux navires de fleuve et de rivière (péniches, automoteurs, remorqueurs, pontons, bateaux, lavoir etc...) ne couvre pas, comme la police maritime les risques de mer. Elle est rédigée d'une façon différente afin de garantir l'assuré contre "tous dommages et pertes matériels" sous réserve qu'ils résultent d'un "accident de navigation provenant d'une cause extérieure aux objets assurés".

Les événements figurant à la police sont "nauffrage, échouement, abordage, feu, foudre, vert, glace".
La police n'est applicable que "sur les fleuves, rivières, canaux et lacs officiellement reconnus navigables". Les avaries dues au mauvais entretien du bateau, à la négligence ou à la malveillance du batelier, au vice propre ne sont pas couvertes.

La responsabilité civile du batelier peut entraîner ^{des} dommages et intérêts fort élevés, notamment en cas d'avaries à un ouvrage d'art, à un navire de mer ou comme conséquence d'un incendie. En droit maritime, cette responsabilité est illimitée. Elle fait l'objet d'une clause spéciale dans la police et le chiffre de la garantie consentie par les assureurs est indépendant de celui qui a été fixé comme représentant la valeur du bateau.

On applique aux règlements de sinistre la règle proportionnelle comme pour les polices maritimes.

II Partie : Les assurances de responsabilité civile

ASSURANCE OBLIGATOIRE DE LA "RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR"

Le transporteur fluvial est considéré par ^{le} ce code de commerce comme "voiturier".

Il est responsable de ce fait de la marchandise prise en charge par lui, sauf s'il peut justifier d'un cas de force majeure ou établir qu'une avarie provient du vice propre de l'objet transporté.

Les cas de force majeure (imprévisibles, inévitables et insurmontables) à considérer en matière de transport fluvial sont rares. La responsabilité du transporteur est très étendue, la police qui couvre ce risque est appelée "police responsabilité du transporteur".

On arrive alors à cette situation paradoxale que celui qui paie la prime n'est pas assuré. L'assuré est le marinier, et le chargeur a une action directe contre lui, sans référence à la police. Or, cette police limite la garantie aux accidents de navigation, ou imputables à une cause extérieure aux objets assurés.

Le chargeur qui intente une action contre le transporteur fluvial conformément à l'article 105 du code de commerce ne trouve qu'une protection incomplète dans le fait qu'il est garanti indirectement par une police d'assurance de "responsabilité du transporteur".

.../...

ASSURANCE DES MARCHANDISES PAR LE CHARGEUR

Les assurances offrent au chargeur une police très libérale qui met le chargeur à l'abri du danger d'insolvabilité du marinier et des conséquences des cas de force majeure.

Cette "police marchandises" couvre les pertes et dommages matériels pouvant survenir à la cargaison transportée et qui résultent soit d'un cas de force majeure, soit d'un événement dont le transporteur *est responsable, même s'il s'agit d'un risque non garanti*

Le chargeur est donc garanti contre les accidents et les dommages (sauf cas de vice propre de la marchandise) à condition d'avoir conservé valablement le recours contre le marinier. C'est sur ce recours possible qu'est basée l'économie de la police, une garantie très large contre une prime très faible.

Il importe de savoir que la loi du 3 Janvier 1967 régleme la responsabilité des propriétaires de navires. Elle adopte les principes de la convention internationale de Bruxelles du 10 Octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

INTRODUCTION

L'assurance Transport terrestre indemnise l'assuré pour les pertes ou les dégâts subis par les marchandises confiées à des transporteurs publics routiers et ferroviaires ou ^{PM} les marchandises transportées par lui-même.

L'assurance "Transports Terrestres" est soumise à la législation générale des assurances ; le contrat est régi par la loi du 13 Juillet 1930.

Pour s'assurer, on s'adresse à son courtier ou à son agent d'assurance ou au siège social de la Compagnie.

POLICE AD VALOREM (à la valeur)

Le transporteur terrestre de marchandises peut souscrire comme son homologue de la maritime trois types de police :

- 1) un contrat "au voyage" pour un transport exceptionnellement assuré.
- 2) une police à alimenter ^{ou} "police d'aliment" dans ce cas chaque transport doit faire l'objet d'une déclaration d'aliment. La garantie de l'assuré est acquise dès la mise à la poste de l'avis d'aliment.
- 3) une police par abonnement ^{ou} "police d'abonnement" qui s'appliquera sans déclaration préalable à toutes les marchandises répondant aux critères retenus pour l'assurance.

Chaque trimestre, le transporteur fournira à l'assureur la déclaration complète de toutes les marchandises transportées.

C'est le genre de contrat qui convient pour des transports très particuliers ^{et} portant sur des marchandises bien déterminées.

LES DIFFERENTS TYPES DE GARANTIE :

GARANTIE ACCIDENTS CARACTERISES

L'obligation d'assurance est limitée à la seule garantie des conséquences des accidents caractérisés énumérés par l'article premier "Risques couverts" : C'est-à-dire que la compagnie garantit l'assuré contre les dommages matériels survenant en cours de transport terrestre au GABON aux objets transportés par le ou les véhicules désignés aux conditions particulières, et qui seraient la conséquence directe d'un des accidents caractérisés suivants collision du véhicule et/ou attelage ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile, bris de roues, bris de châssis, renversement du véhicule et/ou attelage, chute d'arbres, de constructions, de câbles aériens ou de rochers sur le véhicule et/ou attelage ou son chargement ; éboulement subit de terre ou de montagne ; affaissement subit de route ou de chaussée, écroulement des ponts ou de bâtiments, tunnels ou autres ouvrages d'art rupture d'attelage, chute dans les fossés, ravins, précipices rivières, fleuves, incendie, explosion du véhicule et/ou attelage ou de son chargement.

Sont également à la charge de la Compagnie les frais de sauvetage exposés à la suite d'un accident couvert, étant précisé que les frais faits pour terminer le voyage ne sont pas considérés comme tels.

La Compagnie garantit en outre le vol des marchandises consécutif à un accident couvert ainsi que leur vol avec le véhicule.

Toutefois la garantie du vol des marchandises est suspendue entre 21 heures et 7 heures du matin lorsque les véhicules transporteurs stationnent sur la voie publique.

EXCLUSIONS

Par contre l'article 2 exclut de la garantie les dommages qui seraient la conséquence d'autres cas que ceux prévus à l'article premier, ainsi que ceux résultant des causes suivantes.

- a) guerre civile ou étrangère, émeutes, mouvements populaires, actes de terrorisme ou de sabotage commis dans le cadre d'actions concertées de terrorisme ou sabotage ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.
- b) grève ou lock out, et généralement toutes conséquences de conflits du travail.
- c) effets directs ou indirects d'explosions, dégagements de chaleur, irradiations provenant de transmutation de noyau d'atome ou de la radioactivité, ou provoqués par l'accélération artificielle de particules.
- d) amendes, confiscations, mises sous séquestre, commerce prohibé ou clandestin.
- e) vice propre, vers et vermines, mesures sanitaires ou de désinfection.
- f) influence de la température.
- g) retards dans la livraison, différence de cours et généralement toute gêne ou empêchement apportés à l'opération commerciale relative aux marchandises transportées.
- h) tous frais quelconques, sauf ce qui est dit au paragraphe 3 de l'article premier.
- i) surcharge des véhicules ou attelages, la compagnie tolérant toutefois une surcharge de 20% par rapport à la charge utile mentionnée sur la carte grise,
- j) conduite par une personne non titulaire du permis de conduire afférent à la catégorie du véhicule ou de l'attelage.

La Compagnie ne répond pas des fautes intentionnelles ou dolosives de l'assuré.

L'article 3 donne une liste de marchandises non couvertes, les espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, ainsi que les actions, obligations, coupons, titres, et papiers, valeurs de toute espèce ne sont pas couverts par le présent contrat, non plus que les marchandises doublement hasardeuses et très dangereuses, telles qu'elles sont définies au jour de la souscription du contrat par l'assemblée plénière des Compagnies d'Assurance contre l'incendie les marchandises corrosives.

.../...

LA GARANTIE TOUS RISQUES :

Si l'obligation d'assurance est limitée à certains risques, la responsabilité du transporteur ne l'est pas et il est prudent d'envisager la garantie "étendue" ou "tous risques" qui couvre les avaries résultant de chocs en cours de transport, de mouille, etc ..., ainsi que le vol et l'incendie

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES PAR LE TRANSPORTEUR

C'est une assurance de dommages qui joue que le transporteur soit ou non responsable, du moment que l'événement qui est à l'origine des dégâts est couvert par le contrat.

Le transporteur peut contracter les deux sortes de garanties que nous venons d'étudier à savoir :

- la garantie accidents caractérisés
- la garantie "tous risques" qui est un contrat plus étendu.

L'assurance des marchandises par le transporteur est basée sur la valeur des marchandises transportées. La police prévoit toujours un capital plafond par camion et par événement. Si à l'occasion d'un transport donné la valeur des marchandises excède ce capital-plafond, l'assuré peut demander une extension de garantie.

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES PAR LE CHARGEUR

Le chargeur peut désirer soigner le contrat. Il peut obtenir des garanties analogues à celles du transporteur et suivant les mêmes modalités. Il doit savoir que cette assurance ne concerne que les risques de transport elle ne commence à courir qu'au moment où la marchandise passe au transporteur.

Les dégâts résultant d'un mauvais emballage par le chargeur, d'un mauvais arrimage si cette opération est faite par lui sont exclus.

DEMARCHES A EFFECTUER EN CAS DE SINISTRE

L'article 7 de la police d'assurance marchandises transportées par camion stipule que : "l'assuré ou ses ayants droit sont tenus, sous peine de conserver à leur charge tout ou partie de l'indemnité à laquelle ils pouvaient prétendre, dans la mesure du préjudice que l'inobservation des obligations qui suivent occasionnent à la Compagnie, à moins qu'ils ne justifient avoir été empêchés par une circonstance de force majeure.

1°) d'aviser la compagnie à son siège social, au plus tard dans les 24 heures, en cas de vol, dans les cinq jours dans les autres cas ; un avis immédiat par télégramme devra être envoyé à la compagnie si les dommages portent sur des animaux ou des marchandises périssables.

2°) de faire procéder à toutes constatations utiles sur les lieux du sinistre, en vue d'attester la réalité des faits qu'ils estiment leur ouvrir droit à indemnisation, soit par les autorités de police ou de gendarmerie, soit par un agent de la Régie, soit encore par un huissier ou à défaut, par des témoins extérieurs à leur entreprise.

3°) de sauvegarder les recours contre tous responsables.

.../...

4°) de prendre toutes mesures utiles à limiter les dommages et à sauvegarder les marchandises frappées par un sinistre et de suivre, à cet égard, éventuellement, les instructions de la Compagnie.

5°) de déposer plainte auprès des autorités de police ou de gendarmerie en cas de perte ou de vol, dès qu'ils en ont connaissance et au plus tard dans un délai de 24 heures.

6°) de tenir les marchandises endommagées à la disposition de l'expert, sans préjudice de ce qui est dit au paragraphe 4, ci-dessus.

L'expertise se tiendra à la diligence de la compagnie au lieu indiqué par l'assuré ou ses ayants droit comme étant celui où ils ont remis les marchandises endommagées après le sinistre.

Si l'assuré ou ses ayants droit et la Compagnie ne peuvent s'entendre sur la désignation expert unique, l'expert sera désigné par le tribunal du lieu où se trouvent les marchandises.

Dans l'un et l'autre cas, la mission de l'expert consistera non seulement à chiffrer les dommages, mais également à en déterminer les causes et circonstances exactes, et à prescrire, au besoin, les mesures propres à en limiter l'étendue.

Si l'expertise est amiable, chaque partie a le droit d'exiger, dans les quinze jours suivant le dépôt du rapport de l'expert, une contre-expertise amiable ou judiciaire.

Lorsqu'une part au moins des dommages est à la charge de la Compagnie, elle doit les honoraires de l'expert amiable et la moitié des honoraires de l'expert judiciaire. En cas de contre-expertise, les honoraires du deuxième expert sont intégralement à la charge de la partie succombante.

0

0 0

TITRE V - RELATIONS ENTRE COMPAGNIE ET AGENTS

Ce sont les agents généraux de la SONAGAR qui restent en contact direct avec les apporteurs de primes. Le travail de ces agences est en principe réglementé par la Direction générale.

need | La lettre circulaire n°5 du 15 Avril 1975 statue au niveau de chaque branche les rapports existant d'une part entre l'agence et d'autre part entre la Compagnie.

a) BRANCHE AUTOMOBILE

1) ENREGISTREMENT ET DECLARATION A LA COMPAGNIE

Tous les dossiers sont enregistrés par l'agent général sur de livres fournis par la compagnie. Chaque page du livre comporte deux feuillets dont l'original détachable est adressé à la compagnie dès que les déclarations ont été prise

Pour les sinistres corporels dont l'évaluation peut se chiffrer à plus d 1 000 000 F.CFA, le dossier est envoyé immédiatement à la direction générale sans attendre la fin du bordereau habituel.

2) POUVOIR DE REGLEMENT

need | Les garanties : dommages; vol; incendie, bris de glaces sont indemnisées directement par l'Agence sans accord préalable de la Compagnie.

Pour la garantie Responsabilité civile, il y a indemnisation directe du tiers lésé quand on se trouve en présence de dommages matériels se chiffrant à concurrence de 500 000 F.CFA.

jusqu' | Pour dossier corporels, l'agence n'a aucun pouvoir de règlement; de même que si le dossier la Responsabilité Civile des suites corporelles et matérielles, il est considéré à priori comme corporel.

3) GESTION

En ce qui concerne les garanties contractuelles, les pouvoirs de l'agence sont plus étendus pour la constitution intégrale des dossier, avant l'indemnisation et en vue de la présentation des recours dont elle est chargée. La même situation concerne aussi les dommages matériels.

En corporels, l'agence prend les mesures conservatoires nécessaires : demande de procès-verbal, ou de constat de police, expertise, constitution d'avocat. Les règlements s'effectuent par l'intermédiaire de l'agence sauf cas particuliers.

b) BRANCHE RISQUE DIVERS

1) enregistrement et déclaration à la compagnie, même procédé.

2) POUVOIR DE REGLEMENT

L'Agence peut indemniser directement les assurés ou tiers lésés à concurrence de 200 000 F.CFA. La responsabilité civile des corporels doit se régler avec l'accord préalable de la Compagnie.

3) GESTION

L'Agence a ^{de} larges pouvoirs de gestion et intervient au niveau du petit corporel ou des affaires non contentieuses.

c) BRANCHE INCENDIE

enregistrement et déclaration à la compagnie : la transmission du dossier est faite to de go.

2) POUVOIR DE REGLEMENT : L'Agence ne dispose d'aucun pouvoir de règlement C'est avec l'accord de la Compagnie qu'elle peut provoquer des mesures conservatoires nécessaires pour procéder à la constitution des dossiers.

La décision finale relève de plein droit à la Compagnie sauf, cas exceptionnels, les règlements se feront par l'intermédiaire de l'agence.

d) BRANCHE MALADIE

1) enregistrement et déclaration à la Compagnie

Il pose un problème particulier, car la déclaration du sinistre est en fait une demande de remboursement qui doit être effectué dans un délai très court aussi la Compagnie laisse à l'Agence la gestion des dossiers. L'Agence doit numéroter chaque demande de remboursement, l'ensemble des dossiers réglés dans le mois est repris dans des bordereaux comptables qui servent de base d'enregistrement de la Compagnie.

2) Les pouvoirs de règlements de l'Agence sont donc étendus du fait de la diligence.

c) BRANCHE TRANSPORT

1) enregistrement et déclaration à la Compagnie

Ce travail est effectué par l'Agence plus un avis d'ouverture de dossier mentionnant le risque sinistre, la nature des avaries ; une évaluation d'ouverture est adressée à la Compagnie.

2) POUVOIR DE REGLEMENT ET GESTION

la branche transport couvrant de "gros risques", l'initiative de règlement et la décision sont à la charge de la Compagnie.

f) BRANCHE AVIATION

1) enregistrement et déclaration à la Compagnie

L'Agence transmet automatiquement à la Compagnie les sinistres déclarés.

2) POUVOIR DE REGLEMENT ET GESTION

Dans ce domaine, il existe une étroite collaboration entre la Compagnie et l'Agence qui prennent ensemble la décision de règlement.

REMARQUE

Les branches Transport et Aviation présentant de gros risques, la Compagnie est obligée de se co-assurer et de se réassurer.

o

o o

C O N C L U S I O N S

tp

Le stage que j'ai effectué aux Assureurs Conseils Gabonais, s'est déroulé dans d'assez bonnes conditions, car, c'est au cours de ces dix semaines que j'ai vu et analysé la carrière qui s'ouvre devant moi, que j'ai été au contact du public, ce qui a favorisé mes relations humaines aussi bien au niveau des assurés qu'au niveau des employés de l'Agence. J'ai seulement regretté qu'une partie de responsabilité ne m'était accordée conformément aux directives et souhaits de l'Institut.

Les principales difficultés que l'on rencontre dans notre carrière résident dans le fait que la branche assurance reste encore très inconnue du public. "Lors d'une conversation avec un ami à qui je conseillais de souscrire une assurance vie, celui-ci avait retorqué: "est-ce qu'en achetant une assurance vie, il n'allait plus mourir?" cette argumentation m'a prouvé à plus d'un chef combien de fois notre carrière ne s'est pas encore épanouie. Aussi, le public se montre assez réticent envers les assureurs, certains assurables estiment que "les Assureurs sont des voleurs". Ce qui peut se comprendre au niveau de leur inconnaissance du langage employé par les assureurs. L'expression "Tous Risques" qui sort souvent de la bouche des assurés ne signifie pas que, quand on est garanti en "Tous Risques" à savoir ~~en~~^{contre} ~~des~~ dommages, ~~en~~^{en} incendie et ~~en~~^{en} vol, on ne peut plus se voir refuser le bénéfice de la garantie, car, dans la police, on retrouve des exclusions de risques, de même qu'on prévoit ~~des~~ cas de ~~la~~ déchéance.

Il ~~en~~ résulte de cet état de chose, qu'il serait beaucoup plus souhaitable de rendre notre métier plus ouvert au public, par une large diffusion du niveau de la publicité "lato sensu" : ~~des~~ émissions à la radio et à la télévision, organisation des campagnes d'informations, création des journaux spécialisés etc.../

Le problème qui se pose encore avec acuité est celui de la formation des cadres, l'Institut International des assurances de Yaoundé répond à ce souci en dispensant son enseignement à un double niveau celui des cadres supérieurs et celui des cadres moyens dont les cours sont envoyés à chaque pays membre de la C I C A (Conférence Internationale des Contrôles des Assurances"./

L'essai m'a permis à certains moments de détente et de réflexion, ce qui le rend intéressant. Des bords de style.
Amable.

10
20

Paris, le 3 janvier 1977.

GRUPE FAUGERE & JUTHEAU

COURTAGE D'ASSURANCES ET DE REASSURANCES

Les origines du groupe remontent à 1896, époque où le Syndicat des Industries Gazières en France chargea M. Raphaël POUJADE, alors Secrétaire Général de la "Compagnie Générale du Gaz pour la France et l'Etranger", de l'étude et de la mise au point d'un système préférentiel d'assurances, auprès de compagnies de premier plan. De là, naquit le Cabinet POUJADE et Cie auquel fut rapidement associé le gendre du fondateur, le Docteur FAUGERE.

Entre la première et la seconde guerre mondiale, le Cabinet développa très sensiblement son portefeuille mais essentiellement dans le domaine de l'industrie du gaz et de l'électricité dont il devint rapidement le principal courtier.

Monsieur Raymond JUTHEAU est entré dans l'affaire en 1937. Il était déjà l'associé du Docteur FAUGERE lorsqu'il devint son gendre, quelques années plus tard.

Depuis la dernière guerre et sous sa direction, le Cabinet, qui porte maintenant le nom de FAUGERE & JUTHEAU, a donné naissance à un groupe dont le rapide développement est essentiellement dû :

- à une diversification importante de son portefeuille dans tous les domaines de l'activité économique ;

- à une politique d'investissement en hommes, tant dans le domaine technique de l'assurance que dans ceux de la technique industrielle, du droit et de l'administration générale. Le groupe rassemble en effet actuellement de nombreux praticiens de l'assurance et eu égard aux diplômes, un ancien Inspecteur des Finances, plusieurs ingénieurs dont trois sortent de l'Ecole Polytechnique, un de l'Ecole Navale, quatre de l'Ecole Centrale, enfin plus de 25 juristes (Docteurs en droit, diplômés d'études supérieures de droit) ou diplômés de l'enseignement supérieur (ESSEC - ESCP - INSEAD, etc ...) ;

.../....

Le 3 janvier 1977

- à l'acquisition de divers cabinets de courtage d'assurance et de réassurance ;

- à l'implantation d'agences dans la plupart des pays d'Afrique Noire d'expression française ainsi qu'à Madagascar ;

- à des prises de participation substantielles dans des affaires similaires dans d'autres pays ;

- à la pleine utilisation des marchés d'assurance étrangers grâce, en particulier, à l'établissement de relations étroites avec des confrères étrangers dûment sélectionnés, notamment avec BLAND-PAYNE, l'un des tout premiers courtiers britanniques.

En 1973, un accord conclu avec MARLENNAN Corporation (maintenant MARSH & Mc LENNAN Companies) société holding américaine qui contrôle MARSH & Mc LENNAN, premier courtier mondial implanté dans plus de soixante pays, s'est traduit par un échange de participation débouchant sur l'acquisition par MARLENNAN d'un tiers du capital de FAUGERE & JUTHEAU S.A. (c'est-à-dire de la partie française du groupe FAUGERE & JUTHEAU), le groupe JUTHEAU devenant l'un des actionnaires privés les plus importants de son partenaire américain.

°
° °

Outre ses fonctions à l'intérieur du groupe et diverses activités exercées hors du domaine de l'assurance, Monsieur Raymond JUTHEAU est :

- Président d'Honneur du Syndicat National des Courtiers d'Assurance (S.N.C.A.R.),

- Administrateur d'une compagnie d'assurance française,

- Membre d'un des syndicats de Souscripteurs aux LLOYD'S de Londres,

- le seul Européen à siéger au Conseil d'Administration de MARSH & Mc LENNAN Companies.

°
° °

A l'heure actuelle, le groupe FAUGERE & JUTHEAU est le premier courtier d'assurance et de réassurance français. Il occupe à peu près 900 personnes dont 200 environ dans ses filiales à l'étranger.

./.

Le 3 janvier 1977.

Les sociétés faisant partie du groupe sont répertoriées dans les deux documents ci-joints ; l'un regroupe les sociétés établies en France et dans la Principauté de Monaco, l'autre les sociétés filiales et affiliées Outremer.

°
° °

FAUGERE & JUTHEAU S.A. est la principale société du groupe et emploie à elle seule environ 400 personnes. Outre son activité propre de courtier d'assurances, elle opère, vis-à-vis des autres sociétés du groupe tant en France qu'à l'étranger, comme un support dans tous les domaines et une source d'experts. Elle joue également le rôle de société holding contrôlant la partie française du groupe.

L'attribution des responsabilités à l'intérieur de la société est volontairement souple. Toutefois, on peut dire que la société fonctionne autour d'un ensemble de "Producteurs" épaulés par des services techniques (Incendie, Transports, Maritime, Aviation, Vie et Groupe, Risques Spéciaux, Juridique, etc...) ; les "Producteurs" étant responsables sur le plan technique assurance de toute la partie accidents et sur le plan commercial des contacts avec la clientèle. Les assurances des particuliers sont traitées à part.

Un département spécial a pour mission d'assurer la coordination de tous les services rendus à la clientèle française de MARSH & Mc LENNAN et est, de ce fait, responsable des liaisons avec les Etats-Unis.

Un autre département est chargé d'assurer une liaison permanente avec les sociétés du groupe situées à Monaco et Outremer. Ce département leur fournit, chaque fois que nécessaire, le support et l'assistance du groupe et de ses experts. Il joue également le rôle de coordinateur en ce qui concerne les clients dont les activités s'étendent aux pays étrangers où le groupe se trouve implanté. Le dispositif ainsi mis en place permet à de tels clients de pouvoir discuter et passer en revue, à Paris même et à tout moment, l'ensemble de leurs problèmes d'assurance y compris ceux qui doivent, en tout ou partie, être réglés à l'étranger pour quelque raison que ce soit (législation locale, mesures d'ordre pratique, etc...).

La création de nouvelles sociétés n'est pas exclue, notamment s'il s'agit d'assister, à l'échelon local, un client ayant d'importants intérêts dans une région quelconque du globe où le groupe ne serait pas déjà présent directement ou indirectement. C'est ainsi que les implantations africaines du groupe résultent en partie du souci de suivre sur place les affaires de certains clients à mesure que ceux-ci étaient amenés à se constituer des intérêts permanents en Afrique. Et c'est ainsi que le groupe vient de prendre une participation importante dans un cabinet de courtage iranien de premier plan.

°
° °

Le 3 janvier 1977.

On pourrait s'étonner de ce que plusieurs sociétés du groupe qui pratiquent le courtage d'assurance directe en France n'aient pas été intégrées dans FAUGERE & JUTHEAU S.A. Ceci tient tout simplement au fait qu'il a été jugé préférable de les laisser opérer sous leur propre raison sociale et dans une relative autonomie chaque fois qu'au moment de leur acquisition, ces sociétés disposaient (ou ont pu disposer rapidement) d'un encadrement adéquat, d'une réputation et d'un nom appréciés sur le marché, voire enfin pour certaines d'entre elles, même parfois les plus petites, de positions de premier plan dans des domaines spécifiques tels que : aviation, grands magasins et distribution, production de films, etc... Ces sociétés, comme celles d'Outremer, travaillent bien sûr en étroite collaboration avec FAUGERE & JUTHEAU S.A. et l'ensemble du groupe, bénéficiant en permanence de certains services communs et, chaque fois que nécessaire, de tout l'appui et de toute l'assistance qu'il est susceptible de leur donner.

°
°

Il importe de noter la présence, à l'intérieur du groupe, de l'UNION FRANCAISE DE REASSURANCE. Cette société, qui se consacre exclusivement au courtage de réassurance, emploie environ 70 personnes et se situe au tout premier rang en France dans ce domaine. Elle fonctionne bien sûr indépendamment des autres sociétés du groupe qui font, elles, de l'assurance directe ; mais elle se tient, ce qui est précieux, à leur entière disposition pour leur apporter, à la demande, tout son appui dans le placement de leurs réassurances facultatives.

°
°

Il convient enfin de signaler qu'en matière d'assurances Corps de Navire (privilège en France des courtiers jurés), le groupe a passé des accords avec l'une des premières compagnies françaises, la charge BOISTEL, qui s'est installée dans ses locaux afin de faciliter l'exercice de relations quotidiennes et très étroites.

°
°

La structure, l'expérience, le volume des affaires et la politique d'accords du groupe, non seulement sur le marché français mais aussi sur les marchés internationaux et notamment sur celui de Londres, le mettent en mesure, soit par l'assurance directe, soit par voie de réassurance, de traiter et gérer les contrats d'assurance les plus variés, intéressant une clientèle extrêmement diversifiée, notamment industrielle, en quelque région du globe que ce soit.