

IIA

Yaoundé

*CAMEROUN*

**RAPPORT DE STAGE ET D'ETUDES**

**Thème : Quelques aspects de la problématique de l'assurance  
des marchandises transportées.**

**Présenté par :**

**M. BOUBACAR Ousmane**

**2è Promotion 1994 - 1996**

**Directeur de stage :**

**M. KEITA Abdoulaye**

**Chef du Service Commercial**

**Inspection des Agences Générales**

**et Courtage de l'UGAN.**

## REMERCIEMENTS

*« Je remercie très sincèrement tous ceux qui ont contribué à l'élaboration et la confection de ce rapport de stage et d'études.*

*J'adresse ma profonde gratitude à Monsieur Harouna MOUSSA l'ami, le symbole du don de soi, à sa famille pour tout ce qu'ils m'ont apporté dans la vie, qu'ALLAH soit satisfait d'eux.*

*Enfin je n'oublie pas tous ceux qui m'ont soutenu dans ma carrière professionnelle.>>*

## S O M M A I R E

### INTRODUCTION GENERALE

### I° PARTIE : L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE

#### Introduction

#### Chapitre I : Les services administratifs comptables et financiers

Section I : Le service gestion des ressources humaines

Section II : Les services généraux et immobiliers

Section III: Le service comptabilité et finances

Paragraphe 1 : La section comptabilité

Paragraphe 2 : La section finances

Section IV: Le service recouvrement communication et formation

Section V: Le service informatique

Section VI: Le service contrôle de gestion

#### Chapitre II: Les services techniques

Section I : Le service production IARD

Paragraphe 1 : La section des contrats automobile des particuliers

Paragraphe 2 : La section des contrats automobile flottes

Paragraphe 3 : La section IARD

Section II : Le service Vie et Retraite

Paragraphe 1 : La section production décès

Paragraphe 2 : La section prévoyance retraite et rente éducation

Section III : Le service Santé Assistance et Transports

Paragraphe 1 : L'assurance santé

Paragraphe 2 : L'assistance

Paragraphe 3 : L'assurance transports

Section IV : Le service règlements

Paragraphe 1 : Le bureau chargé de la prise des déclarations de sinistres

Paragraphe 2 : La section règlements des sinistres matériels

Paragraphe 3 : La section règlements des sinistres corporels

**Section V : Le service réassurance**

**Paragraphe 1 : La réassurance obligatoire**

**Paragraphe 2 : La réassurance facultative**

**Section VI : Le service Commercial Inspection des Agences Générales et Courtage**

**Paragraphe 1 : L'action commerciale**

**Paragraphe 2 : L'inspection des agences générales et courtage**

**II° Partie : Quelques aspects de la problématique de l'assurance des marchandises transportées**

**Introduction**

**Chapitre I : Les raisons de la souscription du contrat et la pratique de l'opération d'assurance des marchandises transportées**

**Section I : Les raisons de la souscription**

**Paragraphe 1: Les impératifs économiques et sociaux**

**Paragraphe 2 : Les risques liés au transport des marchandises**

**Section II : La pratique de l'opération d'assurance**

**Paragraphe 1 : La position du problème**

**Paragraphe 2 : Les conséquences de la pratique et le rôle que doit jouer l'assureur**

**Chapitre II : Le règlement des sinistres en assurance des marchandises transportées**

**Section I : Le dossier de réclamation de l'assuré**

**Paragraphe 1 : La constitution du dossier sinistre**

**Paragraphe 2 : La présentation de la demande et le paiement de l'indemnité**

**Section II : L'exercice du recours par l'assureur**

**Paragraphe 1 : Les fondements du recours**

**Paragraphe 2 : Les difficultés de recouvrement et les solutions possibles**

**Conclusion :**

## LISTE DES ABREVIATIONS ET SIGLES

- UGAN : Union Générale des Assurances du Niger
- UAP : Union des Assurances de Paris
- CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
- IARD : Incendie, Accidents, Risques Divers
- FAP...Sauf : Franc d'Avaries Particulières Sauf
- F.O.B. : Free On Board
- CNUT : Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports
- IIA : Institut International des Assurances

## INTRODUCTION GENERALE

L'Union Générale des Assurances du Niger au sein de laquelle j'ai effectué mon stage pratique de fin de formation est une société de droit privé nigérien. Elle est née le 1er Janvier 1985 de la commune volonté de privés nigériens et étrangers d'occuper judicieusement une place dans un marché d'assurance de plus en plus florissant.

L'appartenance de l'UGAN au groupe UAP lui confère une notoriété tant nationale que régionale. Son chiffre d'affaires a atteint 2 743 522 859 Fcfa en 1995 devenant ainsi la première société d'assurances au Niger. En outre les sommes versées à l'Etat au titre des impôts et taxes se sont élevés durant le même exercice à plus de 100 000 000 Fcfa. Partant elle se place dans le petit cercle des sociétés commerciales jouant en ces temps de marasme un rôle économique et social indéniable.

Son rôle économique en tant qu'assureur demeure la préservation et le renouvellement de l'outil économique lors des sinistres et le financement de l'économie nationale par la collecte de l'épargne et son placement dans les banques.

Au plan social avec un effectif de 60 employés, un réseau de 11 agences générales, de plusieurs dizaines d'apporteurs indépendants et d'agents de recouvrement, l'UGAN apparaît en cette période de crise de l'emploi comme une société pleine de vitalité.

Toujours dans le domaine social nous pouvons citer les actions de sponsoring des activités sportives et culturelles. La société s'investit également dans les oeuvres sociales.

Une telle activité témoigne à n'en point douter du dynamisme de l'entreprise, dynamisme que manifestent certaines branches d'assurance telles l'assurance des marchandises transportées et ce en dépit de la crise économique. Mais notre étude n'a pas pour objet de montrer les tenants et les aboutissants de cette performance, elle vise plutôt à donner un éclairage à travers l'exemple de l'UGAN, sur quelques problèmes que pose la gestion de cette branche.

Après avoir décrit dans une première partie l'organisation et le fonctionnement de la société, nous parlerons dans une deuxième partie de quelques aspects de la problématique de l'assurance des marchandises transportées.

## **I°) PARTIE : L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE**

### **INTRODUCTION**

Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'UGAN et en particulier celles relatives aux organes de direction : assemblée générale, conseil d'administration et direction générale sont fixées par les statuts de la société. Ces organes disposent d'une compétence générale sur l'ensemble des activités de la société. Ils sont compétents pour les opérations relatives au capital social, aux comptes et bilan de la société, aux bénéfices et à la constitution des réserves et des provisions, aux placements et investissements. Les organes de direction déterminent également la politique de souscription, de rétention et celle des ressources humaines. Les organes d'exécution comprennent quant à eux tous les services administratifs, comptables, financiers et techniques. Leur fonctionnement est organisé par des notes de service du directeur général.

La structure de l'UGAN subit une mutation permanente du fait du développement que connaît la société. Suivant l'organigramme du 1er Avril 1996, l'UGAN comprend un poste de chargé de mission et douze (12) services placés sous la responsabilité du directeur général. Celui-ci est chargé de l'administration courante et journalière de la société. Ces pouvoirs s'exercent dans les limites déterminées par le conseil d'administration dont il exécute les décisions et à qui il rend compte de sa gestion. La subdivision des services en sections n'apparaît pas dans cet organigramme, mais leur existence est consacrée par des notes de service du directeur général qui fixent leurs attributions.

Enfin l'UGAN est présente sur toute l'étendue du territoire national grâce à un réseau de distribution diversifié.

## **CHAPITRE I : LES SERVICES ADMINISTRATIFS, COMPTABLES ET FINANCIERS**

### **Section I : Le Service Gestion des Ressources Humaines**

Les fonctions du responsable sont celles dévolues habituellement au chef du personnel. Le service s'occupe du recrutement en enregistrant les besoins exprimés. Après le recrutement le sélectionné signe un contrat d'engagement définitif à l'issu d'un test et d'un stage d'essai. Le service centralise également les fiches d'évaluation du personnel effectuée par les chefs de service. Le responsable dispose d'un logiciel de gestion de la paie du personnel, il édite les états des prestations familiales et des diverses charges et retenues. D'autres attributions sont également de la compétence de ce service ce sont, la gestion des stages des étudiants suite à une demande expresse de leurs écoles et la résolution des divers problèmes soulevés par le personnel.

### **Section II : Les Services Généraux et Immobilier**

Cette structure fait office d'un service du matériel comme le montrent les attributions de son responsable. Celui-ci s'occupe de l'approvisionnement des services en matériel et fournitures. Il assure le suivi des stocks en magasin et l'utilisation du téléphone et du matériel roulant. Il veille à l'entretien des immeubles.

### **Section III : Le Service Comptabilité et Finances**

Il comprend huit agents repartis dans deux sections : la section comptabilité et la section finances.

#### **Paragraphe I: La Section Comptabilité**

##### **A- La comptabilité des agences**

Les agences générales tiennent une caisse recettes-dépenses. Elles disposent d'un livre de vente qui enregistre toutes les opérations d'émissions et d'annulations de primes. Le solde est quotidiennement versé dans les comptes bancaires ou de chèques postaux. Les opérations de la journée sont enregistrées dans un document appelé « brouillard » et transmis à la section

comptabilité du siège accompagné des pièces de caisse et du reçu d'encaissement de la banque. La section effectue un premier enregistrement dans un journal avant de saisir les écritures sur le logiciel dénommé « COBYS ». En fin de mois elle édite le listing des « chèques émis et fonds reçus » et le grand livre qui vont servir au rapprochement avec le relevé bancaire.

### **B - Les comptes des tiers et les divers règlements par chèque**

Avec le même logiciel COBYS, la section suit de manière régulière les comptes des divers tiers (fournisseurs, coassureurs, etc.) Ainsi dès réception de la facture d'un fournisseur, la charge est constatée par une saisie à l'écran avant que son règlement ne soit fait par chèque.

La section élabore également tous les trimestres les comptes courants des coassureurs où figurent le montant des primes, des commissions et des soldes. Ces comptes sont adressés aux coassureurs pour accord et règlement.

Le règlement par chèque des sinistres et des frais médicaux est également effectué par cette section qui fait la saisie sur un autre logiciel dénommé «Vendôme». Il est procédé en fin de mois à un rapprochement des écritures à l'aide du relevé bancaire et du grand livre.

### **C - L'élaboration des états comptables**

C'est un travail de fin d'exercice fait conformément au plan comptable et en application du code CIMA. La section établit le bilan, le compte d'exploitation générale, le compte général des pertes et profits et le compte de répartition et d'affectation des résultats avec l'aide d'un document centralisateur appelé balance. Les états sont transmis à la Direction des Assurances et à l'administration fiscale.

### **Paragraphe 2 : La Section Finances**

Elle s'occupe de la gestion de la trésorerie et des placements des fonds de la société auprès des banques.

#### **A - La gestion de la trésorerie :**

La gestion se fait sur le logiciel « COBYS » elle consiste en un suivi des entrées et sorties de fonds suite à des encaissements de primes et aux règlements des factures des divers tiers. Le responsable vérifie la conformité des montants et des dates de valeur telles que figurant sur les bordereaux de la société par rapport à ceux du relevé bancaire.

## **B - La gestion des placements :**

Conformément à la réglementation en vigueur, l'UGAN veille à la bonne couverture de ses engagements en effectuant des placements sous la forme de dépôts à terme, d'actions et d'obligations.

### **Section IV : Le Service Recouvrement Communication et Formation**

Ce service s'occupe à la fois du recouvrement des arriérés de primes, de la communication et de la formation.

Le recouvrement des impayés de primes est une préoccupation majeure de la société. Les situations périodiques établies par le service laissent apparaître quatre catégories d'arriérés classées en fonction de leur durée depuis la date de l'émission des primes ; ainsi il y a :

- les impayés de moins de 3 mois
- les impayés de 3 à 6 mois
- les impayés de 6 à 12 mois
- les impayés de plus de 12 mois

D'autres critères de classification existent ce sont la branche d'assurance ( incendie, automobile, accidents risques divers, transport, aviation ) et le point de vente ( le siège et les divers intermédiaires). Mais pour disposer d'une situation exacte le service doit corriger les données de base tirées des différents bordereaux : arriérés, ristournes, coassurances, clients débiteurs et créditeurs édités par le Service Informatique. Le travail consiste à déceler les « faux impayés » et à les déduire des montants communiqués. Les faux impayés sont représentés par des règlements de primes intervenus mais dont l'écriture comptable n'a pas été faite.

Le recouvrement est l'oeuvre de deux groupes. Le premier est composé des trois agents du service qui s'occupent de recouvrer les arriérés de moins de trois mois et de tous ceux mis sur le compte des clients importants. Le deuxième groupe formé d'une équipe de huit agents rémunérés à la commission a en charge toutes les autres autres catégories. A chaque règlement de prime une fiche est remplie et remise au Service Comptabilité pour saisie.

La communication répond du souci permanent d'informer aussi bien le personnel que la clientèle sur la vie de la société à ce titre, il existe la communication interne et la communication externe.

Une structure s'occupant de la formation et dotée d'un budget a vu le jour depuis deux ans. Elle est chargée de l'établissement du plan annuel de formation sur la base des besoins exprimés par chaque service et de faire des propositions de séminaires et de stages.

### **Section V : Le service informatique**

Depuis la création du service en 1987, le développement de l'informatique à l'UGAN s'est traduit par l'acquisition d'un système d'exploitation plus performant, il s'agit de l'IBM AS/400 qui a remplacé l'IBM 36 et par l'accroissement continue du nombre des terminaux, imprimantes et micros. Avec un effectif de trois agents dont le responsable, le service effectue des travaux d'études, de formation, d'assistance et d'exploitation.

Les études sont faites en fonction des besoins exprimés par les services, elles se sont concrétisées par la création des logiciels de gestion du courrier arrivée et des stages.

L'assistance aux autres services est permanente et consiste principalement aux dépannages et installations de matériels. Le service dispense aussi au personnel de la société une formation conformément à la politique définie dans le plan annuel de l'entreprise.

Enfin les travaux d'exploitation consistent à assurer le fonctionnement régulier des systèmes et à mener à bien tous les travaux périodiques sur deux catégories de logiciel :

- le logiciel « Vendôme » sur le système de l'AS/400 gère les risques IARD dans les volets production, sinistres, comptabilité, etc.
- une multitude de logiciels sur micro utilisés en assurance vie et retraite, en assurance maladie, en réassurance, pour la paie et le courrier.

A des périodes régulières et sur demande, le service édite les bordereaux d'émission de primes, d'arriérés, de sinistres, les journaux, le grand livre, la balance et les résultats techniques des polices d'assurance.

## **Section VI : Le Service Contrôle de Gestion**

Il est le dernier né des services. Le responsable, seul agent du service a pour mission l'élaboration des différents tableaux de bord, des contrats d'objectifs, des états CIMA, des tableaux d'utilisation du budget et des manuels de procédure. Ces documents sont de véritables instruments de pilotage de la société en vue de l'amélioration de l'efficacité de ses services.

## **CHAPITRE II : LES SERVICES TECHNIQUES**

### **Section 1 : Le Service Production IARD**

Ce service comprend sept agents repartis dans trois sections. Ses émissions de primes de l'exercice 1995 se sont élevées à plus d'un milliard cinq cent millions Fcfa et ont représenté environ 55% du chiffre d'affaires total de la Société.

#### **Paragraphe 1 : La Section des contrats automobiles des particuliers**

Deux guichets s'occupent de l'accueil, de l'information et de toutes les opérations de souscription d'affaires nouvelles, de renouvellement, de suspension, de remise en vigueur, de modification et de résiliation. Les garanties proposées aux clients sont : la responsabilité civile, l'incendie, le vol, la tierce collision, la tierce complète, les bris de glace. A ces garanties s'ajoutent des garanties complémentaires et annexes: passagers payants, passagers à l'insu, passagers gratuits, sécurité routière, et défense recours.

#### **A - La souscription de la police d'assurance**

Le rédacteur réclame au client qui se présente au guichet la carte grise ou l'attestation de vente, et éventuellement la visite technique du véhicule. L'agent saisit à l'écran la puissance fiscale, l'usage et l'âge du véhicule, l'énergie utilisée, les garanties demandées et leur durée, le numéro d'immatriculation, le nom et l'adresse de l'assuré. La prime s'affiche et en cas d'accord, il édite les conditions particulières. Un exemplaire signé des deux parties et une attestation d'assurance sont remis à l'assuré après paiement de la prime à la caisse.

### **B - Les modifications du contrat et la suspension de garanties**

Les modifications résultent du changement soit de la garantie soit du véhicule soit de la valeur assurée.

La suspension de garanties intervient en cas d'impossibilité pour l'assuré d'utiliser le véhicule ; il bénéficie alors des trois quart des jours de suspension lorsque ceux-ci sont au moins égaux à 30. Les modifications, suspensions et remises en vigueur sont constatées par un avenant.

### **C - Le renouvellement de la police**

La nouvelle prime est fonction des résultats enregistrés par la police. L'assuré bénéficie d'une réduction pouvant atteindre 20% de la prime de base si durant l'année d'assurance aucun sinistre n'a entraîné un règlement de la part de son assureur.

### **D - La résiliation du contrat**

L'initiative appartient aux deux parties, l'assureur peut invoquer les mauvais résultats de la police alors que la résiliation du fait de l'assuré résulte de la cession, du vol ou d'un non usage définitif du véhicule. La résiliation peut entraîner pour l'assuré une ristourne de prime au prorata temporis de la période non courue. Ces opérations sont aussi constatées par un avenant.

### **Paragraphe 2 : La Section des contrats automobiles flottes**

Le contrat flotte garantit sous une police unique au minimum deux véhicules appartenant à un même souscripteur. L'établissement du contrat est précédé d'une proposition écrite faite par l'assureur qui après accord de l'assuré crée une « police mère » alimentée par la saisie de l'ensemble des véhicules. Des avenants et attestations sont établis par véhicule et remis au souscripteur qui s'acquitte du montant de la prime conforme à la facture. Le renouvellement des contrats flottes se fait après l'édition des polices arrivant à échéance et communication par l'assuré de la liste des véhicules à assurer, des garanties à accorder et des valeurs vénales corrigées. Le souscripteur reçoit sans délais des attestations d'assurance en attendant que soient calculés les résultats techniques et la prime et que soit établi le contrat d'assurance.

### **Paragraphe 3 : La Section IARD**

Elle vend une multitude de garanties dans les risques suivants : incendie et assimilés, individuelle accidents, dégâts des eaux, bris de glaces, de machines, vol, tous risques chantiers et informatiques. La procédure de vente la plus usitée est celle de l'établissement préalable d'une proposition d'assurance. En cas d'accord entre les parties, les conditions particulières sont saisies et éditées par la voie informatique. Le renouvellement des polices se fait selon la procédure appliquée aux contrats automobiles flottes décrite plus haut.

### **Section II : Le Service Vie et Retraite**

Créé en 1991 le service a émis durant l'exercice 1995 19,35% du chiffre d'affaires de l'UGAN et 83,46% de celui du marché national. Quatre agents dont le responsable du service se repartissent les tâches dévolues aux deux sections qui s'occupent aussi bien de la production des polices que du règlement des sinistres ; toutes ces opérations se font sur des logiciels appropriés.

### **Paragraphe 1 : La Section Production Décès**

La section s'occupe des souscriptions des contrats décès dans le cadre des prêts bancaires et de la prévoyance entreprise.

#### **A - L'assurance des prêts bancaires**

Les bénéficiaires des prêts doivent obligatoirement souscrire une assurance garantissant le remboursement des soldes en cas de décès ou d'invalidité. Ils remplissent une demande d'admission et un questionnaire ou un rapport médical. Le montant de la prime est fixé en fonction du capital, de la durée du prêt et de l'âge de l'emprunteur. En cas de survenance d'un des événements garantis, la banque transmet au service le certificat de décès ou d'invalidité et le tableau d'amortissement pour vérification et règlement de l'encours.

#### **B - Les contrats de prévoyance entreprise**

La prévoyance entreprise est une assurance groupe souscrite par les entreprises sur les têtes de leurs salariés pour le versement d'un capital ou d'une indemnité journalière au profit d'un bénéficiaire prévu au contrat. Les événements garantis sont le décès toutes causes,

l'invalidité et l'incapacité temporaire de travail, mais les contrats peuvent être adaptés en fonction des besoins des assurés. La souscription du contrat est précédée d'une proposition d'assurance ; les éléments de la tarification sont l'âge, le capital et le salaire.

En cas de sinistre la victime pour les cas d'invalidité et d'incapacité et les ayants-droit pour le cas de décès fournissent un dossier complet comprenant les certificats médicaux, les certificats de décès et de genre de mort, le procès-verbal d'enquête des autorités en cas d'accident.

## **Paragraphe 2 : La Section Prévoyance Retraite et Rente Education**

### **A - La prévoyance retraite**

Le contrat est souscrit soit sous forme de retraite pure avec constitution d'une épargne soit sous forme de contrat d'assurance vie avec des options décès qui prévoit le versement de l'épargne et d'un capital. La souscription est faite par les agents mandataires non salariés qui remettent aux postulants une proposition d'assurance avec questionnaire médical, une demande de prélèvement sur le salaire, une demande de virement permanent. Ces documents sont contrôlés par le chef du service avant acceptation. Les opérations de rachat, de retrait, de suspension, de mise en réduction ou de fermeture de compte sont soumises à une demande écrite préalable de l'assuré.

### **B - La rente éducation**

La souscription est faite dans les mêmes conditions que celles décrites plus haut. La rente éducation est un contrat qui cumule un terme fixe et une temporaire décès. Pour le terme fixe, la prestation due par l'assureur consiste au versement d'un capital qu'il y ait décès ou pas de l'assuré. Pour la temporaire décès l'UGAN paie un pourcentage du capital prévu par le contrat à terme fixe sous forme de capital ou de rentes à compter de la date du décès jusqu'à celle du terme fixé.

### **Section III : Le Service Santé Assistance et Transports**

En l'absence d'un système obligatoire d'assurance santé, les produits de l'assurance santé (garanties maladie et assistance) apparaissent comme un palliatif nécessaire pour tous ceux qui recherchent une protection efficace. Quant à l'assurance transport elle continue de connaître un développement de son chiffre d'affaires malgré la crise économique. Ce service dispose de quatre agents, le responsable compris, pour l'exécution des tâches qui lui sont confiées.

#### **Paragraphe 1 : L'assurance santé**

Trois produits dénommés « conventions » sont vendus par le service santé. Ils ont pour objet le remboursement des frais réels exposés par l'assuré à la suite d'une maladie, d'un accident ou d'une maternité à concurrence des plafonds de garanties prévus au contrat.

Les garanties des conventions A et B portent sur les frais médicaux, pharmaceutiques, chirurgicaux, d'hospitalisation et dentaires, et sont remboursés respectivement à 80% et 70% ; la garantie de la convention C porte uniquement sur le remboursement des frais d'hospitalisation remboursés à concurrence de 80%.

#### **A - La souscription de la police santé**

Avant la souscription le postulant remplit un bulletin individuel d'adhésion comportant un questionnaire médical et signé par lui. Le document fait l'objet d'une instruction par le responsable et en cas d'acceptation il fait une proposition écrite comprenant les garanties et leurs plafonds, les produits, actes, risques et événements exclus, les modalités de prise d'effet et de résiliation des garanties, de remboursement des frais et enfin le montant de la prime. Le contrat établi après accord des parties fait l'objet d'une saisie à l'écran.

#### **B - Les modifications du contrat**

Le contrat est modifié par suite d'un changement de garanties, d'une incorporation d'un nouvel adhérent ou d'un retrait ; les modifications sont constatées par un avenant.

### **C - Le renouvellement de la police**

Un mois avant le terme du contrat, le service adresse à chaque assuré un avis d'échéance. La nouvelle prime est fonction du ratio sinistres sur primes. En cas de majoration l'assuré doit donner son accord préalable.

### **D - La résiliation de la police**

L'initiative en revient aux deux parties, l'assuré peut bénéficier d'une ristourne pour la période non courue. Les deux opérations sont également constatées par un avenant.

### **C - Le remboursement des frais de santé**

Le remboursement est effectué aussi bien dans les mains de l'assuré que dans celles d'un tiers-payeur : pharmacie, clinique, hôpital ; dans ce dernier cas le remboursement fait suite à une prise en charge délivrée par l'assureur. Deux agents font le décompte des frais afin de déterminer le montant exact à payer après déduction des produits et actes exclus et application des taux et plafonds de remboursement prévus au contrat. Les paiements sont faits par chèque ou en espèces suivant les montants et après signature de la quittance de décompte des frais et des exclusions par le bénéficiaire.

### **Paragraphe 2 : L'assistance**

Les trois garanties minimales de l'assistance sont :

- la prise en charge par l'UGAN des frais de transport de l'assuré malade vers un centre hospitalier situé à l'extérieur du Niger et répondant à son état de santé.
- la prise en charge des frais de retour après convalescence
- le rapatriement du corps en cas de décès

Le service propose à ceux qui justifient d'un contrat d'assurance santé deux conventions d'assistance : la « convention santé » destinée aux nigériens et autres africains et la « convention expatriés » qui comporte plus de garanties que la première. Après la souscription du contrat et l'acquittement de la prime, l'assuré reçoit une copie des conditions particulières et générales et une carte d'adhérent.

Pour bénéficier d'une prestation l'assuré doit justifier la survenance de l'événement garanti ; les cas d'évacuation sanitaire sont soumis à l'expertise du médecin-conseil de l'UGAN avant la décision finale.

### **Paragraphe 3 : L'assurance transport**

Le service s'occupe de l'assurance des marchandises et valeurs transportées par voie maritime, terrestre et aérienne, de l'assurance des corps d'aéronefs et de la responsabilité civile du transporteur.

#### **A - L'objet de l'assurance**

Les marchandises transportées sont couvertes contre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou quantités qui sont soit rattachés à des événements limitativement énumérés soit non rattachés à un événement quelconque.

L'assurance des corps aériens garantit le corps en dommages et en responsabilité.

La responsabilité civile du transporteur couvre les propriétaires des camions et les commissionnaires des conséquences dommageables de leurs actes.

#### **B - La souscription de la police**

La souscription des assurances corps d'aéronefs et de certaines marchandises est faite par l'intermédiaire de courtiers européens. Les souscriptions directes qui s'adressent pour la plupart aux opérateurs économiques nationaux se font dans le cadre des polices au voyage et d'abonnement. Le service transport de l'UGAN centralise à son niveau l'édition des conditions particulières toutes souscriptions confondues. Les affaires ayant une valeur supérieure à 200 millions Fcfa sont portées à la connaissance du service réassurance.

#### **C - Le règlement de sinistre**

Le dossier fait d'abord l'objet d'une instruction portant sur la nature des avaries, les garanties souscrites et les montants assurés. Après le désintéressement de l'assuré le service déclenche la procédure de recours à l'encontre du transporteur responsable.

### **Section IV : Le Service Règlements**

Le service s'occupe de la gestion et du paiement des sinistres IARD à l'exclusion de ceux des risques maladie et transport ; il est le baromètre de la santé financière, de l'image de marque

et de la notoriété de la société. En plus du travail d'élaboration des tableaux statistiques dont il a la charge, le chef de service a sous sa responsabilité un bureau de prise des déclarations de sinistres, deux sections chargées respectivement du règlement des sinistres matériels et corporels.

#### **Paragraphe 1 : Le bureau chargé de la prise des déclarations de sinistres**

Lors de la prise de déclaration, l'assuré doit fournir des documents en fonction de la nature du sinistre. Le bureau dispose d'un terminal et d'une imprimante pour les saisies et l'édition des déclarations. En fin de journée les dossiers sont remis au chef du service pour un premier contrôle.

#### **Paragraphe 2 : La Section Règlements des Sinistres Matériels**

Le responsable de cette section complète l'instruction des dossiers tant matériels que corporels et détermine de manière plus précise les quantums de responsabilité. Commence alors un important travail de rédaction du courrier transmis aux différentes parties impliquées dans le règlement des dossiers : sociétés d'assurances, garagistes, experts, commission d'arbitrage. L'opération aboutit à la fixation et au paiement de l'indemnité à la victime. La section gère également des dossiers pour lesquels elle doit exercer des recours à l'encontre des tiers responsables pour le compte de la société ou de ses assurés.

#### **Paragraphe 3 : La Section Règlements des Sinistres Corporels**

Le responsable de la section complète l'instruction des dossiers par une étude approfondie du procès-verbal d'accident, de celui du conseil de famille, des pièces d'état-civil et des certificats médicaux. La section utilise deux voies de règlement de ses dossiers.

##### **A - La voie transactionnelle**

La victime ou ses ayants-droit formulent par écrit leur intention de transiger. Le responsable de la section détermine le montant des dommages et intérêts en s'appuyant sur la jurisprudence, l'expérience du service et les méthodes de calcul préconisées par le code CIMA.

##### **B - La voie judiciaire**

La procédure judiciaire est déclenchée par suite d'une citation ou d'une assignation transmises par un huissier et intimant à l'UGAN de comparaître devant un tribunal en vue de

garantir la responsabilité civile de son assuré. L'avocat de la société qui en reçoit une copie élabore ses conclusions, plaide et lui en rend compte. Le paiement des dommages et intérêts est effectué dans les mains du bénéficiaire dont le nom est celui indiqué dans la décision de justice devenue définitive. La section gère également le règlement des dossiers individuelle-accidents. Les dossiers corporels sont mis à jour après chaque paiement ou survenance de faits nouveaux.

### **Service V : Le Service Réassurance**

Le service a un effectif de deux agents y compris le responsable. Il a pour mission de mettre en application la politique de réassurance de la société telle que définie dans les différents traités et résumée dans un plan annuel. Les traités fixent les niveaux d'engagement de la société et des réassureurs dans les branches IARD, transport, assistance et vie. L'UGAN pratique aussi bien la réassurance obligatoire que la réassurance libre.

#### **Paragraphe 1 : La réassurance obligatoire**

##### **A - La réassurance proportionnelle**

Elle comprend les traités en quote-part et en excédent de plein. Sont réassurés en quote-part les risques transports, accidents et risques divers, bris de machines. L'UGAN a une capacité de rétention de 60% et les 40% restant constituent la quote-part du traité.

Le traité en excédent de plein concerne les risques incendie et assimilés. Lorsque le plein de conservation fixé à 200 millions Fcfa est dépassé, le service place le surplus en réassurance dans la limite de 6 pleins de 200 millions chacun correspondant à l'engagement du traité.

Les bordereaux d'émission de primes et de sinistres sont établis par branche ; ils sont transmis aux réassureurs en même temps que les comptes techniques semestriels.

##### **B - La réassurance non proportionnelle**

Elle est représentée par les traités en excédent de sinistres et porte sur l'incendie, les accidents et risques divers, le transport, l'automobile et les responsabilités civiles diverses. Ainsi tout sinistre dont l'évaluation est supérieure aux priorités variant de 10 et 25 millions Fcfa est porté à la connaissance du service réassurance qui informe à son tour les réassureurs en leur transmettant le bordereau de décompte des sinistres et les comptes techniques.

### **Paragraphe 2 - La réassurance facultative**

Les branches transport et incendie sont réassurées en facultative en cas de dépassement du plein de souscription. Le service fait une demande d'acceptation auprès du réassureur et en cas d'accord il lui transmet le compte technique et le règlement du solde déduction faite de la commission et de la taxe de contrôle. En cas de sinistre le réassureur est informé des circonstances, des recours et de la répartition du règlement dans les différents traités.

### **Section VI : Le Service Commercial Inspection des Agences Générales et Courtage**

Le service dispose d'un effectif de cinq agents chargés d'accomplir les deux volets de son activité : l'action commerciale et l'inspection.

#### **Paragraphe 1 : L'action commerciale**

Elle est circonscrite aux seuls risques automobile et IARD et est mise en oeuvre avec la collaboration de sept agents commerciaux rémunérés à la commission. Elle consiste à démarcher les prospects et à leur proposer des produits adaptés à leurs besoins. Dans la pratique lorsque les premiers contacts sont concluants, le service recherche le maximum de renseignements possibles sur le risque notamment en effectuant une visite de risque. Après étude du dossier le service technique concerné par le risque fait la proposition écrite d'assurance et éventuellement établit le contrat. Dès lors le service commercial met en place un planning de suivi périodique des clients en somme , le service après-vente.

#### **Paragraphe 2 : L'inspection des agences générales et courtage**

Elle s'exerce sur les agents généraux et les courtiers titulaires de mandat de souscription suivant deux méthodes : le contrôle sur pièces et le contrôle sur place.

Les pièces servant au contrôle sont le bordereau de souscription des primes, les pièces de caisse, le reçu d'encaissement de la banque ou des chèques postaux, le brouillard de caisse. Le chef de service fait un pointage des différentes écritures pour parvenir au solde. Les agents de saisie effectuent en plus de la même opération un contrôle de la tarification lors de l'établissement des avenants. Le contrôle sur place est soit inopiné soit programmé ; tous les documents relatifs aux émissions, dépenses et versements sont mis à la disposition du contrôleur.

Les travaux d'inspection sont sanctionnés par un rapport écrit remis au directeur général.

## II°) PARTIE : QUELQUES ASPECTS DE LA PROBLEMATIQUE DE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES

### INTRODUCTION

Le monde est dominé par une économie d'échanges des biens et services et le transport en est le principal vecteur. Au Niger ce secteur présente un intérêt évident du fait d'une part de la forte dépendance du pays vis-à-vis de l'extérieur pour son approvisionnement en biens de consommation et d'équipement et d'autre part de sa continentalité. Les conséquences sont les longues distances à parcourir et les nombreuses ruptures de charge avant l'arrivée des marchandises à destination. Les opérateurs économiques nationaux importateurs, doivent être « conscients que l'acheminement d'une marchandise d'un point à un autre, l'expose inévitablement à un certain nombre de risques qui tiennent notamment au mode de transport utilisé, à la nature même de la marchandise, aux conditions dans lesquelles s'effectue le transport ». (1) Le secteur des transports ne saurait alors jouer son véritable rôle de promotion de l'économie nationale que si ses activités se déroulent dans des conditions de sécurité. Seule l'assurance est en mesure de répondre à ce besoin car son rôle premier est de protéger le patrimoine des assurés. Au Niger l'assurance des marchandises transportées est une réalité : les trois sociétés d'assurance ont réalisé pour l'exercice 1995 une émission de primes d'environ 950 millions Fcfa. A l'UGAN la branche arrive en troisième position après l'automobile et la vie, elle affiche des résultats positifs. Une autre preuve de sa vitalité c'est l'intérêt que ne cessent de lui manifester les réassureurs à qui le marché national a cédé durant le même exercice plus de 60% de ses émissions. Mais dans la pratique sa gestion n'est pas sans poser de problèmes. Nous pouvons donc parler de la problématique de l'assurance des marchandises transportées si tant est que la problématique est « l'ensemble des problèmes posés par une branche de la connaissance » (2). Nous n'avons pas la prétention d'aborder tous les problèmes du fait de la difficulté du sujet et de l'absence des données de base spécifiques à la question sur l'exemple du Niger. En outre nous estimons que le cadre d'un rapport de stage et d'études ne s'y prête guère.

---

(1) GUSTIN Pierre « L'assurance transport » Supplément au n° 6327 du 2 juillet 1993 Les Cahiers Pratiques-ARGUS, 5

(2) Petit Larousse illustré « Dictionnaire encyclopédique pour tous » Ed, 1980, 743

Nous nous limiterons seulement à quelques aspects de la question au double points de la souscription du contrat d'assurance et du règlement des sinistres.

## **CHAPITRE I : LES RAISONS DE LA SOUSCRIPTION DU CONTRAT ET LA PRATIQUE DE L'OPERATION D'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES**

Le besoin de prémunir sa propre personne ou son patrimoine des conséquences des aléas demeure la raison principale de la souscription d'un contrat d'assurance. Pour une marchandise l'importance de sa valeur et les risques qu'elle court lors de son transport justifient amplement cette souscription. Toutefois l'opération d'assurance subit les conséquences d'une pratique qui s'enracine de plus en plus.

### **Section 1 : Les raisons de la souscription**

Le secteur des transports des marchandises fortement influencé par l'état d'enclavement du pays joue un rôle économique et social important.

#### **Paragraphe 1 : Les impératifs économiques et sociaux**

Les échanges économiques et commerciaux du Niger avec l'extérieur se caractérisent par la primauté des importations sur les exportations. Les importations portent sur des biens de consommation et d'équipement en particulier ceux dits de première nécessité : riz, farine de blé, sucre, ciment, etc. Pour l'année 1995 ces entrées de marchandises par les seules voies maritime et terrestre sont estimées à 394 119 tonnes pour une valeur de plusieurs milliards de Fcfa. Les opérateurs économiques (commerçants-importateurs, transporteurs) qui ont la charge d'assurer l'approvisionnement régulier du pays ne sont pas en mesure de supporter les conséquences des risques auxquels sont exposées leurs marchandises. Ils sont donc dans une position de demandeurs de sécurité c'est-à-dire de l'assurance. Nous pouvons tout logiquement dire qu'en plus du souci d'éviter au pays la sortie de ses devises, l'Etat a voulu à travers l'ordonnance et le décret de 1985 satisfaire le besoin de sécurité exprimé plus haut. Il a institué par ces textes l'obligation d'assurance des marchandises à l'importation et fixé les valeurs minimales F.O.B. à

assurer : 1 000 000 Fcfa en transport aérien et 5 000 000 Fcfa en transport maritime et terrestre. Mais la raison n'est pas seulement la préservation de l'outil économique national, elle est aussi social car un secteur de transport en sécurité est un facteur de préservation de la paix sociale grâce aux ravitaillements réguliers qu'il assure aux populations.

### **Paragraphe 2 : Les risques liés au transport des marchandises**

Pour mieux apprécier les risques que courent les marchandises importées au Niger, nous nous intéresserons au transport par les deux voies maritime et terrestre. Elles présentent l'intérêt d'être les vecteurs de la quasi-totalité du trafic et de donner l'exemple de l'application du principe de l'unité et de la continuité de la couverture des risques. Pays enclavé, le Niger utilise de manière formelle cinq « voies » pour ses importations : ivoirienne, ghanéenne, burkinabé, nigérienne, togolaise et béninoise. Cette dernière a représenté à elle seule 57,67% du total des marchandises durant les exercices 1993, 1994 et 1995. Malgré l'intérêt accordé à cette voie et au port de Cotonou toutes les conditions de sécurité ne sont pas encore réunies. Les marchandises en provenance de l'Europe ou de l'Asie sont transportées par des navires et débarquées à environ 1000 km avant d'être acheminées au Niger par voie terrestre (chemin de fer et route). En outre en prenant en compte l'étendue du territoire national soit plus de deux fois celui du Cameroun, nous mesurons alors l'importance des risques liés à la fois au moyen de transport (train et camion) et aux multiples manipulations des marchandises ( casse, vol, incendie avaries etc.). Mais s'il est vrai que l'avènement du conteneur a considérablement réduit les dommages pendant le trajet maritime, l'étude de quelques dossiers sinistres à L'UGAN nous montre que les rapports d'expertise ont souvent concerné les marchandises débarquées au port avant qu'elles n'empruntent la voie terrestre. Mais malgré tout, des risques importants subsistent avant et après le trajet maritime. Ces risques sont liés au transit des marchandises dans les ports et dans les gares ferroviaires et routières. A ces différents endroits elles subissent des opérations de manutention, de dépotage et d'empotage, de transbordement etc. Les mauvaises conditions de stockage sont également des facteurs d'aggravation.

## Section II : La pratique de l'opération d'assurance

L'opération d'assurance a ses règles qui ne sont pas toujours respectées par les parties impliquées, ceci s'explique par une certaine conception de l'assurance ; ce qui n'est pas sans conséquences négatives.

### Paragraphe 1 : La position du problème

Les importateurs nigériens ont développé une pratique tout à fait singulière consistant à ne souscrire la police d'assurance que lorsque leurs marchandises sont arrivées à destination en attendant d'être dédouanées ; un certificat d'assurance est alors délivré afin qu'ils entrent en leur possession. Dès lors il y a lieu de s'interroger sur le contenu du contrat ; pour quel trajet la police a-t-elle été souscrite alors qu'en assurance transport la garantie prend fin avec l'arrivée de la marchandise à destination ? Mieux cette opération d'assurance correspond-elle à la définition proposée par M. Joseph HEMARD quant aux éléments constitutifs de celle-ci à savoir « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération ( la **prime** ), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un **risque**, une **prestation** par une autre partie, l'assureur qui, prenant en charge un ensemble de risques, les **compense** conformément aux lois de la statistique » (1). S'il est vrai que l'assuré paie une rémunération à l'assureur, il y a tout de même une réelle difficulté à cerner la nature de la promesse de ce dernier. Pour quelle prestation l'assureur s'est-il réellement engagé ? Pour le moment aucun cas de réclamation n'a été enregistré par le service transport de l'UGAN toutefois, nous pouvons imaginer qu'une éventuelle demande ferait l'objet d'un rejet de sa part.

### Paragraphe 2 : Les conséquences de la pratique et le rôle que doit jouer l'assureur

La conséquence la plus immédiate à craindre est la tendance à l'augmentation des souscriptions à des garanties restrictives ; ainsi certains opérateurs économiques nigériens n'hésitent plus à priver leurs marchandises d'une couverture au cours de leur trajet maritime. Ils auront ainsi écarté les garanties les plus onéreuses à savoir la « Tous risques » et la « F.A.P....sauf » pour se contenter de la garantie « accidents caractérisés » la moins chère mais aussi la moins complète accordée pour les seuls parcours terrestres.

---

(1) ELIASHBERG Constant Notions Générales d'Assurances Ed, 1992, 19-20-21

En somme un tel tableau nous présente un assureur qui encaisse assez aisément des primes, et un douanier qui au lieu de constater l'infraction pour défaut d'assurance et d'appliquer l'article 9 du décret 85-52/PCMS/MF du 23 Mai 1985 invite plutôt les « contrevenants » à prendre attache avec les sociétés d'assurances.

Mais une situation tout aussi insolite a été observée dans quelques dossiers où les assurés ayant opté pour des polices d'abonnement ont sollicité et obtenu la couverture en « tous risques » des marchandises normalement exclues telles le sucre ; il y a là manifestement un abus de confiance de leur part pour une police fondée plus que tout autre sur la confiance. Si pour des raisons commerciales cela peut se justifier, il serait aussi indiqué pour les mêmes raisons que soient mis en exergue aux yeux des assurés les avantages qui leur sont momentanément accordés. Mais il faut craindre dans ses différents cas de dérive, l'utilisation juridique que seront tentés de faire les tenants d'une pureté des textes. Les assureurs doivent mener une réflexion préalable car, en tant que professionnels ils sont à priori dans la position d'un accusé supposé redevable du devoir de conseil et d'information à l'égard de ses assurés. Ils éviteraient par là et pour eux-mêmes des sinistres inutiles.

## **CHAPITRE II : LE REGLEMENT DES SINISTRES EN ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES**

Le règlement d'un sinistre en transport est un long processus dont les principales étapes sont la constitution du dossier par l'assuré et l'exercice du recours par l'assureur à l'encontre du tiers responsable généralement le transporteur. Des difficultés existent à chaque étape mais elles le sont davantage à l'étape du recouvrement, l'UGAN a une riche expérience dans ce domaine.

### **Section I : Le dossier de réclamation de l'assuré**

Pour bénéficier d'une indemnité en réparation des dommages ou pertes subis par ses marchandises, l'assuré doit constituer un dossier complet et l'adresser à celui auprès de qui l'assurance a été souscrite.

## **Paragraphe 1 : la constitution du dossier sinistre**

### **A - Les obligations de l'assuré**

Lorsque survient un sinistre l'assuré est tenu à plusieurs obligations dont deux ont retenu notre attention : la prise des réserves par l'assuré et la constatation des dommages et pertes par le commissaire d'avaries. Le destinataire de la marchandise c'est-à-dire l'assuré ou son transitaire mandataire a l'initiative de la saisine du commissaire. La prise des réserves et l'expertise sont soumises à des conditions de délais, ce qui donne un intérêt à la question. En effet l'assuré doit en faire une préoccupation afin de ne pas se retrouver dans la situation qu'a connu cet important client de l'UGAN qui, par suite d'une perte de 83 tonnes enregistrée lors du transport maritime de son soufre, n'a pu procéder aux constatations que 7 mois après le déchargement de la marchandise au port. Les réserves constituent pour l'assuré et l'assureur les premières formalités utiles pour la préservation de leurs droits et recours. L'importance de la prise des réserves tient au fait que le transporteur bénéficie d'une présomption simple de livraison conforme, c'est-à-dire telle que la marchandise est décrite au connaissement qui représente le titre de propriété. Dans la pratique, la prise des réserves est constatée par une mention portée sur le connaissement ou sur le bon de livraison. Elle est obligatoirement confirmée par une lettre recommandée adressée aux autorités portuaires à charge des manutentions et qui agissent pour le compte des propriétaires de navire mais aussi aux agents du navire. Malgré son importance la réserve ne constitue pas une preuve irréfutable de l'existence du dommage, seul le rapport du commissaire d'avaries établit son exactitude et sa matérialité. Le commissaire détermine les causes et évalue l'importance en présence de l'assuré ou de son mandataire. Le caractère contradictoire de son rapport permet la prise en compte des réclamations faites au début à travers la lettre de réserves. Son expertise doit intervenir dans un délai de 3 jours pour le transport maritime et de 5 jours pour le transport terrestre après la cessation de la garantie.

### **B - Les difficultés de constitution du dossier sinistre**

En assurance transport les pièces constitutives du dossier sont nombreuses et souvent difficiles à obtenir. Ainsi en est-il pour les importateurs nigériens du connaissement, de l'état des réserves et du procès-verbal des autorités en cas d'accident. L'obtention du procès-verbal

pourrait trouver sa solution dans la procédure définie par le Code CIMA en cas d'accidents de la circulation routière. En outre le nombre élevé d'intervenants dans le secteur des transports constitue une autre source des difficultés rencontrées.

## **Paragraphe 2 : La présentation de la demande et le paiement de l'indemnité**

### **A - La présentation de la demande**

Elle constitue l'action de l'assuré à l'encontre de l'assureur ou de l'intermédiaire auprès de qui l'assurance a été souscrite. Elle se traduit par la remise à l'assureur d'un dossier complet justifiant le préjudice, car suivant la police d'assurance « nul ne peut prétendre au bénéfice de l'assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice ». Pour être recevable la réclamation de l'assuré doit se faire dans un délai de 2 ans à compter de la date du sinistre. Mais l'assuré doit tenir compte de l'intérêt qu'a l'assureur d'être saisi dans les plus brefs délais.

### **B - Le paiement de l'indemnité**

L'assurance des marchandises transportées est une assurance de biens basée sur le principe indemnitaire. La réparation dont bénéficie l'assuré ne doit pas être pour lui une source d'enrichissement, le montant qui lui est versé doit correspondre au préjudice effectivement subi. Le commissaire d'avaries détermine le montant des avaries et pertes constatées mais la fixation du montant de l'indemnité revient en fait à l'assureur qui dans ses calculs, tient compte des exclusions que sont la freinte de route et la franchise. Le paiement effectif intervient dans les mains de celui qui a remis les pièces justificatives au plus tard dans les 30 jours qui suivent.

## **Section II : L'exercice du recours par l'assureur**

Le recours trouve son fondement dans l'existence d'une responsabilité à priori du transporteur du fait des dommages que subit la marchandise. Mais l'exercice du recours n'est pas sans poser des difficultés aux sociétés d'assurance et en particulier à celles des pays enclavés comme le Niger.

### **Paragraphe 1 : Les fondements du recours**

Le recours a été rendu possible grâce aux différentes mesures préliminaires que sont les

réserves prises par l'assuré, l'expertise du commissaire d'avaries et le paiement de l'indemnité. L'exercice du recours a pour objectif de mettre la charge définitive de l'indemnité sur le compte du transporteur présumé responsable. Plusieurs conventions et règles ont été signées dans les différents secteurs de transport : maritime, terrestre, aérien en vue de régler cette responsabilité. L'étude des dossiers nous a permis d'établir que l'essentiel du contentieux concerne le transport par voies maritime et terrestre et spécifiquement le trajet maritime. Dans ce domaine les deux textes de base sont les Conventions de Bruxelles du 25 août 1924 et de Hambourg du 31 mars 1978. La première se caractérise par un nombre élevé de cas d'exonération du transporteur maritime : 17 au total rendant pratiquement inefficace le principe de la présomption de sa responsabilité. La deuxième en retenant seulement deux cas d'exonération est venu aggraver la responsabilité du transporteur maritime. Sa responsabilité demeure présumée mais la charge lui revient de prouver que lui et ses agents ont pris « toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences »(1)

En plus de ces conventions et en se fondant sur l'expérience de l'UGAN, il apparaît que l'acte de subrogation qui compose le dossier du recours est une pièce essentielle bien qu'elle ne figure pas sur la liste standard des pièces à fournir. L'acte donne une réelle force au recours qu'exerce l'assureur mais celui-ci y gagnerait s'il est établi seulement après indemnisation de l'assuré par l'assureur car cela n'a pas toujours été le cas.

## **Paragraphe 2 : Les difficultés de recouvrement et les solutions possibles**

### **A - Les difficultés de recouvrement**

Les dossiers de recours relevant principalement du transport maritime, les transporteurs sur qui s'exercent les recours ont leurs sièges situés hors d'Afrique d'où la source des difficultés. Ces difficultés tiennent soit à l'impossibilité d'établir les contacts même préliminaires, soit à obtenir le remboursement une fois la procédure déclenchée. Ainsi un exemple pris sur 16

---

(1) PIERRE Gustin « L'assurance transport » Supplémentaire du n° 6327 du 2 juillet 1993 les Cahiers Pratiques-ARGUS, 13

dossiers pour un total de plus de 43 millions, montre l'absence de succès dans les recours et ce malgré la diversité des méthodes utilisées à savoir le recours à des agences de recouvrement à Cotonou le principal port, et en France, à des cabinets d'avocats, ainsi qu'à l'assistance des sociétés et filiales du groupe UAP.

### **B - Les solutions possibles**

L'insuccès bien que relatif de l'UGAN dans le domaine du recours et ce malgré l'utilisation des moyens les plus éprouvés ainsi que le faible taux de recouvrement enregistré même dans les pays occidentaux où « les assureurs ne s'attendent à obtenir que 10% au maximum du montant de leurs règlements de sinistres »(1) n'incitent pas à l'optimisme.

Malgré tout, le prélude à toute solution viendrait d'abord de la prise de conscience des assureurs eux-mêmes et ensuite de l'implication de tous ceux qui interviennent dans la branche transport et qui exercent au Niger tels le CNUT et la chambre de commerce, de l'industrie, et de l'artisanat. En effet, un constat s'impose : l'inexistence d'un cadre formel de contact entre ceux qui, somme toute oeuvrent au développement du transport. En outre les assureurs pourront par exemple exiger une surprime lors des souscriptions d'affaires nouvelles ou des renouvellements compte-tenu d'une probabilité de non-recouvrement assez élevée et des conditions de souscription déjà favorables dont bénéficient les assurés dans cette branche (faiblesse des taux etc.) Le recours aux agences de recouvrement peut être maintenu mais celles-ci doivent avoir la vocation et l'expertise nécessaire car le recouvrement est un ensemble de techniques, une profession et non une simple activité de perception d'argent. Enfin, les relations inter-filiales au sein du groupe doivent être mises à l'épreuve de manière plus systématique et non ponctuelle, mais avant, il faudrait avoir une estimation du coût.

### **CONCLUSION**

Le stage effectué à l'UGAN nous a convaincu qu'une société d'assurances est un ensemble homogène de services qui se soutiennent mutuellement, chacun constituant un maillon important de la chaîne. L'objectif de toute société commerciale étant la rentabilité, sa

---

(1) CNUCED Colloque sur l'avenir de l'assurance maritime en Afrique-Douala mai 1989, 63 et 64.

structuration doit être faite en conséquence. Avec douze (12) services tous domaines confondus ( administratifs, comptables, financiers et techniques), la société semble avoir répondu à cette attente. Mieux, elle s'est dotée d'un service de contrôle de gestion dont l'importance est à la dimension des ambitions d'un leader sur un marché en difficultés. C'est dans ce contexte que nous avons pu apprécier le rôle de chaque service et nous familiariser avec la vie d'une entreprise du secteur de l'assurance répondant ainsi à l'objectif du stage et de la formation dispensée à l'IIA de Yaoundé.

L'étude sur quelques aspects de la problématique de l'assurance des marchandises transportées que nous vous proposons, participe de notre volonté de mieux connaître ce domaine. Bien qu'elle soit la doyenne des assurances elle est restée mal connue même du milieu. L'étude ne prétend pas être complète, mais elle aura permis nous l'espérons, d'en soulever quelques uns ou tout au moins d'attirer de nouveau l'attention de ceux qui se sentent concernés par la question.

## BIBLIOGRAPHIE

### I Cours

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| KALLA Dissongo Michel | - Droit des Transports<br>Collection IIA                              |
| MELONE Stanislas      | - Le Contrat d'assurance<br>Collection IIA                            |
| MONTETCHO Egouleti    | - Généralités et Bases techniques<br>de l'assurance<br>Collection IIA |
| THIAW Mamour          | - Assurance Maritime et Transports<br>Collection IIA                  |

### II Ouvrages :

- |                     |   |
|---------------------|---|
| ELIASHBERG Constant | - Notions Générales d'assurances<br>Ed, 1992, 463 |
|---------------------|---|

### III Publications diverses :

- |               |   |
|---------------|---|
| PIERRE Gustin | - L'assurance Transport<br>Supplément au n° 6317 du 2/07/93<br>Les Cahiers Pratiques Collection Argus |
| CNUCED        | - Colloque sur l'avenir de l'assurance<br>maritime en Afrique-Douala, mai 1989                        |

### IV Dictionnaire :

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| Petit Larousse en couleurs | - Dictionnaire encyclopédique pour tous<br>Ed, 1980, 1664 |
|----------------------------|---|

| <u>TABLE DES MATIERES</u>   | <u>PAGES</u> |
|---|--------------|
| Remerciements   | 3            |
| Sommaire  | 4            |
| Liste des abréviations et sigles                                    | 6            |
| Introduction générale   | 7            |
| I°) Partie : L'organisation et le fonctionnement de la société      | 8            |
| Introduction  | 8            |
| Chapitre I : Les services administratifs, comptables et financiers  | 9            |
| Section I : Le service gestion des ressources humaines              | 9            |
| Section II : Les services généraux et immobilier                    | 9            |
| Section III : Le service comptabilité et finances                   | 9            |
| Paragraphe 1 : La section comptabilité                              | 9            |
| A - La comptabilité des agences                                     | 9            |
| B - Les comptes des tiers et les divers règlements par chèque       | 10           |
| C - L'élaboration des états comptables                              | 10           |
| Paragraphe 2 : La section finances                                  | 10           |
| A - La gestion de la trésorerie                                     | 10           |
| B - La gestion des placements                                       | 11           |
| Section IV : Le service recouvrement, communication et formation    | 11           |
| Section V : Le service informatique                                 | 12           |
| Section VI : Le service contrôle de gestion                         | 13           |
| Chapitre II : Les services techniques                               | 13           |
| Section I : Le service production IARD                              | 13           |
| Paragraphe 1 : La section des contrats automobiles des particuliers | 13           |
| A - La souscription de la police d'assurance                        | 13           |
| B - Les modifications du contrat et la suspension de garanties      | 14           |
| C - Le renouvellement de la police                                  | 14           |
| D - La résiliation de la police                                     | 14           |

|   |    |
|---|----|
| Paragraphe 2 : La section des contrats automobiles flottes                | 14 |
| Paragraphe 3 : La section IARD  | 15 |
| Section II : Le service VIE- RETRAITE                                     | 15 |
| Paragraphe 1 : La section production décès                                | 15 |
| A - L'assurance des prêts bancaires                                       | 15 |
| B - Les contrats prévoyance entreprise                                    | 15 |
| Paragraphe 2 : La section prévoyance retraite et rente éducation          | 16 |
| A - La prévoyance retraite  | 16 |
| B - La rente éducation  | 16 |
| Section III : Le service santé, assistance et transports                  | 17 |
| Paragraphe 1 : L'assurance santé  | 17 |
| A - La souscription de la police santé                                    | 17 |
| B - Les modifications du contrat  | 17 |
| C - Le renouvellement de la police  | 18 |
| D - La résiliation de la police   | 18 |
| E - Le remboursement des frais de santé                                   | 18 |
| Paragraphe 2 : L'assistance   | 18 |
| Paragraphe 3 : L'assurance transport                                      | 19 |
| A - L'objet de l'assurance  | 19 |
| B - La souscription de la police  | 19 |
| C - Le règlement de sinistre  | 19 |
| Section IV : le service règlements  | 19 |
| Paragraphe 1 : Le bureau chargé de la prise des déclarations de sinistres | 20 |
| Paragraphe 2 : La section règlements des sinistres matériels              | 20 |
| Paragraphe 3 : La section règlements des sinistres corporels              | 20 |
| A - La voie transactionnelle  | 20 |
| B - La voie judiciaire  | 20 |
| Section V : le service réassurance  | 21 |
| Paragraphe 1 : La réassurance obligatoire                                 | 21 |
| A - La réassurance proportionnelle  | 21 |

|  |    |
|--|----|
| B - La réassurance non proportionnelle   | 21 |
| Paragraphe 2 : La réassurance facultative  | 22 |
| Section VI : Le service commercial, inspection des agences générales et courtage   | 22 |
| Paragraphe 1 : L'action commerciale  | 22 |
| Paragraphe 2 : L'inspection des agences générales et courtage  | 22 |
| II°) Partie : Quelques aspects de la problématique de l'assurance des marchandises transportées                                | 23 |
| Introduction   | 23 |
| Chapitre I : Les raisons de la souscription du contrat et la pratique de l'opération d'assurance des marchandises transportées | 24 |
| Section I : Les raisons de la souscription   | 24 |
| Paragraphe 1 : Les impératifs économiques et sociaux   | 24 |
| Paragraphe 2 : Les risques liés au transport des marchandises  | 25 |
| Section II : La pratique de l'opération d'assurance  | 26 |
| Paragraphe 1 : La position du problème   | 26 |
| Paragraphe 2 : Les conséquences de la pratique et le rôle que doit jouer l'assureur  | 26 |
| Chapitre II : Le règlement des sinistres en assurance des marchandises transportées  | 27 |
| Section I : Le dossier de réclamation de l'assuré  | 27 |
| Paragraphe 1 : La constitution du dossier sinistre   | 28 |
| A - Les obligations de l'assuré  | 28 |
| B - Les difficultés de constitution du dossier   | 28 |
| Paragraphe 2 : La présentation de la demande et le paiement de l'indemnité   | 29 |
| A - La présentation de la demande  | 29 |
| B - Le paiement de l'indemnité   | 29 |
| Section II : L'exercice du recours par l'assureur  | 29 |
| Paragraphe 1 : Les fondements du recours   | 29 |
| Paragraphe 2 : Les difficultés de recouvrement et les solutions possibles  | 30 |
| A - Les difficultés de recouvrement  | 30 |
| B - Les solutions possibles  | 31 |
| CONCLUSION   | 31 |
| BIBLIOGRAPHIE  | 33 |