VIII - 28

Institut International des Assurances

(I. I. A.) YAOUNDÉ

L'Assurance Maritime et Transports à OGAR

Traitement des Dossiers Production et Sinistre

RAPPORT DE STAGE

FUTC (MAGAM)

Etudiant Stagiaire :

Pierre NTSOUMBOUROU

Maître de Stage :

Brice René MOUBOUYI

Sous-Directeur

Chef du Département Transport OGAR

Libreville (GABON)

LIBREVILLE, OCTOBRE 1987

Institut International des Assurances

(I. I. A.) YAOUNDÉ

L'Assurance Maritime et Transports à OGAR

Traitement des Dossiers Production et Sinistre

RAPPORT DE STAGE

Etudiant Stagiaire :

Pierre NTSOUMBOUROU

Maître de Stage :

Brice René MOUBOUYI
Sous-Directeur
Chef du Département Transport OGAR
Libreville (GABON)

LIBREVILLE, OCTOBRE 1987

SOMMAIRE

TITRES	PAGES
INTRODUCTION GENERALE	1-2
TITRES I: PRESENTATION DE LA SOCIETE	3
A: Historique	3
B: Evolution des affaires	4-5
C: Principales activités	6-7-8
TITRES II: TRAITEMENT DES DOSSIERS	9
Section I: Formation et gestion des contrats	9
A: Aspect théorique	9
1- L'assurance maritime	9-10-11
2- Les assurances transports	11-12
B- Aspect pratique	12
1- Souscription	12-13-14
2- Comptabilisation des opérations	14
a) Documents de base	14-15
b) Mécanisme des opérations	15
3- Réassurance	16
Section II: Règlement des sinistres	16
1- Pièces à fournir	16-17-18
2- Exercice du recours	19
a) Recours amiable	19
b) Recours contencieux	19-20
CONCLUSION	21
ANNEXES	

REMERCIEMENTS

Nous remercions tout d'abord la Direction de la Société OGAR pour avoir agréer notre demande de stage.

Nos remerciements vont ensuite tout particulièrement à notre Maître de stage, Monsieur Brice René MOUBOUYI, Sous-Directeur et Chef du Département Transports pour sa disponibilité et la justesse des éclaircicementsqu'il a apportés à la correction du présent rapport.

Il en va de même, au sein dudit service, des Chefs des Bureaux Production et Sinistre, Monsieur Albert PACKAS et Antoine NKOUMEYAGHE, qui nous ont fait profiter de leur riche expérience.

Nous ne saurions terminer sans témoigner notre gratitude à tous ceux qui, de près ou de loin, ont certainement contribué au bon déroulement de notre stage.

I N T R O D U C T I O N G E N E R A L E

****

L'Institut International des Assurances de Yaounde(I.I.A) dans le cadre de la formation biennale dispensée aux jeunes cadres ressortissants des pays membres de la Conférence Internationale du Contrôle des Assurances(CICA), a intégré dans son programme une période de de Stage d'une durée de deux mois et demi qui se déroule à la fin de la première année.

Les objectifs de ce Stage, clairement définis dans les directives adressées par l'Institut aux entreprises d'Assurance, visent ; d'une part, à donner aux futurs cadres l'occasion d'appliquer sur un plan pratique, les connaissances et les méthodes théoriques qui ont fait l'objet de l'enseignement de première année et ; d'autre part, de permettre aux Stagiaires de se familiariser avec les différentes techniques de l'Assurance. Il va sans dire que pour réussir ce pari, le Stagiaire doit faire montre d'un sens aigu de l'observation, d'une faculté certaine à l'adaptation et de son aptitude à l'appréhension des problèmes qui lui sont éventuellement posés.

Pour répondre à cette louable initiative et permettre qu'elle profite tant à l'étudiant qu'à la documentation de l'Institut et voire même aux archives des entreprises d'Assurances, il est demandé aux Stagiaires de présenter un rapport sur les activités de la Société ou du service dans lequel il a été affecté.

C'est pour répondre à ce souci que la Direction du Contrôle des Assurances nous a fait obtenir un Stage au sein de l'OMNIUM GABONAIS d'ASSURANCES et de REASSURANCES (OGAR).

Le Stage devant en principe s'étendre à l'ensemble des services de l'entreprise afin de nous donner un aperçu du travail effectivement accompli au sein de chacun d'eux, le long séjour passé au service Production IARD(1) n'a fait que réduire nos possibilités quant à l'approfondissement de nos connaissances sur les autres services.

Outre le service Production et le service Sinistre en IARD, où nous avons eu l'occasion de confronter nos connaissances théoriques à la pratique des opérations d'assurance, notamment en ce qui concerne la branche automobile, notre Stage s'est étendu au Service Maritime et Transports(2) sur lequel nous avons finalement reporté toute notre attention.

L'assurance maritime et transports, qui remonte à des temps lointains, relève de l'industrie des services. La permanence de cette profession, l'affinement des techniques liées à son activité et l'importance des services qu'elle rend témoignent bien du rôle prépondérant qu'elle joue dans le développement des affaires privées et le financement de l'économie nationale. Notre intérêt pour l'étude de cette question s'en trouve donc justifié.

Le rapport que nous présentons ici sur les activités accomplies au sein du service Maritime et Transports, en mettant un accent particulier sur les tâches qui nous ont été confiées, comporte deux titres.

---

(1) IARD : INCENDIE, ACCIDENTS, RISQUES DIVERS

(2) La structure et le personnel dudit service sont présentés dans l'organigramme général.

Le premier porte sur la présentation de la Société et retrace grossomodo l'existence de celle-ci depuis sa création jusqu'à nos jours, tout en donnant des indications précieuses sur son organisation.

Le second, qui aborde l'objet même de notre stage a trait au traitement des dossiers tant au niveau de la souscription et de la gestion des contrats (section I) qu'au niveau du règlement des sinistres (section II).

Enfin, nous en appelons à l'indulgence de nos éventuels lecteurs, en particulier les praticiens de l'assurance, pour avoir omis de développer des aspects qui, à leur sens, méritent qu'on s'y attarde. Le présent rapport constitue en fait une ébauche du mémoire de fin de cycle que nous nous proposons de soutenir au terme de notre formation à l'Institut des Assurances de Yaoundé. Il est inéluctable que des erreurs ou des omissions émaillent le textes présenté mais dont on ne saurait nous tenir grief car il ne s'agit pas d'une étude exhaustive de la question soulevée ici .

=:=:=:=:=:=:=:=:=:=:=

TITRE I : - PRESENTATION DE LA SOCIETE

A - Historique

OGAR (Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurances) est le sigle bien connu d'une importante Compagnie d'assurance située sur le Boulevard Triomphal OMAR BONGO, à Libreville(République Gabonaise).Elle est issue de la PRESERVATRICE FONCIERE ASSURANCE implantée au Gabon en 1955 et réprésentée à cette époque par la Société Commerciale Industrielle qui servait d'Agence Générale.

Les structures d'une délégation générale sont mises en place en 1974.

En 1975, l'OGAR est fondée par Monsieur Edouard Pierre VALENTIN et, un an plus tard, par un arrêté du Ministère de l'Economie et des Finances du 30 Juillet 1976, elle est agréée comme Compagnie d'Assurances et de Réassurances de toute nature et devient une S.A. de droit gabonais avec un capital social de 170.000.000 de FCFA antièrement libérés.

En 1978, Monsieur Marcel DOUPAMBY MATOKA est nommé à la tête du Conseil d'Administration de la Société.

De 1980 à 1983, l'OGAR élargit le champ de ses activités avec notamment :

- en 1980, la reprise du portefeuille de polices du Groupe Drouot.
- en 1981, le début des opérations de Réassurances-Acceptations
- en 1982, par un autre arrêté du Ministère de tutelle du 14 Août 1982, elle obtient son agrément comme Compagnie d'Assurance sur la Vie.
- en 1983, reprise du portefeuille de polices Foncières .

Il convient de souligner que l'OGAR, soucieuse d'accroître son efficacité et sa productivité ainsi qu'une meilleure qualité du service rendu aux assurés s'est dotée, en 1985, d'un système informatique moderne et performant avec l'acquisition d'un IBM 36 de vingt terminaux permettant une gestion en temps réel.

Avec le lancement, en 1987, du contrat "AVENIR RETRAITE ", qui est une garantie complémentaire aux prestations servies par les caisses de retraite, l'OGAR présente une gamme de produits propres à combler les désirs des ménages non encore satisfaits en assurance.

Enfin, l'évolution croissante des affaires de la Société,toutes branches et toutes agences confondues(cf.Tableau et graphique) a nécessairement entrainé l'augmentation de son capital social qui, de nos jours, est passé à 340.000.000 de F.CFA reparti comme suit:

Actionnaires Français.....	66,4%
Actionnaires Gabonais.....	23,6%
Etat Gabonais.....	10 %

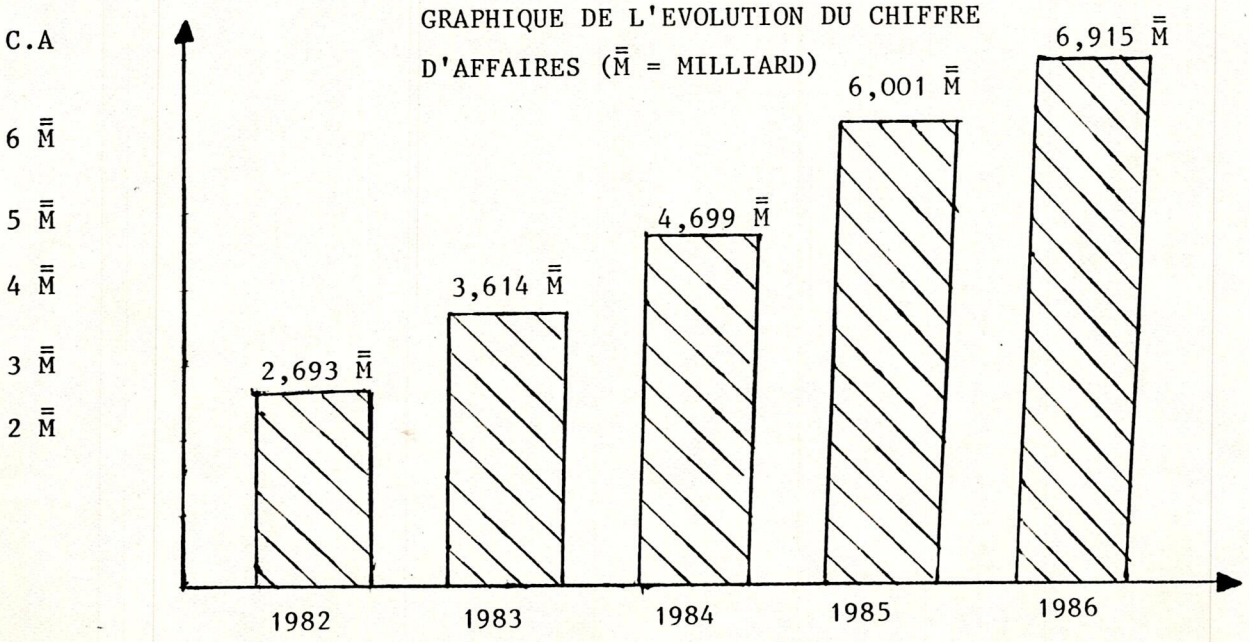
B - Evolution des Affaires

D'une manière générale, l'évolution des affaires de l'OGAR a suivi celle de l'économie .Ainsi, durant les cinq derniers exercices et en observant le tableau et le graphique ci-après, le chiffre d'affaire de la société enregistre une progression sans cesse croissante, avec toutefois un certain ralentissement des affaires à la fin de la période étudiée, du fait d'une aggravation de la sinistralité constatée sur l'ensemble du marché gabonais au cours de l'exercice 85.

1 - Tableau et Graphique de l'évolution des Affaires(1982-1986)

Tableau de l'évolution du chiffre d'affaires des cinq derniers exercices, toutes branches et toutes agences confondues.

ANNEES	Chiffre d'affaires	% de variation par rapport à l'année précédente.
1982	2.693.753.442	___
1983	3.614.167.138	34,168%
1984	4.699.212.146	30,021%
1985	6.001.591.177	27,714%
1986	6.915.101.978	15,22%



2 - Commentaire :

Sous l'effet conjugué de la chute du prix du pétrole et de la baisse de la valeur du dollar, l'activité économique mondiale aconnu un ralentissement notoire.

La société OGAR, qui avait enregistré un exercice défavorable en 1985 en raison d'une aggravation de la sinistralité et aux effets pervers de la conjoncture économique internationale a néanmoins retrouvé l'équilibre en 1986.

Au 31 décembre 1986, le compte d'exploitation général est positif à hauteur de 55.985.255 F.CFA en 1985.

Pour ce qui concerne le compte général de pertes et profits de la société, le bénéfice de l'exercice, déduction faite de la provision d'impôts divers, s'élève à 30.509.544 F.CFA contre une perte de 300.868.680 F.CFA en 1985.

De cette analyse, il ressort que l'Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurances est l'une des sociétés les mieux portantes de la place. Ceci résulte sans doute d'une bonne politique en matière de souscription des risques, en particulier les risques techniques tels que l'Auto, les differentes RC, les risques maritimes et transports etc...

****

C - Principales branches d'activité et fonctionnement de l'entreprise.

1 - Principales branches d'activités

Dans un marché caractérisé par concurrence, la place de l'OGAR située au premier plan du marché gabonais d'Assurances toutes branches, n'est pas usurpée. En effet, la société offre un repertoire de garanties très étendu pouvant couvrir tous les risques depuis l'automobile jusqu'au bris d'un ordinateur, en passant par le transfert d'une usine et son montage dans un pays lointain. En 1987, l'OGAR a encore élargi son département Vie par le lancement sur le marché d'un nouveau contrat, " AVENIR RETRAITE".

Une activité à la hauteur des multiples aspirations des marchés auxquels appartiennent ses assurés. A savoir :

- Pour les particuliers: multirisque habitation, automobile, bateau de plaisance, conséquences d'accidents ou de maladie, assurance Vie.

- Pour les agriculteurs : multirisque agricole, responsabilité civile, automobiles tracteurs, assurance Vie...

- Pour les artisans, Commerçants et professions libérales: multirisque professionnelle, automobile, responsabilité civile propre à leur profession, assurance Vie.

- Pour les entreprises : Incendie, perte d'exploitation, responsabilité civile, bris de machines, vol, risques maritimes et aviation, transport de marchandises, plan de prévoyance et d'assurance Vie pour les salariés.

- Pour les collectivités locales et les associations: responsabilité civile des communes et des maires, assurances du personnel des collectivités locales...

2 - Fonctionnement de l'Entreprise

a - / Sur le plan interne

- Organisation Administrative

L'Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurances comme bon nombre de sociétés d'assurance de la place, est une entreprise privée régie par la Loi du 22 Mai 1962. Elle est pourvue de trois ordres :

- Un conseil d'administration

- Une direction générale

- Un commissariat aux comptes

Le conseil d'administration, qui se tient une fois par an, rend compte de l'activité et des résultats de l'entreprise au cours de l'exercice écoulé et soumet les comptes ainsi arrêtés à l'approbation des actionnaires réunis en assemblée générale ordinaire. Il a pour rôle essentiel de définir, de connivence avec la direction générale, les orientations de la société et d'en définir la politique commerciale. A ce titre, le conseil d'administration se veut être l'organe suprême de la société.

.../...

Quant à la Direction Générale, qui est intimement liée à bonne marche de la politique commerciale de la société, veille à l'application rigoureuse des décisions arrêtées par le conseil d'administration.

Le commissariat aux comptes, pour sa part, est un organe de contrôle. Il a en permanence la mission de veiller à la régularité de l'enregistrement des opérations de la société sur les plans juridique, technique et comptable. Les commissaires aux comptes, qui doivent fournir annuellement deux rapports, l'un général et l'autre spécial, permettent ainsi à l'assemblée générale de donner ou non au conseil d'administration et au directeur général, quitus de leur gestion.

- Organigramme général

Sur les 9 ou 10 services qu'elle comprend, la société compte 5 services techniques : le service Production, le service Sinistre et Contentieux, le service Maritime et Transports, le service Réassurance et le service Maladie - Vie .

A côté des services à fonction technique, on trouve, comme dans certaines sociétés: le service Comptabilité et contrôle de gestion, le service Informatique, le service Pool dactylos, les services généraux.

Comme le montre l'organigramme général(P.) tous les services sont directement rattachés à la direction générale qui, en fait, prend seule les initiatives concernant la bonne marche de la société. Cette centralisation est le trait caractéristique de toute jeune société qui se doit d'être mieux suivie et bien gérée étant entendu que le directeur général en constitue la personnalité centrale.

En effet, le directeur général, comme par ailleurs,a les pouvoirs de décision, de contrôle et de gestion de l'entreprise.

De surcroit, l'OGAR qui , à l'heure actuelle, compte plus de 82 salariés et agents , se compose de deux bureaux directs,ceux de Libreville et de Port-Gentil et quatre agences dont trois à l'intérieur du pays et une à Paris.

- L'Agence de Franceville
- l'Agence de Lambaréné
- l'Agence d' Oyem
- l'Agence de Paris F.C.A

b/- Sur le plan externe

Pour vendre son produit, la société utilise, outre les Agences,un réseau d'intermédiaires ou apporteurs d'affaires constitués par 5 cabinets de courtage dont 4 sont implantés à Libreville et un autre à Port-Gentil.

- SOGERCO
- AGAR
- ACFRA
- SORARAF (Libreville et Port-Gentil)

.../...

Outre ses acceptations en provenance de Compagnies africaines d'assurance, notamment de Côte-d'Ivoire et du Cameroun, faisant partie du groupe PRESERVATRICE FONCIERE ASSURANCE (P.F.A), la société traite également avec une dizaine de réassureurs repartis à travers le monde(en France, en Allemagne, en Suisse, en Grande-Bretagne, aux USA etc...)

****

OGAR

ORGANIGRAMME GENERAL

CONSEIL D'ADMINISTRATION
PRESIDENT : Marcel DOUPAMBY-MATOKA

ADMINISTRATEUR DIRECTEUR GENERAL
Edouard-Pierre VALENTIN

DIRECTEUR - ADJOINT :
Blaise NOYON

SOUS DIRECTEUR
Brice René MOUBOUYI

SECRETAIRE GENERAL
Jacques AMVAME

SECRETAIRE DE DIRECTION
Danielle RUSSO

SERVICE MALADIE-VIE
RESPONSABLE : Ch. SIMONET
ADJOINTS : Etienne NDONG
Angèle ANGIE MINTSA
REDACTRICES :
Marie-France OYANE
Irène ESSIMENGANE
SECRETAIRES :
Beatrice KOUMBA
Delphine ANDEME

SERVICE REASSURANCE
RESPONSABLE :
Henri BLANCHARD
ADJOINT :
Pierre-Roger MAKAYA

SERVICE PRODUCTION
DIRECTEUR BUREAU DIRECT. LBV
Jacques AMVAME
ADJOINT : ALain VARRE
FONDE DE POUVOIR :
Julien MAVOUNGOU
ADJOINT CHEF DE SERVICE
Catherine AULELEY
CHEF REDACTEUR :
Edouard OVONO NDO
RECEPTION : CL. NGOMBOU
REDACTEURS : Arc. NGUEMA
L. NZENG NVE
SECRETAIRES :
Paulette MAMFOUMBY
Madeleine HUMBLOT
SAISIE INFORMATIQUE :
Martha MBA
ARCHIVES : Pierre MINKO

Sce SINISTRE & CONTENTIEUX
RESPONSABLE SINISTRE AIRD
Zacharie ENDAMANE
RESPONSABLE CONTENTIEUX
CLaude Rivière
CHEF DE SERVICE :
Josephine NDINGALT
ADJOINT : Madeleine NZE
REDACTEURS :
Louis Marie NDONG MEZUI
Josephine TCHIPANDI
Jeanne ADA-ETOUGHE
SECRETAIRE :
Annick SAMBA
SAISIE INFORMATIQUE
Philomène SIMA
ARCHIVES : Robert BEKALE

Sce MARITIME-TRANSPORT
RESPONSABLE :
Brice René MOUBOUYI
SECRETAIRE GENERAL :
Marie Françoise MOUDJIGA
CHEF BUREAU PRODUCTION
Albert PACKAS
CHEF BUREAU SINISTRE
Antoine NKOUMEYAGHE
REDACTRICE :
Anne-Marie OYANE MINTSA
SECRETAIRE :
Agathe KADOUMA
SAISIE INFORMATIQUE
Josephine EKOMY

Sce COMPTABILITE GESTION
CONTROLEUR DE GESTION :
Alain PETIT
INSPECTION COMPTABLE
Richard NDONG EYI
Dominique VALENZA
Jocelyne NDE
COMPTABILITE TRESORERIE
ADJOINT COMPTABLE :
Marcel NZUNDONG
COMPTABLES :
Severin MOUISSOU
Jean Pierre NZE BEKALE
CAISSIERE : Anne BINENI
SECRETAIRE : Gisèle EKOME
SERVICE CLIENTS :
Louise AYO MEREY
GESTION DU PERSONNEL
Jacqueline MBOUNGANI

SERVICE POOL DACTYLOS
CHEF DU POOL : Madeleine NGOUA
SECRETAIRES : Marthe ANDOUGOU
Francine MBOUNDOU
Martine MENGUE
Odile MOULENGUI
Odette MOUSSOUNDOU
Marie Th. NKOUMOU
Odette NTSAME
Agnès NZANG
Mélanie MOUVANGUI

SERVICE INFORMATIQUE
CHEF DE SERVICE : BOULINGUI MABIKA
AGENT DE MAITRISE : Aimé EYEGHE
OPERATEUR : Jean OBAME MINKO

SERVICES GENERAUX
ARCHIVES GENERALES / ECONOMAT
CHEF : André NZINZI
ADJOINT : Serge REBIENOT
STANDART : Marie B. MATOKA
TELEX : Pierrette NGOYE
INFIRMERIE : Amélie BIBALOU
CHAUFFEUR : Alex. NTONIA
PLANTON : Joseph NGOU

TITRE II : - TRAITEMENT DES DOSSIERS

SECTION I - FORMATION ET GESTION DES CONTRATS

Avant de faire la Description des tâches qui nous ont été confiées, une partie théorique consacrée à la présentation des notions et caractères propres aux assurances dont il sera question ici s'avère nécessaire.

A/ - ASPECT THEORIQUE

1 - L'ASSURANCE MARITIME (DEFINITION)

" L'assurance maritime est un contrat par lequel l'assureur prend l'engagement envers un chargeur ou un armateur, moyennant le paiement d'une prime, de l'indemniser du préjudice dont il pourrait être victime à la suite de la réalisation d'un risque de mer ".

Généralement la formation de ce contrat, qui est considéré comme un acte de commerce même si les parties contractantes n'ont pas qualité de commerçant, met souvent en présence un assureur, spécialiste des opérations d'assurance maritime et un assuré qui peut être soit un armateur (pour une assurance sur "Corps") soit un chargeur (pour une assurance sur "Facultés").

N.B. : On entend par "assurance sur Corps", un contrat d'assurance maritime ralatif aux navires et par "assurance sur Facultés", celui concernant les marchandises transportées.

Que peut attendre un client ayant souscrit une police d'assurance sur Corps ou sur Facultés ?

a) - L'ASSURANCE SUR "CORPS"

Pour ce qui concerne cette assurance, elle permet de garantir le corps d'un navire en cas de réalisation de certains risques de navigation contractuellement déterminés. C'est ainsi que le navire sera couvert pour les dommages subis par la coque de celui-ci, ses dépendances ainsi que les machines ou appareils moteurs permettant son fonctionnement. Dans ce cas une garantie dite "Corps moteur" est necéssaire.

Les navires couverts par la police d'assurance sur corps peuvent être assurés soit en dommages ("Tous Risques"), soit aux conditions "Franc d'Avaries Particulières sauf" (F.A.P sauf).

En ce qui concerne la garantie "Tous Risques", la plus complète, elle couvre le navire pour la plupart des risques de navigation, en somme les dommages survenus au navire et à ses dépendances.

.../...

Quant à la garantie "Franc d'Avaries Particulières sauf", elle a pour objet de ne couvrir le navire que pour des risques limitativement définis aux conditions générales de la police. Il s'agit généralement des événements de mer (abordage, échouement,heurt du navire, voie d'eau etc...). Il est évident que pour cette garantie, en cas de sinistre, l'assuré doit déclarer et apporter la preuve devant l'assureur que la cause du dommage dont il se plait provient d'un des événements énumérés comme ci-dessus.

Il faut noter que les parties contranctantes peuvent convenir d'inserrer dans les conditions particulières de la police d'autres clauses ou clauses additionnelles. Les unités généralement assurées au titre de cette garantie sont les suivantes :

- Les Corps de pêche
- Les Corps de navire de plaisance

S'agisant des corps de tous navires, il faut faire la distinction entre les corps proprement maritimes et les corps fluviaux étant entendu que la première catégorie a trait à la navigation internationale, en haute mer, tandis que la seconde est relative à la navigation intérieure. A la différence des corps de tous navires, autorisés à naviguer hors du térritoire national, la sortie en haute mer des unités de plaisance sera assurée cas par cas.

b) - L'ASSURANCE SUR "FACULTES"

La garantie de la police d'assurance sur facultés s'applique aux marchandises faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien, accessoire d'un transport maritime couvert par cette police.

Comme les autres assurances, la police d'assurance sur les facultés maritimes est régie par des conditions générales qui détermine la ligne générale du contrat. C'est ainsi qu'elles traitent de l'objet et de l'étendue de l'assurance, des risques exlus, des risques assurés et de leurs valeurs, des obligations réciproques des contractants, des cas de nullité ou de résiliation ainsi que de la compétence des tribunaux à saisir en cas de litige.

A côté des conditions générales imprimées à l'avance par la compagnie, on trouve les conditions particulières résultant des transactions entre l'assureur et l'assuré en vue de permettre l'adaptation de la garantie du premier aux besoins spécifiques du second.

En matière d'assurance sur facultés maritimes, la garantie de l'assureur est accordée dans les mêmes conditions que celles concernant l'assurance sur corps de navires. A savoir la police d'assurance sur facultés maritimes peut être souscrite soit en "Dommages", soit aux conditions "Franc d'Avaries Particulières sauf".

.../...

Toutefois, il est à noter que la garantie "F.A.P sauf", à la différence de la garantie "Dommages" qui couvre aussi les pertes partielles, ne couvre que la perte de marchandises survenues à l'occasion de certains évènements de mer. Il faut signaler, à toutes fins utiles, que les deux modes d'assurance comportant des dispositions communes. Ainsi sont également aux risques de l'assureur la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un évènement quelconque autre qu'un risque expressement exclu. Par exemple : le jet de marchandises par-dessus bord pour allèger le navire échoué et le remettre à flots. L'avarie commune, qui est causée volontairement par le capitaine du navire tant dans son interêt que dans celui du chargeur, doit, pour être ainsi qualifiée, réunir les conditions suivantes :

- L'avarie doit résulter d'un acte volontaire du capitaine
- Il doit exister un danger à éviter
- Il est nécessaire enfin que l'acte du capitaine ait un résultat utile.

Dans la pratique, la répartition des dommages entre les diverses personnes concernées par l'expédition maritime est faite sur un imprimé appelé dispache.

2- LES ASSURANCES TRANSPORTS

a/-LES ASSURANCES SUR CORPS

A ce niveau du stage, le temps qui nous était imparti nous ayant cruellement fait défaut, nous n'avions pu aborder, en ce qui concerne la partie transport, que les assurances relatives aux facultés. D'où un leger déséquilibre de la structure de notre rapport.

b- LES ASSURANCES SUR FACULTES

1- L' assurance transport facultés fluviales

La police d'assurance contre les risques de transports fluviaux ou de navigation intérieure est régie par les mêmes principes qui gouvernent l'assurance maritime. Néanmoins, il importe de préciser que l'assurance relative aux expétions fluviales n'est pas soumise aux dispositions de la Loi du 13 juillet 1930. Elle ne fait donc pas l'objet d'une réglementation qui lui spécifique. Elle est techniquement identique à l'assurance maritime.

2-L'assurance transport facultés terrestres

Le contrat d'assurance de transport de marchandises par terre est régi tant par Loi du 13 juillet 1930 que par les Décrets des 14 juin 30 décembre 1938, par des conditions générales et particulières que le Code de Commerce assimile au transports fluviaux.

L'assurance contre les risques de transport par terre ne comporte, en principe, qu'une garantie dénommée " Accidents Caractérisés" (l'équivalent de la "F.A.P. Sauf" en facultés maritimes ou fluviales). Toutefois, à la demande de l'assuré des clauses additionnelles peuvent être introduites dans le contrat permettant ainsi à l'assureur d'accorder la garantie Domma

ges qui couvre le chargement et/ou le déchargement, la casse ou le coulage, notamment en ce qui concerne le transport des produit liquides, ceci moyennant une surprime. Mais parmi elles, la claus vol est la plus importante. Elle est libellée comme suit:

" La garantie des vols commis à la suite accidents énumérés au(a) de l'article 1des conditions générales n'est acquise à l'assuré que s'il prend toutes mesures utiles en son pouvoir pour le sauvetag et la conservation des marchandises et notamment s'il fait garder le véhicule accidenté dans le but d'éviter les vols"

On distingue dans cette assurance deux catégories de contrats selon qu'il s'agisse d'une police au voyage qui couvr les expéditions pour un voyage déterminé ou d'une police d'abonne encore appelée police flottante dont le fonctionnement est identi à celui de la police d'assurance maritime.

3- L'assurance transports facultés aériennes

Régi par les mêmes lois et principes généraux, ce contrat a pour objet de garantir, dans les conditions contractuellement déterminés, les marchandis remises à un transporteur au vue d'une expédition aérienne. Il les garantit également au cours des transports terrestres et fluviaux, accessoires au transport aérien.

Au titre de l'assurance transports sur facultés aériennes, deux garanties peuvent être accordées par la compagnie:

- La garantie " Tous Risques ", qui couvre, sous reserve des clauses stipulées aux conditions générales, les dommages et pertes de poids ou de quantité ainsi que les disparitions et les survenus aux marchandises assurées au cours du voyage stipulé aux conditions particulières.

- La garantie " Accidents Caractérisés ", dont l'assuré ne peut se prévaloir qu'en cas de perte totale des marchandises transportées.

Dans les deux cas, le contrat est souscrit:

a) pour les polices au voyage, pour la durée précisée aux contions particulières.

b) pour les polices d'abonnement, pour la durée prévue aux conditions particulières. Lorsqu'il est souscrit pour une durée d'un an ou plus, il se reconduit tacitement d'année en année.

B/- ASPECT PRATIQUE

D'une manière générale, le traitement des affaires relatives aux contrats précités présente, sur le plan pratique, des points communs.

1-SOUSCRIPTION

Comme nous l'avons souligné ci-dessus, quelque soit le type de garantie recherchée, un contrat, à la souscription, nécessite l'insertion de toutes les conditions devant le personnaliser.

En ce qui concerne les conditions générales elles sont imprimées à l'avance par la Compagnie et comprennent, à peu de différence, les mêmes principes fondamentaux qui régissent tous contrats d'assurance (CF.P.13 du présent rapport).
On peut les compléter, naturellement à la demande du client, par des clauses additionnelles qui définissent en fait la nature exacte du risque à assurer. Ainsi pour une police corps, le client prend soin de préciser qu'il s'agit bien du "Matériel de Port".

Quant aux conditions particulières, pour lesquelles la rédaction des articles relèvent de la plus grande importance pour les parties, elles portent notamment les mentions suivantes :

- Objet de l'assurance
- Conditions d'assurance (nature des garanties)
- Capitaux assurés
- Durée des risques
- Limite de la garantie
- Décompte de la prime
- Règlement des sinistres.

Tarification

En assurance transport, le taux de prime est fixé à la souscription. Mais en cours de contrat, celui-ci peut varier soit à la hausse si l'assureur constate un certain accroissement de la sinistralité du risque (par exemple, vieillissement de la coque du navire), soit à la baisse, c'est le cas d'un bateau d'un certain âge remis à neuf à l'occasion de quelques réparations.

De même, divers éléments susceptibles d'influencer la décision de l'assureur de garantir ou pas le risque qui lui est présenté, sont déterminants pour le calcul de la prime. Il s'agit, pour les polices d'assurance sur corps :

- du nombre de moteurs propulseurs
- de la puissance fiscale du navire, exprimée en chevaux
- de la longueur du bateau pour ce qui est des voiliers
- de la valeur que le propriétaire attribue à son navire
- du nombre de passagers pouvant être transportés normalement
- de l'âge de l'unité
- des matériaux de construction.

En ce qui concerne les polices d'assurance sur facultés, la détermination de la prime est fonction :

- du genre de la marchandise transportée
- de la nature de l'emballage
- de la valeur de la marchandise déterminée par l'assuré et sur la base de quoi un taux convenu ou préférentiel est appliqué.

. Exemple de tarification en assurance Corps de Plaisance

1er cas de figure : Garantie Tiers

Un navire de 80 chevaux
Valeur assurée : 12.000.000 F.CFA
Passagers transportés : 10
Durée de la garantie : 12 mois

Prime correspondante :	Responsabilité Civile.....	26.000
	Individuelle Passagers.....	38.600
	Prime Nette.....	64.600
	Accessoires.....	5.000
	Taxes (5%).....	3.480
	Prime Totale.....	73.080 F.CFA

2e CAS DE FIGURE : GARANTIE "TOUS RISQUES"

Mêmes éléments

Prime correspondante :	Responsabilité Civile.....	26.000
	Individuelle passager.....	38.600
	Dommages $\frac{(12.000.000 \times 3,45)}{100}$	414.000
	Prime nette	478.600
	Accessoires	7.500
	Taxes	24.305
	Prime Totale.....	510.405

2 - COMPTABILISATION DES OPERATIONS

La création d'une police d'assurance dont processus commence en fait à la souscription, varie très peu quelque soit le type de contrat envisagé, du moins au regard des opérations que nous avons pu effectuer au cours de notre séjour au sein du département transports.

a/- DOCUMENTS DE BASE

En assurance corps, comme en assurance facultés, les renseignements fournis par l'assuré sont consignés, suivant leur poste d'affectation, par le rédacteur sur un imprimé appelé "Quittance-Minute" ou fiche de création de police. Elle permet, à l'émission de ladite quittance, la saisie par ordinateur des informations relatives à une police d'assurance donnée.

Pour les assurances corps, la quittance est établir conjointement à la rédaction du contrat, tandis que pour les assurances sur facultés la quittance, correspondant elle-même à une ressortie de prime mtérialisée sur un avement de régularisation, est établi au fur et à mesure de l'émission des aliments.

L'émission de la quittance, en vue de la constitution du dossier, est faite en six exemplaires :

- un exemplaire assuré; délivré au client après la signature de la police et le paiement de la prime.
- un Avis d'Emission; destiné au classement
- un Avis d'Encaissement; récupéré par le service comptable justifiant la régularisation de la prime.
- un Avis d'Agence; destiné également au classement.
- une Note de couverture; délivrée à l'assuré en attendant la régularisation définitive de la police, sa validité ne pouvant excéder trois mois à partir de la date de souscription

.../...

- Un Dossier Compagnie; document envoyé par la compagnie et devant lui être retourné dûment revêtu de la signature de l'assuré. Après le paiement de la prime et la signature de la police entre le souscripteur et la partie agissant au nom de la compagnie, une quittance est délivrée à l'assuré.

Une fois que le client aura rempli toutes les formalités de souscription et acquis la garantie de l'assureur, l'affaire peut aller au classement. Au sein du département Transports, le Bureau Production est doté, à cet effet de placards à l'interieur desquels des suspens ont été aménagés pour revevoir les dossiers destinés au classement. Généralement, un dossier ne peut être sorti qu'en cas de sinistre (notamment pour la vérification des garanties et de la validité du contrat) ou pour en modifier l'objet (ceci par Avenant d'incorporation ou de retrait suivant une numérotation chronologique. Il peut l'être aussi en cas de suspension de la garantie ou de résiliation de la police.

Dans tous les cas, une correspondance régulière entre la compagnie et l'assuré sert de baromètre à la régularité des opération ou mouvements effectués tout au long de l'exécution du contrat.

b/- MECANISME DES OPERATIONS

Conformément aux lois et règlements qui organisent et règissent les opérations d'assurance sur le territoire Gabonais, l'OGAR est tenue, comme les autres sociétés de la place, d'avoir une gestion rigoureuse des engagements qu'elle contractés auprès de ses assurés. pour répondre non seulement au souci de sauvegarder l'équilibre même de son portefeuille, mais davantage à celui de protéger les interêts des souscripteurs et bénéficiaires de contrats

C'est ainsi qu'au sein du département transports, les opérations d'assurance peuvent se résumer de la manière suivante:

- encaissement des primes
- paiement des sinistres
-versement des commissions
- constitution de provisions techniques nécessaires pour risques en cours (REC) et pour les sinistres à payer (SAP).

Notons que pour la constitution des provisions techniques pour risques en cours, la méthode de calcul la plus usitée au sein des pays membres de la CICA, est la méthode des 1/24 ièmes (vingt-quatrièmes), basée sur l'émission régulière des primes pendant le mois considéré. Cette méthode est la plus rigoureuse au niveau des sociétés d'assurance opérant en territoire gabonais, hormis des cas particuliers d'assurance " ON SHORE" et "OFF SHORE" relatives aux exploitations pétrolières terrestre et maritimes où chaque assureur utilise la méthode de son choix.

3- REASSURANCE

Nous nous sommes intéressé à la question parce que le traitement d'une opération d'assurance peut très bien correspondre aux capacités de retention de la, comme elle peut tout aussi les dépasser. La réassurance est pratiquée dans bien de branches, celle des transports n'en fait pas exception.

Par définition, on entend par réassurance " une opération par laquelle l'assureur, qui demeure seul responsable vis-à-vis de ses assurés pour les risques qu'il a acceptés de couvrir, se garantit à son tour auprès d'un tiers pour une partie plus ou moins importante de ces risques ".

Cette opération met souvent en présence un " cédant ", l'assureur direct qui cède le risque et se fait délivrer une garantie et un " cessionnaire ", le réassureur qui accepte le risque et accorde la garantie.

Le contrat qui régit les rapports entre le cédant et son réassureur s'appelle " traité ". Les traités de réassurance peuvent être obligatoires ou semi-obligatoires.

Dans la branche maritime et transports, en facultés maritimes par exemple, le plein de souscription, la somme totale que l'assureur peut couvrir sans danger, est de 300.000.000 de FCFA. L'OGAR cède suivant les formes de traités ci-après:

- Quote part de 10%;

-Quote part de 60% sur conservation brute de 90%;

- L'XL pour compte commun entre le traité quote part de 60% et de 90% et la conservation OGAR dès que le cumul des deux engagements dépasse 60.000.000 de FCFA avec une portée de 570.000.000 de FCFA.

SECTION II - REGLEMENT DES SINISTRES

Une fois que le contrat est signé entre l'assureur et l'assuré et que la prime afférente est payée par ce dernier, l'aléa qui a été contractuellement prévu est indemnisé s'il se réalise. Dans ces conditions, l'assuré qui se plaind d'être victime d'un sinistre doit le déclarer conformément aux delais prescrits, déclaration qui ne peut être faite qu'au lieu de souscription de la police d'assurance. Dès lors, la constition d'un dossier de reclamation, dont les composantes sont variables suivant les cas, s'impose .

1- PIECES A FOURNIR

a) - En assurance sur corps et plaisance

Les dossiers de reclamation concernant lse sinistres corps et plaisance sont généralement composés des pièces suivantes, étant entendu que cette liste n'est pas limitative:

- une déclaration manuscrite de l'assuré relatant les circonstances de survenance du sinistre;

- Un certificat de navigabilité, délivré par les autorités portuaires du pays de souscription (ou un permis du conducteur pour la plaisance)

- Un rapport d'expertise délivré par un Commissaire aux avaries.

- Une réclamation chiffrée de l'assuré

- Les factures de réparations visées par l'expert pour ce qui concerne les dommages partiels.

- Les frais de retirement, d'assistance ou sauvetage éventuellement s'ils sont mentionnés aux conditions particulières de la police

b - <u>En assurance sur Facultés</u>

Ici le dossier de réclamation de l'assuré doit comporter :

- Une déclaration manuscrite relatant les circonstances du sinistre.
- L'ordre d'Assurance ou avis d'aliment pour les polices d'abonnement.
- Le connaissement original pour les facultés maritimes ou fluviales.
- Une réclamation chiffrée de l'assuré.
- La lettre de Transport Aérien (L.T.A) pour les facultés aériennes.
- La lettre de voiture pour la facultés terrestres.
- Les bordereaux de livraison de l'aconier et / ou du tran tenie.
- Un rapport d'expertise.
- Les factures du fournisseur
- La liste de collisage
- Le certificat provisoire ou définitif de non livraison

Sur la base des éléments précités, une dispache est établie par l'assureur sur laquelle le decompte des pertes y est dûment constaté.

Il est évident que pour des raisons pratiques, la déclaration faite par l'assuré doit être claire, concisé et sincère. L'ensemble des déclarations faites dans la journée sont reportées par l'agent du service sinistre qui les a recueillies dans un registre appelé " Repertoné des sinistres ", en affectant à chaque dossier un numéro d'ordre de trois chiffres précédé de l'indicatif de la catégorie d'assurance.

Le repertoire dont il s'agit comprend généralement 11 rubriques correspondant chacune à une catégorie d'assurance précise d'un ensemble de 20 feuillets environ.

Notons ici que chaque agence ou cabinet de courtage possède une serie de numéros propres relatifs aux polices ou aux sinistres précedés également d'un code qui lui sont affectés par le siège pour les besoins de ses services. Les sinistres dont les polices ont été souscrites directement au bureau direct de Libreville sont donc déclarés audit bureau tandis que les autres sinistres sont déclarés au lieu de souscription de la police correspondante. La bonne tenue et le suivi des registres des sinistres relève d'une grande importance pour le service concerné. Ils lui permettent de repérer, à la date de clôture des enregistrements, les catégories d'assurance à haute, moyenne ou faible sinistralité. Ce faisant, des correctifs pouvant s'avérer nécessaires pour la gestion du portefeuille qui lui a été confié.

Voici sous forme de tableau le repertoire des sinistres enregistrés en 1986

(Bureau Direct de Libreville)

Catégorie d'assurance	Code	Nombre de Sinistres enregistrés
Corps	100 - 110	46
Plaisance	120	16
R.C.	130 - 140	15
Facultés maritimes	150	258
OFF SHORE - ON SHORE	160	7
Facultés terrestres	170	19
Facultés fluviales	180	néant
Facultés aériennes	190	3
R.C chantiers navals	880	2

Comme on peut le constater, l'existence d'un registre permet aussi de faciliter une étude statisque au sein d'un service sinistre.

2 - Exercice du recours

Le processus de règlement des sinistres, au sein du service maritime et transports, donne souvent lieu à deux situations distinctes. Soit le dossier ne présente aucune anomalie et il est réglé à l'amiable, soit il suscite des contestations, dans ce cas le service verse le dossier au contentieux en vue d'un réglèment judiciaire du litige.

a) - Recours amiable

C'est la voie la plus simple et la moins onéreuse pour la partie qui en fait la demande. En effet, dans les termes de l'article 36 de la loi du 13 Juillet 1930, la compagnie est subrogée, à concurrence de l'indemnité d'assurance versée par elle, dans les droits et recours de l'assuré contre les tiers responsables.

En pratique, lorsque la compagnie a reglé l'indemnité de l'assuré, elle exerce un recours amiable contre le transporteur responsable (l'armement COMACO par example) ou plus rarement contre le transporteur et l'aconier solidairement. Le transporteur reçoit alors une copie du dossier et doit faire à la compagnie agissant au nom de la victime une proposition d'indemnisation qui se situe entre 25 et 50 % du montant de la somme versée à l'assuré. Après accord, le transporteur fait parvenir à l'OGAR, par le canal du service concerné, ses pièces de règlement pour décharger la compagnie du dossier. Des vérifications sont effectuées simultanément par le service comptable qui receptionne le chèque et le département transports à qui une copie du chèque est également adressée. Dès lors, on arrête la procédure et le dossier est clos.

b) - Recours contentieux

L'assignation d'un transporteur et / ou d'un aconier par la compagnie devant une instance judiciaire est souvent motivée par l'offre d'une proposition d'indemnisation déraisonnable ou par le refus de la partie adverse de faire avancer les débats dans la recherche d'une solution amiable.

Pour ce faire, la compagnie saisit un avocat. Ce dernier prépare une requête par laquelle il demande au président du tribunal de première instance l'autorisation d'assigner les adversaires.

Devant le tribunal, les parties,qui sont représentées par leurs avocats respectifs, sont entendues et c'est au vu de leurs conclusions que le tribunal rend son jugement. La demande de la compagnie peut être déboutée si le juge estime qu'elle n'est pas fondée, quitte au demandeur de porter l'affaire devant la cour d'appel.

Si la demande obtient gain de cause, l'exécution de la décision judiciaire peut se faire soit à l'amiable soit sur intervention d'un huissier en cas de réticence de la partie adverse.

En réalité, le département des transports rencontre très peu de cas où il soit contraint de recourir au règlement judiciaire. Généralement, lorsqu'un transporteur est assigné un remboursement, il se manifeste spontanéau service contentieux et l'arrêt de la procédure intervient aussitôt après un règlement amiable. Car il est de l'interêt tant de la compagnie que du transporteur qui se trouve être assuré, dans la plupart des cas auprès d'OGAR, d'entretenir un climat de confiance.

CONCLUSION

Au vu des résultats des cinq derniers exercices, il s'avère que l'Omnium Gabonais d'Assurances et Réassurances compte parmi les Sociétes les mieux gérées de la place. L'augmentation sans cesse croissante de son chiffre d'affaires en témoigne.

Cependant, l'économie du pays, du fait de l'éffondrement des prix des produits pétroliers et de la chute du Dollar, traverse une période difficile. L'évolution des affaires de la Société qui, du reste, suit celle de l'économie nationale, ne s'est pas faite de la même manière au niveau de toutes les branches.

L'assurance maritime et transports, qui constitue traditionnellement avec l'automobile, le noyau de la clientèle de la Société est, à cause du caractère extraverti de ses activités, la branche la plus exposée à la crise. On peut donc s'attendre, sans être exagérement pessimiste, à une diminution de ses affaires en cas de persistance de la conjoncture économique internationale actuelle, ce malgré les efforts déployés aussi bien par la direction de l'entreprise que par le département étudié pour juguler les effets pervers de cette situation.

Mais avant de clore ce rapport et sans nous poser en détracteurs, nous aimerions faire quelques observations sur deux problèmes qui, à notre avis, handicapent le service. Il s'agit, d'une part, au niveau de la production maritime, de l'inexistence du contrôle des encaissements des primes relatives aux polices d'assurance des sociétés et, d'autre part, au niveau du règlement des sinistres, de l'opportunité de l'exercice du recours judiciaire.

S'agissant du premier problème, les producteurs maritimes ne peuvent exercer leur contrôle que sur les encaissements des primes afférentes aux polices des particuliers, celles correspondant aux polices des Sociétés relevant du contrôle exclusif de la direction générale et du Service-client. Ce faisant, ces polices sont tout simplement renouvelées sans qu'on ne sache, au niveau de la production, si elles ont été définitivement régularisées ou non. Il serait donc souhaitable qu'un contrôle associant les producteurs maritimes à la gestion des affaires qu'ils ont eux-mêmes souscrites soit institué, pour éviter que la Société n'effectue des règlements de sinistres pour les polices dont la prime d'assurance n'a pas encore été encaissée.

Quant au recours judiciaire, l'interêt de la Société étant de le faire aboutir, elle ne doit l'envisager que pour les affaires d'une certaine importance. De telle sorte que la récupération sur la partie adverse de l'indemnité versée à l'assuré permette de compenser les frais de justice exposés à l'occasion des procédures ainsi que les pertes de temps subies dans l'attente des décisions du tribunal qui ne sont rendues qu'au bout de plusieurs années.

Annexe (1)

OMNIUM GABONAIS D'ASSURANCES ET DE REASSURANCES

Siège Social : Bd Triomphal OMAR BONGO

B.P. 201 - LIBREVILLE - GABON

DISPACHE

FACULTÉS MARITIMES OU AÉRIENNES

BRANCHE MARITIME ET TRANSPORT

ASSURE SINISTRE N°

POLICE AU VOYAGE — A ALIMENTER — D'ABONNEMENT N°

GARANTIE : T. R. - VOL TOTAL OU PARTIEL - F. A. P. SAUF ..

ORDRE N° DU

CERTIFICAT N° DU

NAVIRE / VOL DU

CONNAISSEMENT/LTA N° DE

ALIMENT :

VALEUR FACTURE : VALEUR ASSUREE :

NON-LIVRAISON - AVARIES PARTICULIERES - AVARIE COMMUNE

DÉCOMPTE DE L'AVARIE :

L'ASSURÉ, POUR LA COMPAGNIE,

REÇU/ACTE DE SUBROGATION

Nous soussignés

demeurant à reconnaissons avoir reçu de la Compagnie d'Assurances l'O. G. A. R., l'indemnisation relative aux manquants et/ou avaries constatés sur les marchandises objet de l'expédition dont références en rubrique, à savoir la somme de :

Fait à , le

(Prière d'imposer signature et cachet commercial)

Annexe (2)

1ERE ALLONGE A LA POLICE FACULTES MARITIMES N°

AU NOM DE :

POLICE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

(Imprimé du 17.08.1944 modifié le 1er Janvier 1947 et le 1er Juillet 1960)

CONVENTIONS SPECIALES POUR L'ASSURANCE DES FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME CONTRE LES RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES.

CHAPITRE I OBJET DE L'ASSURANCE

Aux conditions générales qui précedent, à celles particulières qui suivent et moyennant les primes fixée ci-après, payables à Libreville, la Compagnie soussignée assure à :

B.P. LIBREVILLE.

Agissant pour son compte, que pour celui de qui il appartiendra, la somme de : TROIS CENT MILLIONS DE FRANCS CFA (300.000.000)

au maximum par expédition et par navire, portant sur des importations de carburant et/ou lubrifiants et/ou marchandises diverses tansportés de Douala et/ou d'Europe jusqu'à rendu site Port-Gentil et/ou Libreville, par voies maritime et fluviale avec voyage préliminaires terrestres entre DOUALA BASSA ET DOUALA-PORT.

Par voie aérienne 50.000.000 F.CFA

CHAPITRE II MODE D'ASSURANCE

§ 1. Risques ordinaires

- TOUS RISQUES + VOL Aux conditions des clauses n° 6 et 13 ci-annexées.
- FAP SAUF clause n° 4 ci-annexée.

§ 2. Risques de Guerre et de Mines.

Par application des dispositions des alinéas A et B) de l'article 3 des conditions générales, les marchandises applicables à la présente police seront mais seulement sur demande expresse préalable aux expéditions et précisée sur les avis d'aliment, couvertes également contre les risques de GUERRE, MINE, GREVES, LOCK-OUT, etc... et ce, aux conditions fixées dans l'imprimé des "CONVENTIONS SPECIALES" pour l'assurance des Facultés transportées par Voie Maritime contre les Risques de Guerre et Risques Assimilés, date du 30 Juin 1970, annexé à la présente police et visé par les parties.

..... / .....

2ème ALLONGE A LA POLICE N°
AU NOM DE :

CHAPITRE III CONDITIONS DE REGLEMENT

Risques ordinaires.

Règlement conformément aux conditions particulières et à la clause 16 ci-annexées.

Il n'est dérogé d'aucune façon aux conditions de règlement fixées au dernier alinéa de l'article 2 de l'imprimé des "CONVENTIONS SPECIALES" ci-annexées.

CHAPITRE IV DUREE DES RISQUES

Aux pleines conditions du 1er § de l'article 9 des conditions générales.

CHAPITRE V T A R I F

Les garanties prévues ci-dessus seront accordées moyennant application des taux de primes et/ou surprimes fixés dans les tarifs annexés à la présente police. ----------

..... / .....

3ème ALLONGE A LA POLICE N°

AU NOM DE :

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DIVERSES.-

1) - Ressortie de Primes.

Les déclarations d'aliment applicables à la présente police seront récapitulées en fin de chaque période mensuelle de calendrier par les Assureurs et régularisées par avenants.

Les primes ressorties dans les avenants de régularisation, ainsi que les frais afférents, seront payables au plus tard dans dans les quinze jours de la date de réception desdits avenants par la Société assurée. ----------

2) - Durée de la Police - Résiliation.

La présente police est faite pour la durée d'une année à compter du 01.02.85

Elle se renouvellera aussitôt par tacite reconduction pour une nouvelle période d'un an et ainsi de suite, d'année en année, sans interruption.

Chaque partie se réserve toutefois la faculté de la résilier comme il est prévu à l'article 36 des conditions générales, sauf en ce qui concerne les risques de guerre pour lesquels les modalités de résiliation sont valablement fixées dans le texte de l'article 9 de l'impri des "CONVENTIONS SPECIALES" ci-annexé.----------

3) CONTRIBUTION PROVISOIRE D'AVARIES COMMUNES.

Selon clauses de substitution n° 18 ci-annexée.

4) - Assurances en Devises étrangères.

Selon clause 20 ci-annexée.

5) - Incendie à terre.

Selon clause 22 ci-annexée.

6) - Droits de douane.

selon clause 24 ci-annexée.

7) - Navires transporteurs.

Selon article 35 modifié et clause 58 ci annexée.

(5)

4ème ALLONGE A LA POLICE N°

AU NOM DE :

CHAPITRE VII - T A R I F

Les garanties du présent contrat sont consenties moyennant les taux de prime à ressortir suivant l'annexe ci-joint.

B A R E M E D E S S U R P R I M E S

Navires donnant lieu a surprimes	Surprimes Ages	SURPRIMES PAVILLON		Surprime tonna
		Navires battant pavillons : grec hondurien, libérien, panaméen. (1)	Navires battant pavillons: chypriote, libanais singapour, somalien. (1)	
1- Tous navires âgés de :				
- moins de 16 ans	-	-	0,25 %	
- 16 à 20 ans	0,125 %	0,0625 %	0,50 %	A FIXER CAS PAR CAS.
- 21 à 25 ans	0,25 %	0,125 %	0,50 %	
- 25 à 30 ans	0,375 %	0,1875 %	0,50 %	
- 31 à 35 ans	0,50 %	0,25 %	0,50 %	
- 36 à 40 ans	1 %	0,25 %	0,50 %	
- 41 et plus	1,50% minimum.	0,25 %	0,50 %	

- Navires construits pendant la guerre entre le 01.01.1940 et le 31.12.1945 dans les pays non :
Taux "Surprimes Age" du barême ci-dessus multipliés par 2 (Minimum : 3 %).

Ces surprimes seront réduites de moitié pour les navires affrétés en coque nue par des armements à pavillon non surprimable.

Les Conditions Particulières et les clauses additionnelles ci-dessu abrogent les Conditions Générales imprimées, mais seulement en ce qu'elles leurs sont contraires.

Fait à LIBREVILLE, LE 15 AVRIL 1986.-

POUR LA SOCIETE,

L'ASSURE,

T A R I F I C A T I O N

1°/ TRANSPORTS AERIENS

Aux conditions accidents caractérisés 0,17 0/0

2°/ VOIE MARITIME

a) Aux conditions "Tous Risques" + Vol en provenance d'Europe Occidentale jusqu'à rendu site LIBREVILLE en conventionnel et/ou cale 0,290 0/

b) CARBURANT EN VRAC

Aux conditions FAP Sauf ..... 0,51 0/(

Aux conditions Tous risques 0,785 0/

3°/ RISQUES DE GUERRE : TOUTES MARCHANDISES ..... 0,03 0/(

Monnaie	B R	Agence du Contrat	N° Sinistre	Survenance
1				

N° ordre général : _____

N° ordre particulier [ ]

Date : _____

o. g. a. r.

OMNIUM GABONAIS D'ASSURANCES ET DE REASSURANCES

FICHE SINISTRE AIRD

Code C^ie [| | | |]

F.F. (Réservé au Siège) : _____

VEUILLEZ :

Etablir chèque de
Régler en espèces
Encaisser chèque de
Encaisser la somme de
Créditer en compte
Débiter en compte

_____

[ ] ← (– Si annulation)

à l'ordre de _____

à _____

de _____

OBJET : _____

NATURE

R.C. Corporelle + Matérielle		01
Dommages		02
V.I.		03
Incendie		04
R.C. Corporelle		05
R.C. Matérielle		06
Glaces		07

GENRE de MVT

Déclaration		00
Paiement		01
Recours		02
Versement R.M.		04
Modification R.A.R.		09

N° Police [| | | | | |] Assuré _____ Tiers _____

Date du Sinistre [| | | | | |] Agence de Paiement [| | | |]

AVOCAT - HUISSIER - EXPERT - MÉDECIN - AVOUÉ

NOM _____ CODE [| |]

Adresse _____

Honoraires : _____

Frais : _____

VENTILATION	Restant à Régler	Cumul des Paiements
R.C. Corporelle		
R.C. Matérielle		
Dommages V.I. Glaces		
TOTAL		

Chef de Service Sinistres :

Visa Agent :

Prime annuelle :