

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES
INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
B.P 1575 Tél : 220 71 52 Fax : 220 71 51
YAOUNDE—CAMEROUN**

RAPPORT D'ETUDE ET DE STAGE

**CYCLE II : Diplôme de Maîtrise en Sciences et Techniques
d'Assurances (M.S.T.A)
(5^{ème} Promotion 2000/2002)**

**THEME : L'Assurance Maritime sur Facultés : Etude
Critique sur le Trafic entre Douala et Libreville**

Présenté et soutenu par :
ESSOUMA Maginot Narcisse

sous la direction de :
Monsieur NGUEMA MBA Joseph Marie
Directeur Technique des ASSINCO SA

OCTOBRE 2002

DEDICACE

Je dédie ce « **Rapport d'Etude et de Stage** », d'une part à "**Dieu tout puissant**" pour m'avoir fait admettre au concours d'entrée à l'IIA

Et à mes chers parents : feu **BIDZANG Alphonse** et son épouse Madame **BIDZANG née NYANGONO Delphine**, pour l'amour, l'attention dont j'ai fait l'objet et surtout pour « la culture de combattant » que j'ai acquise.

D'autre part, à tous mes **frères et sœurs qui ont vu leur scolarité compromise par manque de moyens**. Que Dieu puisse dès maintenant, nous donner les moyens de nous rééquilibrer.

Enfin, à l'ensemble des étudiants du prestigieux Institut International des Assurances 5^{ème} Promotion MST A et 15^{ème} Promotion DESSA. Plus particulièrement à **AHOUET François Xavier "le délégué"** (Congo-Brazza), **DJINGUETTA OUDOUMBAYE YAMTIBAYE "Yamty"** (Tchad), **SAGNE ALIOUNE "Pisagne"** (Sénégal), **MVOLA NDONG Vincent de Paul** (Gabon), **AHOUANDJINOU Marcel Raoul KOFFI** (Bénin), **BECOIN SEKA Gatien Eugène** (Côte d'Ivoire), **EKANI Ludovic** (Cameroun), **YAYA SOUMAÏNE** (Tchad), **SY MOHAMADOU** (Sénégal), **KOUADIO Etienne** (Côte d'Ivoire), pour les bons et durs moments passés à Yaoundé durant nos deux années de formation.

Une pensée particulière pour mon frère **DOH Jean Jacques** (Côte d'Ivoire) qui a malheureusement été victime d'un accident à la veille de l'examen.

REMERCIEMENTS

Au Directeur Général des ASSINCO S.A pour avoir accepté de nous accueillir dans son établissement, et pour avoir mis à notre disposition, des outils de travail modernes : **Mme Eugénie DENDE**

Au Directeur Administratif et Financier, pour la disponibilité dont elle a fait montre et pour l'encouragement et le dévouement à la réussite de notre stage : **Mme Emma MAISONNEUF**.

Au Directeur Technique, pour le soutien moral, technique et matériel qu'il nous a apporté en voulant bien diriger notre "Rapport d'Etude et de Stage", malgré ses lourdes charges et un emploi du temps saturé : **M. NGUEMA MBA Joseph Marie**.

A l'ensemble des cadres, agents de maîtrise et au personnel des ASSINCO S.A, pour le soutien, la disponibilité et la collaboration dont nous avons bénéficiés :

- ✓ **Mlle GASSITA Paméla**, Responsable Production
- ✓ **M. BIKA Laurent** Responsable Sinistres et Contentieux

- ✓ **M. MANDJI Alfred**, Assistant Sinistres.
- ✓ **M. OYIMA Adonis**, Assistant Production
- ✓ **TOUVENEL Ali**, Responsable Réassurance.
- ✓ **M. MANON Ernest**, Responsable Comptabilité.
- ✓ **M. ASSELE EMANE Karl**, Production Automobile (Bureau Direct)
- ✓ **Mlle EYANG Pélagie**, Production Automobile (Bureau Direct)
- ✓ **Mlle OMBEMBE Delphine**, Production Risques Divers et Transports.
- ✓ **Mme EYENG Antoinette**, Production Automobile(Courtiers)

A la Direction Générale de l'Institut International des Assurances, l'ensemble de son personnel et surtout son corps professoral dynamique, efficace et disponible qui a "guidé nos premiers pas dans le monde des Assurances" et a fait à ce que nous aimions la matière.

A tous ceux-là, qu'ils veuillent bien trouver ici la marque de sympathie des élèves de l'IIA promotion 2000 /2002.

PLAN DU RAPPORT

INTRODUCTION GENERALE

TITRE I: Organisation et fonctionnement d'une compagnie d'assurance : Les Assurances Industrielles et Commerciales S.A.

CHAPITRE I : Présentation des ASSINCO dans le marché gabonais de l'Assurance

SECTION I : Historique des ASSINCO S.A

SECTION II : Les Données chiffrées des ASSINCO S.A

CHAPITRE II : Les Services Administratifs et Services Rattachés

SECTION I : La Direction Générale

SECTION II : La Direction Administrative et Financière

CHAPITRE III : La Direction Technique et du Contrôle de Gestion

SECTION I : Le Service Production

SECTION II : Le Réseau de Distribution

SECTION III : Le Service Sinistres et Contentieux

SECTION IV : Le Contrôle de Gestion

TITRE II : L'assurance maritime sur facultés : Etude critique sur le trafic entre Douala et Libreville

CHAPITRE I : Les Caractéristiques du Trafic

SECTION I : Les Caractéristiques physiques

SECTION II : Les Caractéristiques économiques

CHAPITRE II : Ce Trafic et l'Assurance

SECTION I : L'Assurance : Une technique ignorée

SECTION II : Les Incidences de l'inobservation des mesures d'assurance

CHAPITRE III : La nécessité d'intégrer ce trafic dans le cadre de l'assurance.

SECTION I : Une obligation légale

SECTION II : L'intérêt de l'Assurance des facultés maritimes à l'importation

CONCLUSION

AVANT PROPOS

L'**Institut International des Assurances** de Yaoundé fête ses trente ans cette année. En effet, l'**I I A** qui est une institution autonome de la **Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances**, a été créé en 1972 à Yamoussoukro en Côte d'Ivoire. Il a pour missions entre autre de former et perfectionner les cadres de tous niveaux et de toutes spécialisations pour les entreprises d'assurance et les autorités de contrôle, de promouvoir la recherche en matière d'assurance et d'apporter une assistance technique aux entreprises et organismes d'assurance sous forme de missions, de consultations et d'études particulières.

Après deux années d'études théoriques à l'Institut, nous avons poursuivi notre formation pratique au sein d'une Compagnie d'Assurance. Notre stage s'est déroulé sur quatre mois au lieu de six. Qu'à cela ne tienne, ce stage nous a permis de nous imprégner de la réalité du marché d'assurance, de tester dans la compagnie les connaissances que nous avons acquises à l'école. Ce complément de formation peut déjà nous permettre d'être opérationnels.

Pour ce qui est de notre Rapport, nous n'avons pas toujours rencontré la coopération de certains services administratifs qui se sont plutôt montrés muets voire hostiles face à la moindre question relative au trafic entre Douala et Libreville.

Et c'est à l'issue de ce stage, que nous avons rédigé ce « **Rapport d'Etude et de Stage** » en vue de l'obtention du diplôme de " **Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances**".

INTRODUCTION GENERALE

L'An 1347 voit la souscription du premier contrat d'assurance, **dans le domaine maritime.**

Ce fût à Gène en Italie. Cependant, longtemps avant cela, les Hommes, pour se prémunir des coups du sort, eurent à procéder à diverses techniques, entre autres : les caisses d'entraide en Egypte, les associations corporatistes à Athènes. C'est au Moyen Age qu'apparaît le « **prêt à la Grosse Aventure** », qui fût un prélude à la forme actuelle d'assurance.

De nos jours, L'assurance se définit comme étant « **une opération par laquelle une personne (l'assureur) groupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de les mettre en mesure de s'indemniser mutuellement en cas de réalisation d'une perte (le sinistre) à laquelle elles sont exposées des suites de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime ou cotisation, payée par chaque assuré à l'assureur qui va la verser dans la masse commune des primes.** »¹ L'Assurance est une activité spécifique qui se caractérise par l'inversion du cycle de production, et l'immatérialité des produits proposés L'Assurance, à travers les provisions mathématiques et techniques qu'elle génère, permet de financer activement l'économie des Etats : les assureurs sont des "investisseurs institutionnels". Le Traité CIMA² du quel découle le code des assurances, en fait un de ses principaux objectifs.

Au Gabon, quatrième marché de la CIMA, l'on situe le début de l'Assurance à la période coloniale. AGI³ fût la première compagnie à avoir opéré au Gabon . Cependant , la première compagnie de droit national vit le jour en 1976 : il s'agit de OGAR⁴.

L'Assurance maritime étant la plus ancienne des Assurances, nous avons voulu l'analyser dans le contexte actuel. En effet, le transport maritime est le plus important moyen de transport jusqu'à nos jours et en matière d'assurance, celui qui génère beaucoup de primes. En maritime, nous avons l'assurance de responsabilité civile; l'assurance corps de navire et l'assurance des facultés maritimes.

¹ AYEVA Lyndah-Ouro « Introduction à l'Assurance » Collection Cours de l'IIA 2001

² Traité signé le 10 Juillet 1992 à Yaoundé, instituant une organisation intégrée de l'industrie d'Assurance dans les 14 Etats alors membres, dont le Gabon.

³ Assurances Générales de France.

⁴ Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurance. Agréée par arrêté N°116 MINECOFIN-P-DGFB du 30 Juillet 1976

C'est par rapport à cela que dans le cadre de notre stage, nous avons voulu observer de près le trafic maritime qui s'effectue entre Douala et Libreville. Notre stage s'est déroulé chez « ASSINCO SA ».⁵ Au cours de celui-ci, nous avons observé l'organisation et le fonctionnement de la compagnie.

Notre étude portera dans un premier temps sur l'organisation et le fonctionnement d'une entreprise d'assurance, et dans un second temps et de manière critique, sur le trafic maritime entre les ports de Douala et Libreville.

⁵ Assurances Industrielles et Commerciales.

TITRE I : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT D'UNE COMPAGNIE D'ASSURANCES : LES ASSURANCES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES S. A

Quatre compagnies se partagent le marché gabonais de l'Assurance TIARD à savoir : AXA Assurances Gabon ; OGAR⁶; ASSINCO SA et ANG⁷. ASSINCO et OGAR sont des compagnies nationales. En Assurance Vie, nous retrouvons AXA Vie et OGAR Vie. Ce qui donne six compagnies d'assurance pour le marché gabonais.

CHAPITRE I : PRESENTATION DES « ASSINCO SA » DANS LE MARCHE GABONAIS DE L'ASSURANCE.

Une présentation sommaire des ASSINCO S.A nous permet de voir d'une part l'historique, et d'autre part les moyens dont elles disposent.

SECTION I : HISTORIQUE DES ASSINCO S.A

Nées au 1^{er} Janvier 1997, de la reprise du portefeuille de l'ancienne succursale de CAMAT⁸, les ASSINCO SA sont le fruit de la décision ambitieuse de trois entreprises gabonaises à savoir : BGFI⁹ ; BGD¹⁰ et Compagnie du Komo, qui ont foi en l'avenir de l'économie gabonaise et africaine et détiennent ensemble, la majorité du capital.

Les ASSINCO SA sont agréées pour la souscription des risques traditionnels : l'incendie, les accidents, les risques divers, la maladie et l'individuelle accidents. Leur siège social est sis au Boulevard de l'Indépendance à Libreville.

Avec de tels objectifs, il leur faut évidemment des moyens.

SECTION II : LES DONNEES CHIFFREES DES ASSINCO S.A

Avec un capital de 1 milliard de francs CFA entièrement libéré, la société est largement au-dessus du capital minimum fixé par le code des assurances CIMA¹¹, soit le double du capital légal requis.

⁶ Infra 4

⁷ Assurances Nouvelles du Gabon.

⁸ Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestres

⁹ Banque Gabonaise et Française Internationale

¹⁰ Banque Gabonaise de Développement

¹¹ infra 2 art. 300 ; 301 ; 326 ; 328 ; 329-3.

Les ASSINCO sont jusqu'à ce jour, la troisième compagnie d'Assurances TIARD du marché gabonais, avec 6.558.608.210 francs CFA de chiffre d'affaires en 2000 soit 20,99 % de part de marché, derrière AXA Assurances Gabon 42,43 % ; OGAR 31,98 %¹².

Les services administratifs et la distribution sont animés par un effectif de vingt-sept (27) personnes, cadres et employés confondus. C'est à ce personnel qu'échoit la mission de mener à bien les objectifs de la compagnie à travers ses structures. La structure entendue comme étant « l'organisation des parties d'un système qui lui donne sa cohérence et en est la caractéristique permanente »¹³, ou encore « le squelette sur lequel s'appuient les différentes fonctions de l'entreprise »¹⁴. L'Organigramme des ASSINCO fait ressortir une structure fonctionnelle¹⁵, cela consiste comme disait Descartes à « diviser chacune des difficultés en autant de parcelles...qu'il serait requis pour mieux les résoudre »¹⁶. Cette structuration s'articule autour des services administratifs et des services techniques.

CHAPITRE II : LES SERVICES ADMINISTRATIFS ET SERVICES RATTACHES.

Ils regroupent : la Direction Générale, et la Direction Administrative et Financière.

SECTION I : LA DIRECTION GENERALE.

§ 1 Rôle et Objet de la Direction Générale.

Organe de direction des ASSINCO SA, la Direction Générale est tenue par un Directeur Général nommé par le Conseil d'Administration. Elle a sous son autorité l'ensemble des services de la compagnie. Elle supervise toutes les activités de la compagnie, défend ses intérêts auprès des autorités et joue également un rôle de conception. A ce titre, elle est responsable devant le Conseil d'Administration. Trois services sont directement rattachés à la Direction Générale chez ASSINCO.

§ 2 Le Service Réassurance.

¹² FEGASA « L'Assurance Gabonaise en 2000 » page 1

¹³ Dictionnaire « Le Petit Robert », Paris 1989

¹⁴ TALATA MAMADOU « Organisation d'une Entreprise d'Assurances » Collection Cours de l'IIA 2001

¹⁵ TALATA MAMADOU « Organisation d'une Entreprise d'Assurances » Collection Cours de l'IIA 2001

¹⁶ DESCARTES « Discours de la Méthode » Collection Classique Larousse 1986

La réassurance consiste pour un assureur direct (le cédant), à se dessaisir auprès d'un autre assureur : le réassureur (cessionnaire) de tout ou partie du risque qu'il a souscrit moyennant une commission de réassurance.¹⁷

A) Le But de la Réassurance.

La Réassurance a pour but de donner au portefeuille de la compagnie un meilleur équilibre en rendant les risques et les sinistres à charge plus homogènes, en diminuant les capitaux conservés et en écrétant la charge globale des sinistres de la compagnie, lorsqu'elle dépasse celle jugée supportable. Avec cette technique, la compagnie peut d'une part accepter des participations sur les grands risques, d'autre part, niveler son portefeuille.

B) Organisation du Service Réassurance.

Rattaché à la Direction Générale, le service met en application les mécanisme de réassurance découlant des formes de cessions :

- ✓ Le calcul des primes à céder et des sinistres à réclamer, par branche, par exercice et par affaire,
- ✓ La confection des comptes de chacun des réassureurs à partir des données techniques ci-dessus,
- ✓ L'information aux réassureurs de la survenance et de l'évolution de sinistres,
- ✓ L'élaboration de statistiques.

C) Différents Traités de Réassurance

Deux formes de cessions régissent la réassurance aux ASSINCO SA :

1* La Cession Obligatoire : Elle lie la cédante (ASSINCO SA) à ses réassureurs par un traité qui prévoit le temps d'application de la cession pendant un an. Cette cession comprend des Traités quote-part, des Traités en excédent de plein (excess of loss), et des Traités en excédent de sinistre (stop loss)

2* La Cession Facultative : Elle se fait affaire par affaire, et s'applique à des risques importants ou spéciaux, ceci pour tout risque dont les capitaux à assurer dépassent le plein de souscription de la compagnie qui est de 4 milliards de francs CFA, avec une conservation de 1.500 millions de francs CFA.

¹⁷ NINGAHI Simon « Réassurance Proportionnelle » Collection Cours de l'IIA 2001

§3 Le Service Commercial

Dans le but de mieux faire connaître, et celui de mieux vendre leurs produits, les compagnies mettent en place un service commercial. Cependant, aux ASSINCO SA, bien que mentionné dans l'organigramme de la compagnie¹⁸, ce service n'est pas opérationnel, leur puissant réseau de courtiers leurs permet de suppléer à ce handicap. Mais dans la pratique, le responsable du Service Production fait office de responsable commercial.

§ 4 Le Service Maladie

Les ASSINCO SA étant une compagnie TIARD, n'ont pas de branche vie, contrairement aux groupes AXA et OGAR. L'assurance des personnes chez ASSINCO SA se limite à la maladie et à l'individuelle accidents.

A) La Maladie

Le contrat maladie est celui par lequel l'assureur s'engage à rembourser à l'assuré, à concurrence des taux prévus au contrat, les honoraires médicaux, frais pharmaceutiques, chirurgicaux, de séjour en clinique ou à l'hôpital engagés en cas de maladie, de maternité, ou d'accident. Les prestations sont soit en nature, soit en espèces.

L'appréciation du risque se fait à partir du questionnaire médical, la tarification tient compte généralement de l'âge et du sexe ; des garanties ; de leur montant ; de l'état de santé du proposant et des franchises. Le délai de carence conditionne la prise d'effet du contrat : six mois pour les maladies non infectieuses et accidents ; dix mois pour les frais de grossesse et d'accouchement ; et un an en cas de tuberculose confirmée.

Il faudra cependant noter que ASSINCO S.A ne propose que des contrats de maladie groupe, souscrits par les employeurs. Ils garantissent les adhérent et leurs ayants-droit.

A) L'Individuelle Accidents

Elle prévoit : le versement d'un capital au bénéficiaire « en cas de décès » accidentel de l'assuré ; « en cas d'infirmité permanente totale ou partielle », le versement d'un capital ou rente à l'assuré, le taux d'invalidité étant conventionnel et une garantie « frais de soins » prévoit le

¹⁸ Annexe

remboursement sur présentation des pièces justificatives ; des frais exposés à la suite d'un accident garanti.

Modalités de souscription : L'assuré doit avoir entre 5 et 65 ans. La tarification se base sur le secteur d'activités ; la nature de l'emploi et de l'existence de circonstances aggravantes. La règle de l'antériorité est appliquée.

Types de contrats : Deux types de contrats individuelle accidents existent. Il s'agit des contrats individuels et des contrats collectifs souscrits par les entreprises pour le compte de leur personnel. La formule cumulée « vie privée, vie professionnelle » garantit l'assuré en tous temps. Une autre formule consiste à le garantir durant son activité professionnelle uniquement.

SECTION II : LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Elle regroupe deux principaux services.

§ 1 Le Service Comptabilité

Ici, l'on retrouve la comptabilité des fournisseurs, la comptabilité du siège, la comptabilité des intermédiaires et la comptabilité des clients. Il supervise aussi la caisse.

Le contrôle sur pièces également exercé par la C.R.C.A¹⁹(états comptables et statistiques CIMA) a augmenté considérablement l'importance des services comptabilité dans la zone CIMA²⁰. Ce sont eux qui, par l'établissement du bilan ; du compte d'exploitation général et du compte des pertes et profits, établissent la situation de l'entreprise.

La comptabilité regroupe tous les éléments comptables provenant des autres services de la compagnie et des intermédiaires :

- ✓ Primes au comptant encaissées ; primes émises ; commissions versées,
- ✓ Sinistres réglés,

¹⁹ Commission Régionale de Contrôle des Assurances.

²⁰ OSSIBI Jean « Comptabilité des Sociétés d'Assurances » Collection Cours de l'IIA 2002

- ✓ Frais généraux payés ; salaires ; honoraires ; entretien²¹ frais divers,
- ✓ Primes cédées aux réassureurs ; sinistres remboursés ; provisions techniques (PREC PSAP).

Le service comptabilité tient également à jour la comptabilité du portefeuille «titres», conformément aux dispositions sur les engagements réglementés^{22 23}.

§ 2 Les Services Généraux

Ils comprennent les services : informatique, standard, télécopie, archives, entretien, les ressources humaines.²⁴

CHAPITRE III : LA DIRECTION TECHNIQUE ET DU CONTRÔLE DE GESTION

Elle regroupe les services techniques, qui constituent la plaque tournante de l'industrie d'assurance, elle coordonne l'ensemble des services de production. Leur organisation et leur fonctionnement déterminent le chiffre d'affaires, y compris ses résultats.

Sous la Direction Technique des ASSINCO SA, nous retrouvons :

- le Service Production,
- le Réseau de Distribution,
- le Service Sinistres et Contentieux,
- le Service Contrôle de Gestion.

SECTION I : LE SERVICE PRODUCTION

Le service Production est chargé d'examiner les propositions d'assurance qui proviennent des différents apporteurs, de tarifer, étudier et faire la cotation des risques, de rédiger les contrats et avenants ou d'élaborer et de mettre au point les clauses.

²¹ ASSINCO S.A étant propriétaire de la partie de l'immeuble abritant ses services assume uniquement les charges d'entretien.

²² infra 2 pages 334 et suiv.

²³ infra 5 art 334 et suiv.

²⁴ Le faible effectif du personnel des ASSINCO ne permet pas encore de créer une Direction du Personnel.

Par ailleurs, il assure une mission de contrôle sur les éléments de production en provenance des courtiers, jouissant de délégation ou d'autorisation à effet d'établissement des pièces.

ASSINCO SA est doté d'un outil informatique moderne, un logiciel a été mis en place pour ressortir toute la production tant des courtiers que du bureau direct.

La branche automobile étant la plus porteuse de la compagnie, nous allons voir en détail, la production automobile.

§ 1 La Production Automobile

L'automobile constitue la « **mamelle nourricière** » des ASSINCO SA. Les primes émises au 31 Décembre 2001 sont de 2.509.885.630 FCFA, soit 36,66 % sur un total de 6.883.774.210 FCFA²⁵ Nous allons dans cette description, voir successivement : le contrat d'assurance automobile, la tarification automobile et enfin la souscription automobile.

A) Le Contrat d'Assurance automobile

Le livre II du code CIMA traite des « **assurances obligatoires** » : l'assurance de la Responsabilité Civile automobile. En automobile, on distingue deux types de contrats dotés de trois types de garanties.

1° Types de contrats.

✓ *Le contrat mono véhicule* : Il garantit le véhicule désigné aux conditions particulières et concerne les particuliers en général. Les critères pris en compte sont surtout les caractéristiques du véhicule²⁶. Ce contrat répond sous le code 10 chez ASSINCO SA.

✓ *Le contrat flotte* : quant à lui, garantit un ensemble de véhicules appartenant à une personne morale, voire à un particulier. Les critères retenus sont liés aux caractéristiques des véhicules. Les relations commerciales entre ces entreprises et la compagnie, dues à leur poids dans le portefeuille de celle-ci interviennent en leur faveur aussi bien lors de la souscription que lors du règlement des sinistres.

²⁵ Examen des comptes ASSINCO, arrêtés au 31/12/2001

²⁶ ASSINCO n'applique pas la surprime due au nouvel âge du permis, ni la différenciation des zones de circulation.

2° Types de Garanties

✓ *La garantie de base obligatoire* : Elle a pour fondement les articles 1382 et 1383 du Code Civil français de 1804 (fait personnel), et 1384 (fait d'autrui et des choses que l'on a sous sa garde)²⁷. C'est la responsabilité civile du conducteur ou du propriétaire du véhicule assuré. Le code CIMA en son article 200 traite de la Responsabilité Civile. Mais, bien avant, la matière était régie au Gabon par la loi du 06 Juin 1962 et le Décret N°147 du 27/04/1963. Le montant assuré est illimité dans la zone CIMA.

✓ *Les garanties annexes à la garantie de base* : Elles sont deux.

a) La garantie Défense et Recours : Ici, la compagnie engage des poursuites contre le tiers responsable de l'accident dont a été victime l'assuré.

b) La garantie Individuelle Personnes Transportées (IPT) : Afin de protéger les vies humaines transportées par un véhicule qui ne fait pas du Transport Public de Voyageurs, la proposition d'assurance comporte, outre la garantie responsabilité civile obligatoire, la garantie défense et recours ; le capital Décès ; l'indemnité invalidité permanente et les frais médicaux. Ce sont ces trois dernières garanties que l'on désigne par l'Individuelle Personnes Transportées. Les deux premières ont des capitaux de 5 millions FCFA par garantie, tandis que la dernière a un capital de 0,5 million de francs CFA. L'assuré sera soumis au paiement d'une prime de 42.508 FCFA (lecture directe pour un véhicule de 7 chevaux). Il faut noter que les membres de la famille du transporteur étaient exclus de la garantie lorsqu'ils étaient à bord du véhicule, et les tiers lorsqu'ils étaient hors du véhicule. Le code CIMA ne fait plus cette distinction, il dispose en son article 200 que « **les membres de la famille du conducteur ou de l'assuré sont considérés comme des tiers...** » S'agissant de la situation des préposés victimes d'accident aux heures de travail, elle est régie par la législation du travail.

Ainsi, la garantie responsabilité civile obligatoire excluant le conducteur, celui-ci gagnerait à associer à cette première garantie, une autre en l'occurrence : l'Individuelle Personne Transportées. Ce qui permettrait au conducteur d'être indemnisé en cas de dommage corporel, et aux personnes transportées de pouvoir cumuler les indemnités sauf pour les frais médicaux. C'est ce que l'on appelle chez ASSINCO « **Tiers Simple** ».

²⁷ AGBODO KOFFI « L'Assurance Automobile » Collection Cours de l'IIA 2001

✓ *Les garanties facultatives* : Il s'agit des dommages éprouvés par le véhicule assuré. Ces garanties regroupent l'accident, le vol, l'incendie et le bris de glace. Elles sont soumises au principe indemnitaire.

B) La Tarification Automobile

La FEGASA²⁸ a élaboré un « **tarif automobile minimum obligatoire et provisoire applicable** »²⁹ pratiqué par les compagnies TIARD et leur intermédiaires. Ce tarif s'applique à deux groupes de véhicules : les mono véhicules (Service 10), et les flottes (Service 17). Il distingue en outre dix catégories d'usage, de la 1^{ère} catégorie (promenades & affaires) à la 10^{ème} catégorie (véhicules spéciaux). La Commission Régionale de Contrôle des Assurances exerce son contrôle sur cette tarification et sur cette catégorisation.

En pratique, si nous prenons un fonctionnaire : M. Mukulukulu, propriétaire d'un véhicule de marque Toyota, type Prado LJ95GLX, immatriculé 1968 G9B, puissance 11 chevaux Diesel, valeur vénale 26 900 000 FCFA. Si l'assuré désire s'assurer en RC et en Dommages (incendie & vol), la tarification se fera ainsi :

✓ RC (lecture directe sur le tarif)	= 108.603 FCFA
✓ Défense Recours (20% x 108.630)	= 21.726 FCFA
✓ Capital Décès (1,06% x 5.000.000)	= 53.000 FCFA
✓ Incendie (1,20% x 26.900.000)	= 322.800 FCFA
✓ Vol (1,80% x 26.900.000)	= 484.200 FCFA
Prime Nette	= 990.356 FCFA
Accessoires	= 20.000 FCFA
Taxes	= 80.828 FCFA
PRIME TTC	= 1 091 184 FCFA

M. Mukulukulu devra donc, pour couvrir ces garanties, payer une somme de **1.091.184 FCFA** qui figure dans la proposition à lui faite par la compagnie³⁰

²⁸ infra 12

²⁹ Décision N°0003 CIMA/CRCA/SG/95

³⁰ Annexe

C) La Souscription Automobile

Elle fait ressortir les obligations des parties. En effet, la loi du 13 Juillet 1930 soumettait à l'obligation d'information, le seul assuré. Le code CIMA a fait évoluer cet état de chose. Ainsi, l'assureur est désormais tenu à une obligation d'information sur les garanties proposées à l'égard de l'assuré.

A la souscription, la proposition ci-dessus est présentée au client qui la lit en prenant ainsi connaissance des différentes garanties qu'il peut modifier : c'est l'objet de l'article 12 du code CIMA. Il s'agit de donner « **toutes les circonstances connues de lui, de manière à faire apprécier le risque par l'assureur** ». Pour la souscription du contrat, l'assuré doit donner les caractéristiques du véhicule (carte grise) ainsi que son identité à lui. L'assureur sort trois conditions particulières automobiles sur imprimante, il remet une à l'assuré qui va payer à la caisse, ensuite l'assuré remet le document à l'assureur en gardant l'original de la quittance de règlement. L'assureur établit le contrat qu'il fait viser par le responsable de la Production, puis remet à l'assuré le contrat d'assurance, l'attestation d'assurance, le certificat d'assurance, la lettre de transmission, enfin les conditions particulières et générales.

En dehors de l'automobile, les ASSINCO S.A proposent d'autres types d'assurances.

§ 2 La Production IRDT

En IRDT, nous allons nous intéresser plus particulièrement à l'assurance Multirisques habitation et à l'assurance Transports.

A) L'assurance Multirisques habitation

1° Les Garanties : Cette assurance couvre les divers événements qui peuvent affecter l'assuré dans ses biens ou son entourage. On y trouve la TOC³¹, l'incendie, la foudre, l'explosion, les dégâts des eaux, le vol, le bris de glaces, la RC chef de famille.

³¹ Tempête Ouragan Cyclone : N.B : chez ASSINCO SA, le vent doit souffler à au moins 1000 km/h pour que le sinistre soit garanti.

2° *Etendu des garanties* : Cette assurance intervient dans le cas de la vie privée lorsqu'il y a eu préjudice matériel ou corporel causé à autrui par la faute des personnes garanties due à leur propre fait, au fait des animaux, de l'usage de certains objets, des intoxications alimentaires, du fait de l'immeuble ou partie de l'immeuble occupé par l'assuré. La tarification est faite en fonction du capital contenu.

B) L'Assurance Transports

Nous orienterons notre étude sur l'assurance maritime. Elle couvre le corps de navires maritimes, fluviaux, des navires de pêche et des navires de plaisance. Cette assurance garantit les pertes et dommages subis par le navire ou les facultés transportées : maritimes, terrestres ou aériennes.

1° *Les garanties* : En corps de navire, la garantie couvre les dommages subis par le navire, avec des options « **Tous Risques** » « **FAP Sauf** » « **RC Propriétaire** » et « **Défense-Recours** ». Les frais d'assistance et de sauvetage, de recherche, frais de retirement constituent des garanties facultatives.

✓ En Facultés : la garantie couvre les facultés assurées « **de magasin à magasin** » contre les avaries et pertes matérielles provenant des risques ordinaires et des risques de guerre. Les polices sont de types « **Tous Risques** » « **FAP Sauf** » Accidents caractérisés pour les facultés terrestres.

✓ En Responsabilité Civile du propriétaire du navire ou du transporteur maritime, quatre régimes de responsabilité sont retenus : la convention de Bruxelles, la convention de Hambourg, la convention de Londres et la loi gabonaise sur le transport maritime.

2° *Conditions de souscription* : C'est en fonction du type de navire et de la couverture demandée, que l'assureur calcule la prime. Ainsi, en corps, le nom du navire ; les caractéristiques ; certificat de franc bord ; certificat de navigabilité...sont nécessaires. En facultés, la nature de la marchandise, le mode d'emballage ; le poids ; le nombre de colis ; la destination et la valeur assurée sont nécessaires.

3° *La Police d'Assurance maritime* : Elle contient l'énumération des conditions de l'assurance, la liste des objets assurés et les exclusions. On y retrouve les conditions générales, les conditions particulières et les clauses additionnelles. Les modifications ultérieures font l'objet d'avenants. Cette police contient des éléments annexes tels la fiche de ressortie de prime, le certificat d'assurance.

SECTION II : LE RESEAU DE DISTRIBUTION

§ 1 Les Courtiers³²

ASSINCO travaille avec le réseau d'intermédiaires déjà implanté sur place. Ceci lui est apparu comme indispensable du fait même de la configuration du marché. Son objectif est de contribuer à développer une culture d'assurance auprès du particulier.

Les principaux courtiers sont : Gras Savoye Gabon, les Assureurs Conseils Gabonais du Groupe ASCOMA³³. Les taux de commission appliqués sont arrêtés par une convention. En 2001, les taux d'acquisition représentent 34,31%. Certains courtiers ont un pouvoir d'encaissement et un pouvoir de règlement.

§ 1 Le Bureau Direct

Ce bureau est la vitrine de la Société et sert à tester les nouveaux produits. La compagnie n'ayant pas encore étendu ses services à l'intérieur du pays. Le bureau direct est chargé de la production et du règlement des sinistres.

Cette production se traduit par la souscription de contrats (l'encaissement des primes se faisant à la caisse, le bureau direct a ainsi des rapports avec les autres services). La proposition d'assurance ; la souscription d'assurance ; le suivi du dossier ; le montage de la police et le classement du dossier lui incombent. Tout comme la délivrance des attestations ; des certificats d'assurance et des avenants.

³² Le marché gabonais, en matière d'intermédiaires n'est constitué que de courtiers. Pas d'Agents Généraux.

SECTION III : LE SERVICE SINISTRES ET CONTENTIEUX.

Lorsque le dommage prévu au contrat se réalise, on parle de sinistre. Le rôle du service sinistres est d'étudier l'ensemble des dossiers sinistres déclarés à la compagnie en vue de leur règlement ou refus.

§ 1 Les Conditions de règlement du sinistre

L'obligation à la charge de l'assureur est de tenir dans les délais son engagement vis-à-vis des assurés et bénéficiaires de contrats. Il doit par conséquent indemniser l'assuré ou payer la prestation promise au contrat. Au demeurant, l'octroi de la garantie est subordonné à une condition : « l'assureur n'est tenu d'indemniser l'assuré que si le risque réalisé était bien prévu au contrat »³³

L'assuré doit donner avis à l'assureur de tout sinistre susceptible de faire jouer la garantie de ce dernier. A la souscription, la fiche de déclaration de sinistre doit être remise à l'assuré pour l'amener à respecter son obligation. Pour la jurisprudence, la connaissance du sinistre s'entend à la fois de celle de l'évènement, et de celle des conséquences éventuellement dommageables de nature à entraîner la garantie de l'assureur. Le code CIMA a fixé des délais pour la déclaration de sinistre. Il est ainsi de «cinq jours ouvrés», sauf en cas de vol et de mortalité de bétail : il est alors de 48 heures³⁴. L'inobservation de cette obligation entraîne pour l'assuré la déchéance de son droit à indemnisation.

§ 2 La Procédure de Règlement du sinistre

Afin qu'un sinistre puisse être réglé, plusieurs conditions doivent être remplies, tant par le sinistré (déclarant) que par l'assureur (régleur de sinistre).

A) La Déclaration du sinistre

En automobile, un imprimé à remplir est tenu à la disposition de l'assuré ou son représentant, qui peut également faire la déclaration par lettre, par fax voire par appel téléphonique. Il faut bien cette déclaration afin que la procédure de règlement soit déclenchée. A cette déclaration,

³² Annexe

³³ Le Réassureur Africain N° 009 Juin 1995, S.A.R

³⁴ infra 2 art 12-4

s'ajoute l'élément matériel qui est constitué des pièces du dossier sinistre qui dépendent des garanties acquises.

B) L'ouverture du dossier

Le service sinistres attribue un numéro au dossier sinistre à l'ouverture, et en informe l'assuré par correspondance. Parallèlement, une lettre de mise en cause est adressée à la compagnie du tiers responsable, au cas où il ne serait pas ou plus assuré, la réclamation chiffrée lui est faite directement. En cas d'inexécution de sa part, le service sinistres et contentieux saisit un Conseil afin de procéder à l'exécution forcée.

C) La vérification des garanties et l'évaluation du sinistre

L'ouverture du dossier est suivie de la vérification des garanties et de l'évaluation du préjudice ou dommage subi par l'assuré ou le tiers (matériel ou corporel).

✓ Défense-Recours	= 126.500 FCFA
✓ RC Matérielle	= 977.500 FCFA
✓ RC Corporelle	= 1.822.750 FCFA

D) Le suivi du dossier

Le suivi du dossier s'opère entre deux périodes : la déclaration du sinistre et le règlement du sinistre. C'est la période au cours de laquelle le service sinistres étudie le dossier, il adresse des correspondances à l'assuré entre autres des lettres de relance, de demande de pièces manquantes.

Il faudra noter que la compagnie délègue à certains courtiers le pouvoir de régler certains sinistres à charge pour elle d'effectuer un contrôle a posteriori. La délégation se fait comme suit :

- ✓ dossier matériel
- ✓ dossier corporel
- ✓ dossier contentieux

La délégation se limite à la gestion des dossiers matériels automobiles, ces courtiers ont autonomie de gestion jusqu'à 2.500.000 FCFA en matière matérielle, à condition qu'il n'y est pas

de corporel. La règle étant que «le corporel prime le matériel». Le corporel dépend en termes de décision de gestion, de la compagnie. L'intermédiaire faisant office ici de collecteur d'informations à l'adresse de la compagnie.

De plus les dossiers matériels au delà de 2.500.000 FCFA sont gérés par la compagnie qui informe le courtier des décisions prises sur ces dossiers.

§ 3 La Procédure de règlement de sinistre automobile

En automobile, pour qu'un sinistre soit réglé, plusieurs conditions doivent être remplies.

A) Le sinistre de dommages

Il résulte des dommages subis par les biens de l'assuré. L'assuré déclare le sinistre muni des pièces justificatives (attestation d'assurance ; carte grise ; permis de conduire ; constat de police ou procès verbal de gendarmerie) afin que le dossier sinistre soit ouvert. L'expert est commis selon l'importance des dommages et détermine le coût des réparations. L'évaluation forfaitaire est faite :

- ✓ 977.500 FCFA pour les dommages matériels,
- ✓ 1.822.750 FCFA pour les dommages corporels

L'évaluation administrative est faite au premier franc après la déclaration du sinistre, elle est modifiée selon qu'un élément nouveau parvient à la compagnie. Quand l'évaluation réelle est inférieure à l'évaluation initiale cela entraîne des incidences en fin d'exercice par insuffisances de provisions.

Si un sinistre est inférieur à 4 millions, ne comportant pas de dommages corporels, et que les responsabilités ne sont pas établies, la commission d'arbitrage de la FEGASA tranche, et ses décisions sont exécutoires.

B) Le sinistre de Responsabilité civile

De suite d'un accident dont est responsable le propriétaire ou conducteur du véhicule assuré, l'assureur peut être amené à réparer les dommages subis par le tiers, ainsi :

- ✓ Le blessé doit recevoir des soins, ce qui implique des dépenses remboursées par l'assureur sur présentation des pièces justificatives à savoir : ordonnances ; tickets d'achat de médicaments ; certificats médicaux...
- ✓ Les incapacités de la victime après consolidation font l'objet d'une expertise médicale.

Le règlement peut s'effectuer de deux manières :

**** La transaction :** C'est le règlement amiable qui est de principe en sinistre corporel. L'assureur a une année à compter de la date de la réalisation de l'accident pour faire une offre d'indemnisation à la victime ou à ses ayants droit. C'est l'objet de l'article 231-1 du code CIMA. Les victimes ou leurs ayants droit doivent produire les pièces justificatives telles que le procès verbal du conseil de famille ; jugement d'hérédité ; les actes d'état civil des ayants droit... Ils ont à compter de l'accident un délai de 5 ans pour réclamer l'indemnité. Le non aboutissement de cette phase conduit à une autre.

****Le règlement contentieux :** Ici, le recours au juge ne peut intervenir que passé le délai de douze mois, à compter de l'expiration de celui fixé pour le règlement amiable. Le juge d'instruction se prononce au vue des arguments matériels apportés par chacune des parties. A noter toutefois que le code CIMA dans ses articles 258 et suivants institue une théorie générale de règlement des sinistres corporels.

C) Le Règlement

C'est l'aboutissement de la procédure. En sinistre matériel, le calcul de l'indemnité se fait par le décompte de vétusté, des honoraires d'expert et la vérification de l'état des primes. La fiche de règlement est établie après obtention des visas du bureau direct (responsable sinistres et production) pour le sinistre du bureau direct. Pour le courtier, c'est une autorisation de règlement. Le chèque est établi par la comptabilité et envoyé au client ou à son représentant puis, le dossier est classé aux archives.

§ 4 La Procédure de règlement de sinistres en IRDT et en Maladie

A) En IRDT

La condition sine qua non au règlement est la déclaration du sinistre. Traitée dans les jours ouvrés qui suivent ladite réclamation, elle fait l'objet d'une lecture attentive portant sur la date de survenance, la cause et les circonstances. Le rédacteur vérifie alors les garanties contractuelles, leur validité et la conformité, c'est-à-dire le lien de cause à effet. La compagnie peut de ce fait soit refuser, soit reconnaître la conformité des circonstances aux clauses contractuelles.

- ✓ Si les circonstances du sinistre ne justifient pas le règlement, l'assureur notifie son refus motivé soit au client soit à la victime, la déclaration correspondante et la note de refus sont classées dans le dossier.
- ✓ Si par contre le sinistre est conforme aux dispositions contractuelles, l'assureur l'enregistre, ouvre la côte sinistres et éventuellement saisit **un expert, de là l'instruction du dossier suit son cours normal jusqu'au règlement du sinistre.**

B) En Maladie

La condition primordiale pour le règlement d'un dossier maladie est la réception de la déclaration de maladie³⁵. Ce document est rempli et signé par le médecin traitant de l'assuré accompagné des originaux des ordonnances médicales ou tout autre document justifiant des dépenses effectuées par l'assuré.

En ce qui concerne le remboursement des frais médicaux, le règlement des dossiers sinistres est rapide, ce grâce à l'outil informatique performant. Le traitement a lieu jeudi ou mercredi et le règlement a lieu vendredi. Les chèques sont établis, signés et transmis aux assurés par l'entremise du courtier.

Toutes ces opérations d'assurances s'effectuent en conformité avec les prescriptions de la CRCA³⁶.

§ 5 La Procédure contentieuse

Le dossier contentieux dépend de la compagnie qui informe les courtiers de son évolution. Les dossiers sous gestion autonome font l'objet d'un contrôle a posteriori.

³⁵ Annexe

³⁶ infra 19

A) Le Contentieux de primes

Le code CIMA en son alinéa 2 de l'article 13 dispose «La prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par l'assuré». Mais il faudra noter ici que le non paiement de la prime est inopposable aux tiers. Ainsi, si le sinistre survient pendant la période de mise en demeure pour non paiement de primes, ou si l'assuré a produit de fausses pièces de règlement, l'assureur est tenu de payer.

B) Le contentieux de sinistre

Lorsqu'une procédure de recours n'a pas abouti soit pour les problèmes de responsabilité, nous estimons à bon droit de poursuivre l'affaire dans un premier temps devant la FEGASA, dans le cas contraire nous saisissons notre conseil.

C) Le contentieux en récupération de débours

L'exception de non garantie n'étant pas opposable aux victimes, et l'assurance ne constituant pas une source d'enrichissement pour les assurés, c'est ainsi que les sommes payées par l'assureur aux victimes d'un assuré qui était insuffisamment couvert, doivent lui être remboursées par le responsable insuffisamment assuré

SECTION III : LE CONTRÔLE DE GESTION

L'industrie d'assurance est une industrie atypique. En effet, elle se caractérise par l'inversion du cycle de production. Ainsi dans l'optique d'un déroulement sain des activités d'assurance, les ASSINCO S.A ont institué un service qui effectue le contrôle de gestion technique.

§ 1 L'Objet du Contrôle de Gestion

Le contrôle effectué par la C.R.C.A est un contrôle a posteriori et rigoureux qui peut aboutir au retrait d'agrément. Ainsi, dans un souci de bonne gestion, les ASSINCO SA ont mis en place un contrôle a priori pour mieux canaliser les activités de la compagnie ; les effectuer conformément aux prescriptions du code CIMA, le suivi de l'activité technique de la société par la production des états c'est-à-dire des émissions et sinistres.

§ 2 Etendu du Contrôle de Gestion

Il s'étend à la qualité de la production d'une part, et à la sinistralité d'autre part.

A) La qualité de la production

Le contrôle s'étend :

- ✓ Au niveau des encaissements,
- ✓ Au niveau de la tarification,
- ✓ Au niveau des taux de commission,
- ✓ Au niveau de la production mensuelle ou annuelle,
- ✓ Au niveau de la sélection du portefeuille,
- ✓ Au niveau des annulations,
- ✓ Au niveau de l'évaluation des provisions de primes,
- ✓ Au niveau des émissions envoyées par les courtiers qui ne sont pas directement intégrées dans la production du siège.

B) La Sinistralité

C'est la proportion de sinistres supportée par la compagnie par rapport aux primes encaissées, l'assureur doit maîtriser le taux de sinistre à prime, la fréquence, la cadence de règlement et surtout les provisions pour sinistres à payer (PSAP).

Ainsi, au regard de ces analyses, nous dirons d'une part que la problématique des compagnies d'assurances : « **conjuguer l'excellence du service aux clients et la maîtrise des coûts** »³⁷ doit être l'objectif des ASSINCO S.A. En effet, la compagnie pour s'arrimer à la globalisation et plus près de nous au marché libre de la CEMAC³⁸ doit rénover sa politique en opérant par des contrats clairs ; par un service rapide et maîtrisé ; un règlement objectif des sinistres ; l'ouverture d'un service commercial et surtout à l'embauche des cadres et employés sans oublier les salaires qui doivent être conformes à la Convention Collective des Assurances.

D'autre part, durant notre stage pratique aux ASSINCO S.A, c'est le service Transports qui a attiré notre attention, plus précisément le transport maritime. En effet, au regard de l'intense activité maritime qui s'effectue entre le port annexe de Douala et le port-Môle de Libreville, il serait bénéfique pour les compagnies que cette activité se fasse conformément aux lois qui régissent le commerce maritime au niveau mondial ; sous régional et national. Libreville et Douala étant les

³⁷ L'Argus N°6662 du 3 décembre 1999 page 26

³⁸ Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale

deux principales villes portuaires de la zone CEMAC, monopolisent le commerce maritime en Afrique Centrale par le transport des facultés maritimes d'un port à l'autre dans les deux sens. D'où notre étude critique sur ce trafic entre Douala et Libreville : c'est l'objet de notre seconde partie.

TITRE II : L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES : ETUDE CRITIQUE SUR LE TRAFIC ENTRE DOUALA ET LIBREVILLE

Premier port du Gabon, sur le plan historique, le Port-Môle se situe au centre-ville, en face de la mission catholique Sainte-Marie. Nous étudierons ses activités à travers d'abord les caractéristiques de son trafic, ensuite, voir si ce trafic s'intègre dans le cadre de l'obligation d'assurance, et enfin relever la nécessité de l'assurance des facultés maritimes.

CHAPITRE I : LES CARACTERISTIQUES DU TRAFIC

Il va s'agir ici de la présentation des caractéristiques physiques d'une part et des caractéristiques économiques d'autre part.

SECTION I : LES CARACTERISTIQUES PHYSIQUES

§ 1 Présentation de la flotte

A) Les Navires

Plus de quinze navires desservent les port-môle de Libreville, et l'annexe du port de Douala. Les plus connus sont : QUEEN POLINA ; MAHOTEHES ; MARINA EXPRESS ; AMARANTE ; THERESA ANGUE III ; LE JADE ; PAGUE. Ceux dont nous avons pu trouver les éléments caractéristiques sont entre autres :

- ✓ BEAU GALLION, pavillon camerounais, construit en 1970, jauge brute 228,57 Tx Jauge nette 117,62 Tx
- ✓ BAMBIA, pavillon camerounais, jauge brute 96,36 Tx, jauge nette 33,09 Tx
- ✓ BUFFALO, pavillon camerounais, jauge brute 879Tx, jauge nette 223Tx

B) La Documentation

Nous avons constaté que ces navires sont conformes aux normes de la navigation internationale car, quoi que vieux du point de vue de l'âge, ils sont plutôt sur le plan pratique en

bon état d'entretien, dans la mesure où ils ont tous des pièces neuves jusqu'aux moteurs. Et c'est sur cette base que les autorités compétentes leur accordent régulièrement des autorisations.

C'est le cas de la marine marchande qui délivre des certificats de navigabilité, et les permis de navigation, sans oublier le Conseil Gabonais des Chargeurs qui donnent des autorisations de départ et d'accostage en prélevant parallèlement une taxe sur chaque navire qui effectue un mouvement dans un sens comme dans l'autre.

§ 2 Les Acteurs du trafic

Il s'agit ici des acteurs et bénéficiaires de ce commerce maritime international.

A) Les Transporteurs

Au moins six sociétés de transport maritime sont basées au port-môle de Libreville et dont l'activité principale consiste à transporter les produits et marchandises importés du Cameroun. L'étude du rapport annuel de l'une d'elles, en l'occurrence la SAMI⁴⁰, nous montre que les navires de cet armateur accostent une fois par semaine dans chacun de ces ports. La société Maritime Express quant à elle fait trois escales par mois.

B) Les Chargeurs

a. Les Commerçants

Les commerçants et industriels gabonais ou ceux des étrangers opérant au Gabon, se ravitaillent régulièrement au Cameroun à partir de la ville portuaire de Douala.

Il s'agit ici des commerçants et hommes d'affaires gabonais, camerounais, ouest africains, libanais... La proximité des deux ports et la présence sur le marché camerounais de produits variés et bon marché constituent des motivations d'achat.

b. Les Industriels

Parmi les industriels qui importent des produits du Cameroun, nous avons le groupe CECA-GADIS ; NESTLE ; FOBERT GABON ; SOBRAGA ; SATRALGA ; CHOCO GAB etc...

C) Les Types de marchandises

✓ Les produits du cru

⁴⁰ Société d'Affrètement Maritime International

Il s'agit de tout ce qui relève de l'agriculture, cultures vivrières fraîches ou sèches, et de l'élevage (bovins, moutons, porcs). La vente de ces produits est une vente FOB⁴⁰

✓ **Les produits manufacturés.**

Il s'agit ici des biens de consommation ; des biens d'équipement ; des matériaux de construction. La vente ici est stipulée être une vente CAF⁴¹. Il faudra cependant noter que dans la pratique, toutes les ventes faites au Cameroun sont dans la plupart des cas des ventes FOB.

SECTION II : LES CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES

Les caractéristiques économiques du trafic observé au port-môle de Libreville se présentent sous forme de volume des importations et de valeur des importations.

§ 1 Le volume des importations

Les opérateurs économiques du Gabon importent du Cameroun à partir de la ville portuaire de Douala, des produits du cru et des produits manufacturés. Ces produits débarquent principalement au port-môle de Libreville.

Le service statistiques de la Direction Générale des Douanes affiche :

- ✓ Pour l'exercice 2000 un tonnage de 4.712,133 tonnes soit 4.710,933 tonnes à l'importation, et 1,200 tonnes à l'exportation.
- ✓ Pour l'exercice 2001 un tonnage de 9.157,807 tonnes, soit 9.148,967 tonnes à l'importation et 8,840 tonnes à l'exportation.

L'importance du volume d'activités ne devrait laisser indifférents, ni les autorités publiques, ni les assureurs et encore moins les importateurs qui opèrent jusque là à leurs risques et périls. La traduction financière de ce trafic est encore plus éloquente.

⁴⁰ « Free On Board » contrat de vente maritime dans lequel l'exportateur traite pour un prix comprenant la valeur de la marchandise et les frais d'approche jusqu'à la mise à bord du navire désigné par l'acheteur.

§ 2 La valeur des importations

Le taux de douane étant de zéro pour cent (0%) entre les pays membres de la CEMAC, celle-ci applique uniquement la TVA⁴² sur toutes les importations d'un pays membre de la Communauté, le taux actuel est de 18%.

Ainsi, le rapport d'activités de la Direction Générale des Douanes fait ressortir :

- Pour l'exercice 2000 : 1.673.594 992 FCFA de recettes.
- Pour l'exercice 2001 : 2.507.715 833 FCFA de recettes

A partir de ces recettes, nous pouvons procéder par extrapolation pour pouvoir déterminer la valeur des importations pour les deux exercices 2000 et 2001. Ainsi :

- ✓ En 2000 : $1.673.594.992 \times 100 : 18 = 9.297.749.956 \text{ F.CFA}$
- ✓ En 2001 : $2.507.715.833 \times 100 : 18 = 13.931.754.628 \text{ FCFA}$

Ces deux éléments, à savoir : le volume des importations, et la valeur des importations, permettent de constater que le trafic maritime entre Douala et Libreville est important. La question est alors celle de savoir si ce trafic s'opère dans le cadre de l'assurance.

CHAPITRE II : CE TRAFIC ET L'ASSURANCE

Nous avons constaté, à partir des investigations faites auprès de quelques transporteurs que ce trafic ne s'opère pas dans le cadre des règles d'assurance. En effet, l'assurance ici est une technique ignorée ce qui entraîne des conséquences.

SECTION I : L'ASSURANCE : UNE TECHNIQUE IGNOREE

Le port d'Owendo qui est en liaison avec les ports occidentaux, voit ses activités se dérouler le plus souvent, voire toujours dans le cadre de l'assurance des facultés maritimes à l'importation.

Si à cela s'ajoutaient les activités du port-môle, les compagnies d'assurances gagneraient en

⁴¹ « Coût Assurance Fret » Contrat de vente maritime selon lequel l'exportateur traite pour un prix comprenant la valeur de la marchandise, la prime d'assurance et le prix du fret.

⁴² Taxe sur la Valeur Ajoutée

chiffre d'affaires, et les chargeurs en sécurité. En effet, l'assurance des facultés maritimes est « un contrat par lequel une personne appelée assureur consent à indemniser une autre personne appelée assuré du préjudice subi dans une expédition maritime par suite de certains risques dans la production de la somme assurée et moyennant paiement d'une prime »⁴³

Ainsi, l'idée d'assurance répond à l'inquiétude de l'individu devant la fatalité qui menace de le frapper, non dans ses affections, mais dans sa situation financière, de mettre un terme à des projets d'avenir, de le priver des moyens sur lesquels il comptait pour acquitter une dette.⁴⁴

En assurance des facultés maritimes, deux types de garanties sont le plus souvent choisis.

§ 1 La garantie "FAP Sauf"

C'est une assurance restreinte, selon laquelle ne sont garanties que les pertes et les dommages causées aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte. Elle comprend tous les événements majeurs pouvant survenir pendant le transport maritime, terrestre ou aérien accompli par la marchandise. Il appartient au bénéficiaire de l'assurance de prouver la survenance de l'un des événements énumérés et d'établir le lien de causalité entre le dommage et l'événement.

Chez ASSINCO SA, la garantie FAP Sauf s'applique à toutes marchandises et exclu le vol.

§ 2 La garantie "Tous Risques"

Elle couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les marchandises assurées, à moins qu'il résultent de l'un des risques exclus et limitativement énumérés dans la police. Ainsi, la garantie "Tous Risques" est étendue et n'a d'autres limites que les risques expressément exclus.

Il se trouve que l'inobservation de ces mesures d'assurance entraîne régulièrement des conséquences.

⁴³ Doyen Georges Ripert "Cours de Droit Maritime"

SECTION II : LES INCIDENCES DE L'INOBSERVATION DES MESURES D'ASSURANCE.

L'inobservation des mesures d'assurance au niveau du trafic entre Douala et Libreville entraîne des conséquences multiples et ce sur plusieurs plans: En effet, nous savons que cette pratique illicite permet à une partie non négligeable des aliments potentiels d'échapper à notre marché. C'est pour cette raison que les assureurs gabonais devraient s'organiser pour mieux maîtriser les circuits du commerce sous-régional.

§ 1 Les incidences chez les chargeurs

Les chargeurs qui font des importations sans assurance, sont laissés à leurs sorts en cas d'avaries. Au cours de nos investigations, nous avons eu l'occasion de constater que de fréquentes avaries particulières affectent les importations des chargeurs. Cela est surtout dû aux mauvais chargements que font les transporteurs. C'est ainsi qu'il y a souvent des cas de contamination, de destruction, de détérioration des marchandises. Et avec les cas d'exonération de responsabilité du transporteur, les chargeurs effectuent leurs opérations de manière hasardeuse, il arrive des cas de perte totale de marchandises, et si la responsabilité du transporteur ne joue pas, le chargeur n'aura plus d'autre recours.

§ 2 Les incidences au plan économique

L'inobservation de l'obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation n'entraîne pas des conséquences uniquement au niveau des chargeurs, mais aussi au niveau économique.

Ainsi, au niveau des sociétés, elle entraîne un manque à gagner qui se traduit par la diminution du chiffre d'affaires:

- ✓ Au niveau de l'Etat, par la diminution des ressources fiscales,
- ✓ Au niveau économique, par la fuite de capitaux surtout pour un pays qui importe plus de 70% de ses produits de consommation.

⁴⁴ Jean Paul Govare "L'Assurance Maritime Française" 2^e éd. L'Argus J I A Paris IX 1960

Or, que ce soit sur le plan national, qu'international, il existe une obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation.

CHAPITRE III : LA NECESSITE D'INTEGRER CE TRAFIC DANS LE CADRE D'ASSURANCE.

Le trafic maritime est le plus ancien moyen de transport des facultés, et reste à ce jour le plus important du point de vue du transport international de marchandises. C'est dans le souci de protéger ce commerce international, notamment les marchandises, que les mécanismes d'assurances ont été institués.. Nous avons principalement deux modes de ventes maritimes : Les ventes FOB ; et les ventes CAF⁴⁵.

C'est dans ce cadre que le Gabon, pays en voie de développement, sous l'impulsion de la CNUCED a adopté une loi portant obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation. Sur le plan pratique, cette loi est en vigueur au port d'Owendo, et en désuétude au port-môle. Or c'est une obligation légale qui présente des intérêts.

SECTION I : L'ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION :UNE OBLIGATION LEGALE.

§ 1 Au plan communautaire

Le code CIMA, dans son Titre Premier, article 1 (1) dit que la Conférence a été instituée en vue de : «prendre toutes mesures nécessaires pour le renforcement et la consolidation d'une coopération étroite dans le domaine de l'assurance, afin que leurs marchés soient à même de couvrir par des garanties mieux adaptées aux Réalités Africaines et tenant compte de leurs possibilités contributives, les risques du secteur agricole et rural ainsi que ceux liés au commerce extérieur dans la mesure où cela est techniquement faisable ».

Pour être plus précis, le Titre II du Livre II dans son article 278, traite de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation en ces termes : «L'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations ».

Il faudra noter que cette initiative a été soutenue par les Institutions internationales. Ainsi, après avoir participé à la création des marchés nationaux d'assurances, la CNUCED avait demandé

à nos autorités de mettre en place une réglementation pour renforcer les bases de leurs industries d'assurances. Pour ce faire, elle préconisa « l'institution d'une assurance obligatoire destinée à garantir les facultés maritimes à l'importation et la domiciliation de cette couverture auprès de sociétés d'assurances agréées dans les marchés des pays importateurs »⁴⁶

Au vue de cette disposition, aucune importation ne doit se faire dans un pays de la zone CIMA sans qu'elle ne soit assurée. Cette disposition a été adoptée par les autorités législatives gabonaises.

§ 2 Au plan national

L'obligation d'assurer les facultés à l'importation instaurée en République Gabonaise par ordonnance N° 6/79 PR et le Décret d'application N° 0215/PR/MINECOFI du 22 Février 1991 avait pour objectif de permettre aux sociétés d'assurance agréées au Gabon de retenir localement la prime correspondante et de supprimer ainsi les importations aux conditions CAF, facteurs d'évasion monétaire, pour un pays qui vit à 70% des importations.

Depuis la mise en application des dispositions ci-dessus rappelées, les sociétés d'assurance gabonaises de droit national ont accusé un développement significatif tant en chiffre d'affaires qu'en résultats techniques de branche facultés.

Il faudra cependant noter que cette obligation est respectée pour les grandes importations faites outre atlantique, les activités du port-môle échappent totalement à cette obligation, rendant ainsi désuète la loi ci-dessus mentionnée.

Or, la loi ne s'abrogeant pas par désuétude, les autorités publiques et les assureurs doivent s'organiser afin que cette loi soit appliquée chaque fois qu'il y a une opération d'importation. En effet, l'institution d'une réglementation rendant obligatoire l'assurance des facultés maritimes à l'importation présente des avantages :

⁴⁵ infra page 24

⁴⁶ FANAF. Conseil des Ministres des Assurances de la CIMA .Paris 23 et 24 Septembre 1996

SECTION II : L'INTERET DE L'ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION

Les autorités douanières et portuaires qui sont rigoureuses quant à l'effectivité de l'obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation au port d'OWENDO devraient avoir le même souci pour le Port Môle, ce d'autant plus que de nombreux avantages sont à relever notamment :

1. Le développement du volume des émissions de primes de la branche. Dans tous les marchés, la branche « Transports » occupe le second rang juste après l'automobile. Au Gabon, ce n'est pas le cas, la branche occupe plutôt le troisième rang. Cela est dû au fait que les activités de tout un port échappent à l'assurance.⁴⁸
2. L'acquisition et l'amélioration du « savoir faire » des Assureurs Africains.
3. Le règlement rapide et efficace des sinistres en raison de la proximité de l'assureur et de l'assuré.
4. La réduction substantielle des coûts d'assurance : les taux de prime appliqués sont relativement faibles par rapport aux taux européens.
5. La conservation des primes dans nos marchés en raison de la faiblesse du recours à la Réassurance en assurance facultés maritimes.
6. L'augmentation des recettes fiscales générées par la taxe d'enregistrement qui frappe les contrats d'assurances maritimes⁴⁹.

Au Gabon, les primes émises dans la branche « Transports » en 2000 s'élèvent à 5.901.457.000 FCFA. Or, si les activités du port-môle étaient couvertes, ces primes seraient sensiblement plus élevées.

⁴⁸ En 2000, nous avons par branches : Auto 34,21% ; Autres Risques 31,84% ; Transport 18,89%. Incendie 15,06%

⁴⁹ "Lettre de la FANAF aux Ministres des Finances de la CIMA" Douala, le 04 Décembre 1996

CONCLUSION GENERALE

En définitive, l'objectif primordial d'une compagnie d'assurances est de faire un bénéfice en vendant de la sécurité. Cela s'opère par l'adaptation des produits d'assurance aux besoins des assurés et surtout par la qualité des prestations offertes aux assurés pendant les ventes, pendant la vie du contrat et surtout lors du sinistre.

En effet, la meilleure maîtrise du circuit des assurances passe par l'adaptation de celui-ci au contexte africain. Malgré l'opposition à l'obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation faite par les institutions de Breton Wood et l'Organisation Mondiale du Commerce à la CIMA, les gouvernements de la CIMA se doivent de maintenir cette loi et veiller à son application. Nos économies étant encore fragiles, ne doivent pas s'ouvrir à la mondialisation avant d'avoir maîtrisé les circuits économiques internes et sous-régionaux.

L'obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation est une importante source de devises pour l'économie nationale, si l'on s'en tient au fait qu'au Gabon, les produits « made in Cameroon » sont considérablement représentés sur le marché. Les autorités gouvernementales gabonaises devraient par conséquent garantir l'effectivité de cette loi au moment des importations faites depuis Douala, car nous avons remarqué lors de nos investigations que les rares contrats d'assurance souscrits sont des assurances CAF, ce qui constitue une double hémorragie financière pour le pays.

ANNEXES

1. Programme de stage de M. ESSOUMA Maginot Narcisse
2. Organigramme des ASSINCO S.A
3. Les Principaux Courtiers des ASSINCO S.A.
4. Proposition d'Assurance Automobile.
5. Fiche de déclaration de maladie.
6. Questionnaire médical.
7. Fiche de déclaration d'Accident Automobile.

Déroulement du stage de M. ESSOUMA Maginot Narcisse

RESPONSABLE GENERAL : M. NGUEMA MBA Joseph-Marie
DIRECTEUR TECHNIQUE

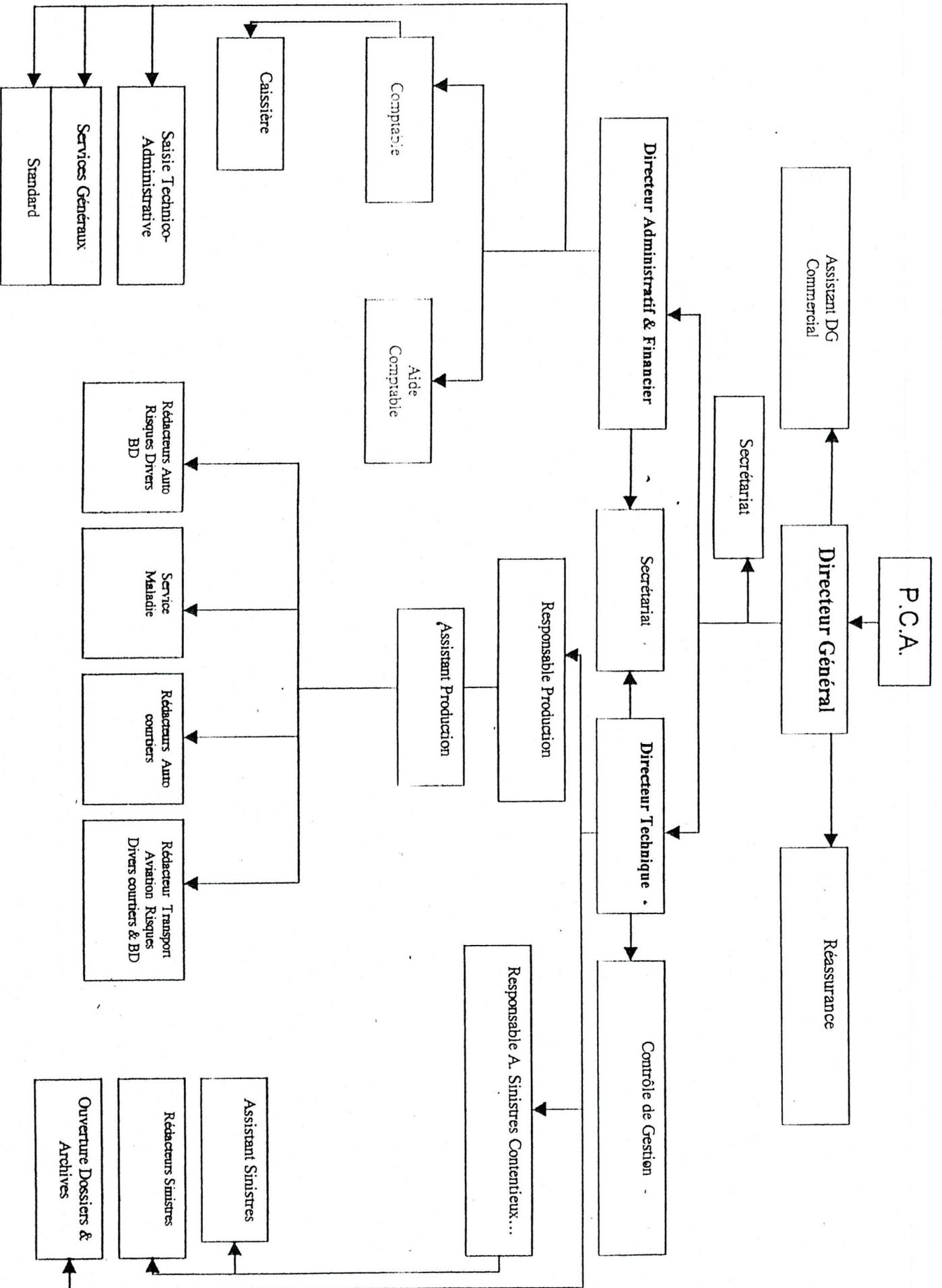
1. **Durée : 4 mois**
Du 3 juin 2002 au 19 octobre 2002

2. **Directions d'accueil :**

- ✓ La Direction Technique
- ✓ La Direction Administrative & Financière
- ✓ La Direction Générale

3. **Temps de séjour dans les différentes Directions d'accueil :**

- a) **Direction Administrative & Financière :**
☞ **4 semaines : du 3 juin 2002 au 30 juin 2002.**
- b) **Direction Technique & Statistique :**
☞ **3 mois & 10 jours : du 1^{er} juillet 2002 au 12 octobre 2002.**
- c) **Direction Générale :**
☞ **1 semaine : du 14 octobre au 19 octobre 2002**



Nos principaux courtiers à votre service sont :

ACG - LIBREVILLE
Tél. 74 82 90/91/92/93

ACG - PORT-GENTIL
Tél. 55 25 52

GRAS SAVOYE - LIBREVILLE
Tél. 74 31 53

GRAS SAVOYE - PORT-GENTIL
Tél. 55 28 82

SOLICAR
Tél. 74 01 23

GAR-GABON
Tél. 76 53 93

LA RUCHE
Tél. 72 94 91

ABT
Tél. 77 54 59

ACR
Tél. 74 21 54

GFA
Tél. 72 17 88

SACAR
Tél. 77 23 30

CGA
Tél. 76 88 02



ASSINCO S.A.

Entreprise privée régie par le code des assurances CIMA
S.A. au capital de 1.000.000.000 f.cfa entièrement libéré.

SIEGE SOCIAL : Boulevard de l'Indépendance,
Immeuble Concorde B.P. 7812 Libreville - GABON
Tél. (+241) 72 19 26/28/27/28 - Fax: (+241) 72 19 29

Email : assinco@internetgabon.com

Assurances Industrielles & Commerciales

Service Clientèle & Garantie Assurances Industrielles & Commerciales



ASSINCO S.A.

CONDITIONS PARTICULIERES AUTOMOBILES
PROPOSITION

Page: 1

DATE OPERATION	: 11/07/2002	EMISSION No	: 0
REDACTEUR	: karl	COURTIER/AGENT:	900 ASSINCO
No POLICE	: 900/1011/900001649	AVENANT No	: 0 TYPE DUREE: STR
DATE D'EFFET	: 11/07/2002	DATE D'ECHANCE	: 10/07/2003 DUREE : 365 JOURS
SOUSCRIPTEUR	: 5/901414	MUKULUKULU KINGUELE BP: LIBERVILLE PROFESSION :	
CARACTERISTIQUES DU VEHICULE			
IMMATRICULAT.	: 1966 G9B	No CHASSIS	:
CARROSERIE	: CI	No MOTEUR	:
MARQUE	: TOYOTA	TYPE	: PRADO LJ95G
PUISSANCE	: 11 DI	ANNEE CONSTRUCT.	: 2002
NBRE PLACES	: 10	VALEUR NEUVE	: 26,900,000
CHARGE UTILE	: 0	VALEUR VENALE	: 26,900,000
CATEGORIE	: 1 A	USAGE	: PROMENADES ET AFFAIRES
PERS. TRANSP.	: 9	ZONE CIRCULATION:	ZONE CIMA
CODE	GARANTIES ACQUISES A L'ASSURE	MONTANT	PRIME
1000	RESPONS. CIVILE (RC + RTI) SANS RE	C. ILL. M. 500,000,000	108,630
1050	DEFENSE ET RECOURS	500,000	21,726
1060	CAPITAL DECES		53,000
1061	INDEMNITE INVALIDITE PERMANENTE		0
1062	FRAIS MEDICAUX		0
1200	INCENDIE		322,800
1300	VOL		484,200
PRIME NETTE HORS TAXE ET FRAIS			990,356
REMISE BNS	= 0 %	PRIME NETTE	= 990,356
REMISE EXCEPT.	= 0 %	ACCESSOIRES	= 20,000
MT REMISES	= 0	TAXES	= 80,828
		PRIME TTC	= 1,091,184



ASSURANCES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES SA
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1 000 000 000 F CFA ENTièrement VERSÉ
ENTREPRISE PRIVÉE RÉGIE PAR LE CODE DES ASSURANCES CIMA
BP 7812 LIBREVILLE - TÉL. : 72.19.25 - TÉLÉCOPIE : 72.19.29

ASSURANCE PROTECTION SANTÉ

DÉCLARATION DE SINISTRE MALADIE OU ACCIDENT

(uniquement frais de traitement)

à transmettre à la Société au plus tard 15 jours après le 1^{er} acte

Souscripteur :
Police N°
Sinistre N°
Date de déclaration :

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ADHÉRENT

NOM :	Prénoms :	
Adresse :	Vie :	Commune :
Boîte Postale :	Ville ou Localité :	

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE MALADE OU L'ACCIDENTÉ

NOM :	Prénoms :
Date de naissance :	
Date de la maladie ou de l'accident :	
Nature de l'affection ou des lésions (renseignements donnés suivant indication du médecin) (1) :	
Durée de l'incapacité temporaire (2) :	

IMPORTANT : En cas d'accident, il est indispensable de compléter le volet n° 3

Date : Signature de l'Assuré

(1) Indication de la nature de l'affection : Si la communication de renseignements concernant l'état de santé doit demeurer confidentielle, les indications utiles seront données sous pli cacheté au médecin conseil de la société. La pièce transmise devra mentionner le n° du contrat.

(2) Incapacité Temporaire : Lorsque le contrat garantit une indemnité journalière, un certificat médical devra être joint. Il indiquera la nature des lésions et la durée probable de l'arrêt de travail. Toute prolongation doit être justifiée dans les 48 heures.



ASSINCO

ASSURANCES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES S.A.

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.000.000.000 F CFA ENTièrement LIBÉRÉ
ENTREPRISE PRIVÉE RÉGIE PAR LE CODE DES ASSURANCES CIMA

B.P. 7812 LIBREVILLE - TÉL. : 72.19.25 - TÉLÉCOPIE : 72.19.29

ASSURANCE PROTECTION SANTÉ
BULLETIN D'ADHÉSION

Souscripteur : _____

Police N° : _____

Date de souscription : _____

	ASSURÉ	CONJOINT
Date d'adhésion	_____	_____
Nom	_____	_____
Nom de jeune fille (le cas échéant)	_____	_____
Prénoms	_____	_____
Date de naissance	_____	_____
Profession	_____	_____
Adresse complète	_____	_____

	ENFANTS À LA CHARGE DE L'ASSURÉ		
	NOM ET PRÉNOMS	DATE DE NAISSANCE	DATE D'ENTRÉE À L'ASSURANCE
1	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____
4	_____	_____	_____

S'il y a plus de 4 enfants, utilisez un 2^e bulletin.

Le présent bulletin d'adhésion prévu au contrat, faisant partie intégrante de celui-ci et servant à l'instruction des sinistres, doit être rempli très scrupuleusement. Aucune question ne doit être laissée sans réponse.



ASSINCO

ASSURANCES INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES S.A

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.000.000.000 FCFA ENTIÈREMENT LIBÉRÉ

ENTREPRISE PRIVÉE RÉGIE PAR LE CODE DES ASSURANCES CIMA

R.C. 5362/B - N° STATISTIQUE 098020 R

B.P. 7812 LIBREVILLE - TÉL. : 72.19.25 - TÉLÉCOPIE : 72.19.29

DÉCLARATION D'ACCIDENT AUTOMOBILE

AGENCE OU COURTIER GESTIONNAIRE : CODE :

Police N° N° Sinistre : Garantie(s) en jeu :

Évaluation au 1^{er} Franc :

RENSEIGNEMENTS SUR L'ACCIDENT

Date : Heure :

Lieu : Ville, Commune ou Localité : Province :

Mouvement : (1)

(1) En stationnement ; en arrêt ; venant de... et allant à... etc.

ASSURÉ

Nom et prénoms :

Profession :

Adresse : Tél. : Télécopie :

Date et lieu de naissance :

VÉHICULE ASSURÉ

Genre : (automobile, moto, autres) Carrosserie :

Marque : Année de construction : Puissance en CV :

Numéro d'immatriculation : Usage :

CONDUCTEUR

Nom et prénoms : Profession :

Adresse :

Date et lieu de naissance :

Qualité par rapport à l'assuré Salarié : Non salarié (1) :

Permis de conduire : Date : N° Catégories (A, B, C, D, E, F) (1)

Catégories C, D, E : Date du dernier renouvellement :

(1) Rayer les mentions inutiles.

TIERS

1^{er}

2^e

Nom et prénoms :

Profession :

Adresse :

Date et lieu de naissance :

Police d'assurance N° :

Compagnie :

Agence / Courtier :

BIBLIOGRAPHIE

1. Jean Paul GOVARE : "L'Assurance Maritime Française" 2^e éd. L'argus J I A Paris 1960
2. René PERILLIER : "Manuel de l'Assurance Maritime et Transports" L'argus édition La Sécuritais 1978
3. Syndicat Français de l'Assurance Maritime et Transports Livret Guide "L'Assurance Transports" Ed. L'Assurance Française, Paris 1990
4. "Code des Assurances "commenté 8^e éd. L'argus, 1991
5. GWODOCK Crépin Magloire "Rapport d'Etudes et de Stage " Octobre 1998
6. "L'Assurance Gabonaise en 2000" éd. FEGASA.
7. Code CIMA Ed. La FANAF 2001

TABLE DES MATIERES

- ✓ DEDICACE
- ✓ REMERCIEMENTS
- ✓ PLAN DU RAPPORT
- ✓ AVANT PROPOS

Introduction Générale.....	1
TITRE I	
Présentation des ASSINCO S.A dans le marché Gabonais de l'Assurance.....	3
Historique des ASSINCO S.A.....	3
Les Données Chiffrées des ASSINCO S.A.....	3
Les Services Administratifs et Services Rattachés.....	4
La Direction Générale.....	4
Rôle et Objet de la Direction Générale.....	4
Le Service Réassurance.....	4
Le Service Commercial.....	6
Le Service Maladie.....	6
La Direction Administrative et Financière.....	7
Le Service Comptabilité.....	7
Les Services Généraux.....	8
La Direction Technique et du Contrôle de Gestion.....	8
Le Service Production.....	8
La Production Automobile.....	9
La Production IRDT.....	12
L'Assurance Multirisques Habitation.....	12
L'Assurance Transports.....	13
Le Réseau de Distribution.....	14
Les Courtiers.....	14
Le Bureau direct.....	14
Le Service Sinistres et Contentieux.....	15
Les Conditions de règlement du sinistre.....	15
La Procédure de règlement du sinistre.....	15
La Déclaration du sinistre.....	15
L'Ouverture du dossier.....	16
La vérification des garanties et l'évaluation du sinistre.....	16
Le suivi du dossier.....	16
La Procédure de règlement du sinistre.....	17
Le sinistre de dommages.....	17
Le sinistre de Responsabilité civile.....	17
Le règlement.....	18
La Procédure de règlement de sinistres en IRDT ET en Maladie.....	18
En IRDT.....	18
En Maladie.....	19
La Procédure contentieuse.....	19
Le contentieux de primes.....	20

L'Objet du contrôle de gestion.....	20
Etendu du contrôle de gestion.....	20
La qualité de la production.....	21
La sinistralité.....	21

TITRE II

Les Caractéristiques du trafic.....	22
Les Caractéristiques physiques.....	22
Présentation de la flotte.....	22
Les navires.....	22
La documentation.....	22
Les acteurs du trafic.....	23
Les transporteurs.....	23
Les chargeurs.....	23
Les types de marchandises.....	24
Les caractéristiques économiques.....	24
Le volume des importations.....	24
La valeur des importations.....	25
Ce Trafic et l'Assurance.....	25
L'Assurance :une technique ignorée.....	25
La garantie 'FAP Sauf'.....	26
La garantie 'Tous Risques'.....	26
Les incidences de l'inobservation des mesures d'assurance.....	27
Les incidences chez les chargeurs.....	27
Les incidences au plan économique.....	27
La nécessité d'intégrer ce trafic dans le cadre d'assurance.....	28
L'Assurance des facultés maritimes à l'importation : une obligation légale.....	28
Au plan communautaire.....	28
Au plan national.....	29
L'Interêt de l'Assurance des facultés maritimes à l'Importation	
Conclusion générale.....	31
ANNEXE	
BIBLIOGRAPHIE	