

IIA

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES
(CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
BP.1575 – REPUBLIQUE DU CAMEROUN

RAPPORT D'ETUDE ET DE STAGE

EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAITRISE EN
SCIENCES ET TECHNIQUES DES ASSURANCES
(MSTA)

4^e Promotion 1998 – 2000

**L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL
EN REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

Présenté et Soutenu par:

MAYERE – YOLONGUERE Valentin

Sous la direction de:

YAO Hamidou,

Diplômé d'Etudes Supérieures

Spécialisées en Assurance (DESS-A)

10^e Promotion

*Inspecteur des Assurances Chargé des
Sinistres à U.A.C.*

DEDICACE

Je dédie ce modeste travail :

- A mon père feu André MAYERE –
YOLONGUERE

- A ma mère feu Jacqueline KOBIRO
qui m'ont quitté très tôt.

REMERCIEMENTS

Nous voudrions remercier à travers ce modeste travail tous ceux et celles dont le concours a permis de le réaliser.

Nous pensons :

- A l'Etat Centrafricain à travers la Direction du Contrôle des Assurances qui, malgré les difficultés économiques, continue d'assurer la formation à l'extérieur de ses Fils et Filles.
- A toute l'équipe de la Direction Générale de l'IIA, le corps professoral ainsi que tout le personnel qui nous ont assuré un bon encadrement durant ces deux années.
- Au Directeur Général de l'Union des Assurances Centrafricaine (UAC), Monsieur Ousmane BOCOUM, au Directeur Général Adjoint, Monsieur Job DANEBERA et tout le personnel de cette Société pour leurs sages conseils, leur esprit de collaboration durant toute la période de notre Stage.
- A Monsieur YAO Hamidou, Inspecteur des Assurances chargé des Sinistres à l'UAC qui malgré ses nombreuses occupations, a bien voulu accepter de diriger ce travail.
- A Madame Marguerite KOFIO, responsable du département des Transports à l'Union Centrafricaine d'Assurance et de Réassurance (UCAR) pour sa disponibilité et ses conseils techniques qui nous ont beaucoup aidés.

- A Madame MANDAMEA née MONSSONA Georgine, Secrétaire au service Sinistres à l'UAC qui a assuré la saisie et la reliure de ce document.

- A tous les parents, dont les conseils, les prières, le soutien moral et matériel nous ont aidés à persévérer dans les études : Nous pensons particulièrement à notre tante paternelle Clémentine AMINA, notre tante maternelle Jeanne YABANGUE, nos sœurs Inès Patricia, MAYERE-YOLONGUERE, Emilie YAPANENDJI.

- A ma fiancée Généviève KOSSI, pour son soutien et son affection à mon endroit.

- A tous les amis et connaissances pour leurs conseils.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE L'UNION DES ASSURANCES CENTRAFRICAINE.....	7
CHAPITRE I : PRESENTATION DE LA SOCIETE.....	8
SECTION 1 : A PERCU HISTORIQUE.....	8
SECTION 2 : LES STRUCTURES DE LA SOCIETE.....	10
CHAPITRE II - FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE.....	15
SECTION 1 : LES ACTIVITES DE LA SOCIETE.....	15
SECTION 2 : LES SERVICES TECHNIQUES DE LA SOCIETE.....	21
SECTION 3 : OBSERVATIONS GENERALES.....	25
DEUXIEME PARTIE : L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL EN R.C.A...27	
INTRODUCTION.....	28
I- LE TRANSPORT FLUVIAL ET SON ASSURANCE.....	31
CHAPITRE I : SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL EN R.C.A.	31
SECTION 1 : HISTORIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL.....	32
SECTION 2 : EXPLOITATION DU TRANSPORT FLUVIAL : LA SOCATRAF.....	34
SECTION 3 : LE SERVICE COMMUN D'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES (SCEVN).....	37
CHAPITRE II : L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL : FONCTIONNEMENT	39
SECTION 1 : LES GARANTIES OFFERTES.....	40
SECTION 2 : LA GESTION DES SINISTRES.....	45
II- PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT FLUVIAL.....	49
CHAPITRE 1 : ANALYSE DES PROBLEMES DE L'ASSURANCE FLUVIALE...50	
SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL.....	50
SECTION 2 : AU PLAN DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE.....	52
CHAPITRE II : APPROCHE DE SOLUTIONS.....	54
SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL.....	54
SECTION 2 : AU NIVEAU DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE.....	54
CONCLUSION.....	55
BIBLIOGRAPHIE	
ANNEXES	
TABLE DES MATIERES	

INTRODUCTION GENERALE

L'Assurance est une opération par laquelle une entreprise d'assurance prend en charge un ensemble d'assurés exposés aux mêmes risques, répartit ces risques et les compense selon les lois de la statistique, à l'aide d'un fonds alimenté par des primes ou des cotisations qu'il collecte préalablement.

Cette opération est rendue possible par le jeu de la mutualité que constituent l'ensemble des assurés en portefeuille : Les cotisations de tout le monde payent les sinistres de quelques uns.

L'idée d'assurance ne date pas de notre ère. En effet, depuis l'Antiquité et le Moyen Âge, elle existait déjà bien qu'étant encore embryonnaire.

L'histoire nous apprend que les hommes ont toujours cherché par plusieurs moyens à se prévenir contre les dangers et les aléas de l'existence.

C'est ainsi qu'au Moyen Âge par exemple existait le « prêt à la Grosse Aventure », pratique à laquelle recouraient certains peuples qui pratiquaient le commerce maritime.

Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle en cas de perte par fortune de mer du navire transportant les marchandises, le propriétaire qui avait bénéficié d'un prêt bancaire pour financer l'expédition était dispensé du remboursement de ce prêt.

A contrario, si le navire et la cargaison arrivent sains et saufs à destination, le prêteur (la banque) obtient le remboursement du prêt avec un taux d'intérêt élevé (de l'ordre de 40 à 50%).

Cette pratique avait connu la réprobation de l'Eglise Catholique qui y voyait un prêt usuraire contraire à la morale chrétienne et c'est ainsi que le Pape Grégoire IX l'avait interdit.

L'Assurance dans sa forme moderne trouve son origine dans la branche maritime. En effet, le plus ancien contrat d'assurance retrouvé date de 1347 et avait été souscrit en Gènes en Méditerranée.

En Afrique l'assurance est apparue par le biais de la Colonisation.

A l'époque, il existait plusieurs comptoirs coloniaux représentant les grandes maisons de commerce des métropoles qui pratiquaient des opérations d'assurance pour le compte des sociétés étrangères.

Au fur et à mesure de l'évolution des activités économiques et surtout après les Indépendances, on a assisté à l'implantation d'agents généraux et des cabinets de courtage effectuant des opérations d'assurance pour le compte de ces sociétés étrangères.

Toujours dans ce contexte de développement des activités économiques et sociales, ces sociétés étrangères ont senti la nécessité d'implanter des succursales pour pratiquer les opérations d'assurance.

C'est dans les années 1960, sous l'impulsion de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), de la France et avec la création de la Conférence Internationale des Contrôles d'assurances (CICA) que les responsables africains ont été amenés à l'idée de la création et de l'organisation des marchés nationaux d'assurance. L'on vit alors naître les premières sociétés d'assurance africaines qui étaient pour la plupart des mutuelles agricoles.

La crise économique des années 1980 qui frappa les économies africaines, n'avait pas épargné le secteur des assurances durement touché. Elle donnera le coup d'accélérateur au processus de la mise en place d'une législation unique des assurances contenue dans l'un des objectifs de la CICA.

C'est ainsi qu'on a abouti à la création puis à l'adoption le 10 Juillet 1992 à Yaoundé de la Conférence Interafricaine de Marchés d'Assurance (CIMA).

En République Centrafricaine (RCA) l'apparition de l'assurance s'inscrit dans le contexte de la naissance de l'assurance en Afrique de manière générale, c'est-à-dire l'existence dans un premier temps en Oubangui-Chari-1 de plusieurs agences des sociétés d'assurance étrangères, de cabinets de courtage avant d'en arriver à une véritable organisation du marché national des assurances. On a noté à cet effet la Loi N° 62/296 DU 8 Mai 1962 portant réglementation des organismes d'assurance de toute nature et des opérations d'assurance et la Loi N°63/431 du 3 Décembre 1963 portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur et des remorques.

La première société d'assurance Centrafricaine était une entreprise d'Etat, la SIRIRI. Créée en 1968, elle a fonctionné pendant plusieurs années avant de disparaître. Son actif ayant été racheté par « La Préservatrice » devenue aujourd'hui Union Centrafricaine d'Assurance et de Réassurance (UCAR).

De nos jours le marché Centrafricain des assurances est composé de deux Compagnies d'assurance à savoir : L'Union Centrafricaine d'Assurance et de Réassurance (UCAR) du groupe ATHENA représentant les Assurances Générales de France (AGF) et l'Union des Assurances Centrafricaine (UAC) du groupe SUNU.

Quant aux intermédiaires d'assurance chargés de présenter les opérations d'assurance au public, il en existe deux également notamment l'agence LEBOUDER, un agent général représentant l'UCAR et les Assureurs Conseils Centrafricains (ACC), cabinet de courtage de FOUGERE et JUTHEAU du groupe ASCOMA. Ce cabinet travaille avec les deux Compagnies du marché.

Il existe également un Comité des Assureurs de Centrafrique (COMACA), organisme regroupant les représentants des deux compagnies ; il traite des questions qui intéressent la profession des assurances, l'organisation du marché national.

En ce qui concerne le contrôle des opérations d'assurance, celui-ci est exercé par le Ministère des Finances à travers la Direction de la Monnaie, du Crédit, du Contrôle des Assurances et des Banques.

Fort de ce qui précède, on voit que l'assurance est une activité commerciale toute particulière en raison des intérêts qu'elle met en jeu notamment la protection des assurés et bénéficiaires des contrats, la solvabilité des entreprises d'assurance, leur capacité à faire face à leurs engagements qui est le paiement des sinistres ; c'est pourquoi les entreprises qui exercent ce genre d'activité sont spécialement agréées à cette fin par les pouvoirs publics et sont l'objet d'une réglementation rigoureuse .

L'Union des assurances Centrafricaine (UAC) que nous avons le plaisir de présenter est une de ces entreprises.

Il s'agit d'une société d'assurance de droit national au sein de laquelle nous avons effectué notre stage de formation du 08 mai au 06 octobre 2000.

Anciennement Union des Assurances de Paris, elle n'était qu'une délégation générale de la Société mère dont le siège se trouve en France et qui a été reprise par AXA, un autre géant de l'assurance française en 1996.

C'est le 13 Septembre 1999 que la délégation générale de l'UAP pour la RCA a pris le nom d'Union des Assurances Centrafricaine.

Ce changement de situation, s'il paraît simple, ne constitue pas moins une étape essentielle dans la vie de cette société qui devient ainsi désormais une société anonyme avec un capital social propre et non une simple succursale de société étrangère.

C'est donc dans une entreprise en pleine mutation que nous avons évolué, une entreprise dont il importe de connaître son nouveau visage dans nos prochains développements.

La marché national des assurances étant jeune et étroit, il n'est pas épargné des difficultés. Un certain nombre de problèmes relatifs à la technique même des assurances subsistent encore et devraient préoccuper toute la profession des assurances. Parmi ces problèmes, il en est un auquel nous nous sommes intéressés et sur lequel nous avons porté notre réflexion : il s'agit de *l'Assurance du Transport Fluvial en République Centrafricaine*.

Le choix pour nous d'un tel sujet de réflexion répond à un double souci :

D'abord contribuer tant peu soit-il, au développement économique de notre pays car le transport fluvial est un des plus importants moyens de transport en RCA à en juger par les nombreux échanges qui se font chaque année entre la RCA et ses voisins notamment le Congo Brazzaville et la République Démocratique du Congo de même les nombreux échanges qui se font à l'intérieur du pays.

Nous voulons également apporter notre pierre de construction à la politique de désenclavement que mènent les autorités de notre pays car la RCA est justement un pays enclavé.

Ensuite contribuer à faire connaître davantage l'assurance « Fluviale » aux usagers des voies navigables et interpellier leur conscience sur les risques nombreux que comporte la navigation sur les eaux de la RCA car bon nombre d'entre eux les ignorent et ne trouvent pas la nécessité de s'assurer ou s'assurent insuffisamment.

Ainsi les deux parties que comporte ce travail seront consacrées à la présentation de l'Union des Assurances Centrafricaine (Première partie) et la l'Assurance du Transport Fluvial en RCA (Deuxième partie).

PREMIERE PARTIE :

**PRESENTATION DE L'UNION DES
ASSURANCES CENTRAFRICAINE**

Cette première partie se veut beaucoup plus descriptive et consiste en la présentation de cette société qui a servi de cadre à notre stage de formation. (ch. I), son fonctionnement (ch. II).

CHAPITRE I : PRESENTATION DE LA SOCIETE

Comme nous l'avons souligné précédemment, l'Union des Assurances Centrafricaine (UAC) est une société d'assurance de droit national opérant à Bangui, capitale de la République Centrafricaine.

Son siège social se trouve dans un bel immeuble de deux étages sis Rue de la Victoire au Centre ville.

Elle a reçu son agrément IARDT en 1977 et l'agrément Vie en 1986 ; elle est également immatriculée au Registre de Commerce sous le numéro 2216/B.

Le capital social est de Cinq Cent Millions (500.000.000 F.CFA) dont Deux Cent cinquante Millions (250.000.000 F.CFA) ont été entièrement libérés.

Il convient de connaître d'abord l'historique de sa création avant de voir ses structures.

SECTION 1 : A PERCU HISTORIQUE

La genèse de l'Union des Assurances Centrafricaine est liée à celle de la délégation générale de l'Union des Assurances de Paris (UAP) dont elle est issue et s'inscrit dans le contexte de l'apparition de l'assurance en Afrique d'une manière générale et en République Centrafricaine en particulier tel que décrit précédemment.

Deux périodes sont à distinguer : la période d'avant l'Indépendance et celle d'après l'Indépendance.

PARAGRAPHE 1 : PERIODE ANTERIEURE A L'INDEPENDANCE

Cette période était marquée par la présence dans le pays de plusieurs agences et cabinets de courtage ceux-ci pratiquaient les opérations d'assurance par l'intermédiaire des comptoirs coloniaux. Ces derniers représentaient les grandes maisons de commerce des métropoles et reçurent mandat pour pratiquer les opérations d'assurance au nom des sociétés mères.

PARAGRAPHE 2 : PERIODE POSTERIEURE A L'INDEPENDANCE

En 1964, l'Union, ancêtre de l'UAP opérait déjà en République Centrafricaine par l'intermédiaire du cabinet SOGERCO, tandis que l'Urbaine et la Seine, deux autres sociétés d'assurance opérant en France étaient quant à elles représentées par André LEGENDRE et Compagnie, une agence.

En 1968 il a été décidé en France la nationalisation de l'Union, la Seine et l'Urbaine et donc la naissance de l'Union des Assurances de Paris (UAP).

Le 1^{er} Juillet 1975 verra l'absorption de SOGERCO et André LEGENDRE par l'UAP qui s'installe ainsi comme une délégation générale pour la République Centrafricaine.

L'an 1977 fut celui au cours duquel elle a reçu son agrément pour pratiquer la branche IARDT, celui de la branche Vie n'interviendra qu'en 1986.

Entre temps, en 1983 L'UAP et l'Agence Centrafricaine d'Assurance (ACA) représentant les AGF ont fusionné mais cette fusion ne durera que Cinq ans car en 1988 elle éclate et l'UAP se retrouva désormais seule.

L'an 1996 a été marqué par une importante fusion en France d'AXA et UAP, deux grandes sociétés française d'assurance donnant ainsi naissance au groupe AXA. La délégation générale de l'UAP pour le Centrafrique ne pouvait évidemment rester en marge de l'événement puisqu'il touche toutes les représentations de la société en Afrique, elle entra donc dans cette famille.

La société évoluera donc sous cette forme juridique jusqu'en 1999 notamment le 13 Septembre quand elle a pris le nom de l'Union des Assurances Centrafricaine passant ainsi d'une délégation générale à une société de droit national et c'est au début de l'an deux mille (2000) qu'elle a commencé à exercer ses activités en tant que telle.

SECTION 2 : LES STRUCTURES DE LA SOCIETE

Bien qu'étant une Compagnie d'assurance, l'UAC n'en demeure pas moins une société commerciale au même titre que les autres sociétés commerciales productrices de biens ou prestataires de services et, de ce fait, possède des structures presque identiques à ces dernières. La particularité réside cependant dans les fonctions techniques du métier de l'assurance qui les différencient et sur lesquelles nous reviendrons dans nos prochains détails.

Ainsi, on distingue les organes politiques et les organes administratifs de la société.

PARAGRAPHE 1 : LES ORGANES POLITIQUES

Par organes politiques, il faut entendre les organes ayant en charge les grandes décisions en matière de politique économique, financière et

commerciale de la société. Ce sont l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires et le Conseil d'administration.

A – L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

L'assemblée Générale Ordinaire de l'UAC est composée des actionnaires de la société.

Il existe des actionnaires étrangers, nombreux et des actionnaires locaux qui détiennent des parts infimes.

B – LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil d'Administration de la société est l'organe décisionnel aux pouvoirs étendus. Ses attributions sont les suivantes :

- Il fixe les grandes orientations de la société
- Il nomme le Directeur Général
- Il arrête les comptes de chaque exercice avant de les soumettre à l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires.

Le Conseil se réunit deux fois par an et ses décisions sont prises par vote suivi de délibération.

La première réunion du Conseil d'Administration de l'UAC s'est déjà tenue en Septembre 1999, la seconde qui aurait dû se tenir en Juillet 2000 a été reportée au 25 Septembre 2000.

PARAGRAPHE 2 : LES ORGANES ADMINISTRATIFS

Les organes administratifs sont ceux qui sont chargés de la gestion quotidienne de la société : ce sont la Direction Générale et le bloc Comptabilité - Contrôle de gestion - Ressources humaines.

A – LA DIRECTION GENERALE

L'Union des Assurances Centrafricaine est dirigée par un Directeur Général responsable de la gestion quotidienne de la société.

Il est nommé par le conseil d'administration et peut également être révoqué par lui.

En tant que premier responsable de la société, il est chargé d'appliquer les décisions prises par le Conseil d'administration et votées par l'assemblée Générale Ordinaire.

Ses attributions sont nombreuses et ont toutes trait à la gestion quotidienne de l'entreprise en vue d'une meilleure rentabilité.

Ainsi par exemple, il est l'ordonnateur principal des dépenses de toute nature effectuées par la société tels que le paiement des sinistres, des honoraires d'expert, des factures etc.

Toute émission de chèque doit revêtir sa signature et dans certains cas celle du Directeur Général Adjoint.

Il contrôle a posteriori les encaissements de primes, veille au respect de la législation du travail au sein de la société.

Le Directeur Général est secondé d'un Directeur Général Adjoint appelé à le suppléer lorsque les circonstances l'exigent mais qui en temps normal, dirige le service Production.

B – LA COMPTABILITE-CONTROLE DE GESTION – RESSOURCES HUMAINES

La société est dotée d'un service de comptabilité – Contrôle de Gestion– Ressources Humaines placé sous la responsabilité d'un Chef comptable assisté à cet effet de trois agents comptables.

Les missions assignées à cette structure sont nombreuses et comportent plusieurs aspects eu égard au cumul de fonctions qu'elle constitue.

On distingue :

1 – La Comptabilité

Elle consiste en la passation d'écritures relatives aux différentes opérations effectuées par la société au jour le jour qualifiées de faits comptables ; elle tient à jour un certain nombre de documents comptables exigés par la législation, effectue des travaux d'inventaire en fin d'exercice pour dresser le Bilan de la société et établir les différents comptes de celle-ci.

La Comptabilité assure également la gestion des capitaux financiers de la société représentés par les fonds propres et les provisions techniques notamment les valeurs représentatives de ces dernières conformément à la législation des assurances.

En ce qui concerne la passation d'écriture, il s'agit de traduire par une écriture tout fait comptable (débit d'un compte = crédit d'un compte) complété par un libellé explicatif rendant ainsi claire sa compréhension.

L'encaissement d'une prime d'assurance par exemple, donne lieu à une écriture comptable, il en est de même des décaissements pour effectuer certaines dépenses.

Les outils de travail dans ce service sont tous les livres comptables tels le journal de caisse, le journal des encaissements, les journaux de trésorerie le journal Général, et le journal d'émission.

La comptabilité confectionne également les états réglementaires (états CIMA) documents exigés par la législation des assurances en vue du contrôle de toutes les activités de la société par les services compétents (Direction Nationale de Contrôle des Assurances, Commission Régionale de Contrôle des Assurances) ainsi que des documents destinés à être soumis à la Direction

Générale des Impôts et des Domaines (chiffres d'affaire, salaires, honoraires, Bilan...).

2 – Le contrôle de gestion

Le contrôle de Gestion de la société est chargé de vérifier l'ensemble des opérations effectuées par celle-ci et de manière générale l'ensemble de toutes ses activités. Il vérifie notamment si ces opérations respectent les normes ou les orientations fixées par le Conseil d'Administration, si les ratios ou les seuils fixés en matière de dépenses sont également respectés.

Il élabore le budget de la société et assure également le suivi des résultats techniques par branches des contrats.

3 – Les ressources humaines

Les Ressources Humaines s'occupent de la gestion du personnel de la société dont l'effectif est de 21 employés.

Elles gèrent notamment les carrières professionnelles de employés sur le plan de l'avancement des grades et échelons, la fixation des salaires et autres avantages dont ceux-ci peuvent bénéficier, le planning des congés et leur rémunération, la formation professionnelle.

Elles entretiennent également des relations avec la Section Syndicale de l'entreprise ainsi que les représentants du personnel.

CHAPITRE II - FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE

Comme toute société d'assurance, l'UAC vend des produits d'assurance au public.

Au cours de l'exercice précédent, elle a réalisé un chiffre d'affaires global de 716.831 471 dans la branche IARDT.

La branche automobile à elle seule fait 70% des souscriptions. Il convient de connaître d'abord les principales activités de la société avant de voir les fonctions techniques de celle-ci.

SECTION 1 : LES ACTIVITES DE LA SOCIETE

Les activités d'une société d'assurance, comme nous l'avons dit, se résument essentiellement à la vente des produits d'assurance au public et l'UAC en vend plusieurs qu'il convient d'inventorier selon la classification traditionnelle en branche IARDT et branche Vie.

PARAGRAPHE 1 : BRANCHE IARDT

Comme son sigle, cette catégorie d'assurances concerne l'Incendie, les Accidents, les Risques divers, le Transport. On les appelle encore les assurances de dommages car elles couvrent l'assuré contre les conséquences d'un événement accidentel affectant son patrimoine.

Les produits vendus sont les suivants :

- *L'assurance Incendie* : elle couvre essentiellement les dommages survenus aux biens à la suite d'un incendie, de l'explosion, de la chute de la foudre.

Elle peut être souscrite par les particuliers ou les entreprises.

- *L'assurance Automobile* : elle offre la garantie de la Responsabilité Civile des propriétaires de véhicules terrestres à moteur ainsi que leurs remorques.

Les personnes couvertes sont les propriétaires de véhicules, les conducteurs ainsi que toute personne ayant la conduite du véhicule même à l'insu du propriétaire.

Outre cette garantie obligatoire, d'autres concernent le véhicule lui-même, notamment le vol, l'incendie du véhicule, les dommages subis par le véhicule sont également proposées (appelées dans le jargon technique la « Tous Risques »).

- *L'assurance Sécurité Routière* : elle est une assurance complémentaire à l'assurance automobile en ce sens qu'elle couvre les personnes prenant place dans le véhicule en fonction du nombre des dites places (Exemple : le conducteur et certains passagers du véhicule).

La garantie propose le versement d'un capital en cas d'accident corporel entraînant la mort, l'incapacité permanente ou l'incapacité temporaire ainsi que le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques à concurrence d'un certain montant.

- *L'assurance Responsabilité Civile* : elle couvre l'assuré contre les conséquences pécuniaires des dommages causés aux tiers par son fait, par celui des personnes dont-il à la charge ou celui des choses lui appartenant.

Cette assurance comporte plusieurs formules (RC Exploitation, RC Vie Privée, RC décennale...) et peut être souscrite par les particuliers, les entreprises, les catégories socioprofessionnelles telles les professions libérales.

- *L'assurance Maladie* : elle propose des garanties multiformes, on y trouve notamment la garantie du remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques à hauteur d'un capital fixé par la police, la garantie du remboursement des frais d'hospitalisation, celle des actes chirurgicaux, celle de l'évacuation sanitaire des malades ainsi que le versement d'indemnités journalières pour hospitalisation, incapacité temporaire ou permanente.

Cependant, la gestion technique de cette branche pose beaucoup de difficultés surtout en ce qui concerne l'évacuation sanitaire des malades à l'extérieur au point que la société a dû suspendre sa souscription.

Toutefois, elle souscrit cette assurance exceptionnellement à l'égard de certains clients importants comme les entreprises.

- *L'assurance Transports* : elle concerne les marchandises transportées par voie terrestre, aérienne et fluviale mais elle concerne également les dommages subis par le moyen de transport (bateaux...) ainsi que la responsabilité civile du transporteur à l'égard des marchandises transportées.

- *L'assurance Vol* : elle propose à l'assuré des garanties couvrant la disparition, la destruction ou la détérioration résultant du vol de ses biens ainsi que la tentative de vol survenue dans des circonstances d'effraction, d'escalade, d'usage de fausse clé, de meurtre ou tentative de meurtre, violence sur la personne de l'assuré, les membres de sa famille ou de son personnel.

Cette assurance comprend plusieurs modalités de souscription (capital spécial, premier risque etc....) ainsi que plusieurs garanties (vol sur la personne, vol dans les locaux ...)

- *L'assurance Individuelle – Accidents* : Elle garantit le versement de capitaux en cas de mort, d'incapacité temporaire ou permanente ainsi que le remboursement des frais de traitement résultant d'accident corporel dont est victime l'assuré au cours de la période du contrat.

- *L'assurance Multirisques Habitations* : elle regroupe plusieurs garanties au sein d'un même contrat tels l'incendie et les risques annexes, les dégâts des eaux, la responsabilité civile vie privée, la responsabilité du propriétaire de l'immeuble, le vol, le bris de glace, les dommages électriques.

Cette assurance est destinée aux particuliers et comporte une gamme complète de garanties.

PARAGRAPHE II - BRANCHE VIE

L'UAC a reçu son agrément pour pratiquer l'assurance Vie en 1986, époque où la société était encore une délégation générale de l'UAP.

Le contrat le plus vendu en ce temps était le Groupe Décès, souscrit par les banques et destiné à couvrir les prêts bancaires.

C'est donc une assurance en cas de décès par laquelle une banque fait garantir le remboursement du solde de prêt de ses débiteurs en cas de décès de ceux-ci, elle est une assurance collective.

Avec l'avènement du code CIMA l'assurance Vie devait être séparée de l'assurance IARDT, cela exige des structures ainsi qu'une comptabilité à part.

Eu égard à la faible rentabilité que donne l'assurance vie, les responsables de la société avaient décidé de sa suspension en 1995 et du transfert de son porte feuille au profit d'AXA GABON.

SECTION 2 : LES SERVICES TECHNIQUES DE LA SOCIETE

Les services techniques sont ceux qui sont au cœur du fonctionnement des assurances et qui font leurs particularités avec les autres sociétés commerciales.

L'UAC en dispose également, il s'agit du service Production et du service Sinistres.

PARAGRAPHE 1 : LE SERVICE PRODUCTION ET MARKETING

Le Service Production et marketing de la société est chargé de la tarification, de la rédaction, de l'archivage, des modifications éventuelles et du renouvellement des contrats.

Il est également chargé d'assurer la promotion et la vulgarisation des produits d'assurance auprès du public par des supports publicitaires.

Dans le premier cas, le service Production reçoit les clients en vue de la souscription des contrats d'assurance ou du renouvellement de ceux qui ont été déjà souscrits.

Il fait par ailleurs des propositions de cotation en vue d'éventuelles souscriptions de contrats.

Dans le second cas, le service production et marketing s'occupe de la politique commerciale de la société et du marketing.

Il s'agit de soigner l'image de marque de l'entreprise par des rapports de confiance avec la clientèle et de veiller à la qualité des prestations au niveau de chaque service.

Il est placé sous la responsabilité d'un Chef de service qui n'est autre que le Directeur Général Adjoint assisté de deux producteurs, d'une Secrétaire et d'un archiviste (voir à cet effet l'organigramme de la Production).

1- Le Chef de Service

Il est le responsable technique du dit service et, à ce titre, ses attributions sont larges :

- Il assure le contrôle et la vérification des tarification faites par les producteurs.
- Il signe les contrats d'assurance souscrits ainsi que les attestations d'assurance.
- Il veille au respect scrupuleux des instructions relatives aux conditions de souscription des contrats.
- Il fait la tarification des risque spéciaux.
- Il organise la vérification des risques avant leur tarification.
- Il traite les dossiers des clients importants (les entreprises, certains particuliers...).
- Il prend contact avec les clients en vue d'éventuelles souscription.
- Il participe également aux tâches dévolues aux rédacteurs en cas de besoin notamment la réception de la clientèle, l'établissement des contrats.
- Il assure la bonne marche de tout le service dont il à la charge.
- Il surveille la qualité du portefeuille ;
- Il procède aux recouvrement des primes impayées grâce au fichier clients.
- Il prospecte le marché afin de réaliser des affaires nouvelles.

2- Les producteurs

Les producteurs quant à eux, s'occupent de la réception des clients pour la souscription ou le renouvellement des contrats d'assurance.

A cet effet, ils tarifient les risques, établissent les polices d'assurance et les avenants, préparent les avis d'échéance à envoyer pour les cas de renouvellement des contrats, centralisent les pièces de caisse émises en vue de les remettre à la Comptabilité. Ils établissent les attestations d'assurance et classent les dossiers.

Ils sont tenus de respecter les instructions de la Direction en matière de souscription et doivent mettre à la disposition de la Comptabilité les pièces émises une semaine après la clôture du mois de l'émission.

Les documents de travail fréquemment utilisés au niveau de ce service sont les suivants :

- Tous les documents et instructions relatifs à la tarification des risques.
- Les documents relatifs aux conditions des souscriptions des contrats ainsi que ceux relatifs à leur établissement.
- Les registres d'inscription des affaires nouvelles.
- les registres d'inscription des avenants.

Tous ces documents peuvent également être consultés par le service Sinistres en cas de besoin.

PARAGRAPHE 2- LE SERVICE SINISTRES

Le Service Sinistres est chargé de gérer la réalisation du risque prévu au contrat d'assurance.

Son rôle consiste donc :

- A recevoir les assurés pour les déclarations de sinistres et les règlements.
- A recevoir les victimes ou leurs représentants pour les réclamations et la suite à leur donner.

Le service est dirigé par un Chef de service assisté de deux Inspecteurs, deux rédacteurs chargés de la réception des déclarations et de l'enregistrement des sinistres, une Secrétaire et un archiviste.

A) LE CHEF DE SERVICE

Les fonctions du Chef de service sinistres sont les suivantes :

- 1) **Supervision du service** : le chef de service sinistres veille à la bonne exécution des instructions de la Direction Générale relatives à l'inventaire des dossiers sinistres, à l'élaboration des tableaux de bord et des contrats d'objectifs, à la mise en œuvre des directives relatives au fonctionnement du service.

Il appose son visa au bas des documents élaborés par les Inspecteurs notamment les bordereaux des sinistres réglés, le bons de prise en charge.

- 2) **Les règlements transactionnels en corporel** : Les démarches d'indemnisation pour préjudices subis émanant des victimes corporelles directes ou des victimes par ricochet sont orientées vers le chef de service qui entreprend des transactions directes avec celles-ci suivies de désintéressement en cas d'accord de ces victimes.

Toute proposition de transaction est soumise au préalable à l'approbation de la Direction Générale avant d'être portée à la connaissance des victimes pour accord.

- 3) **La Gestion des dossiers contentieux et des dossiers sensibles** : La gestion des dossiers sinistres admis en contentieux et de certains dossiers sensibles relève de la compétence du chef de service. Celui-ci informe l'Avocat de la société de toute affaire portée en justice et lui transmet toutes les directives qui devront l'orienter dans sa plaidoirie.

En outre, le chef de service sinistres peut être consulté par les Inspecteurs au sujet de tout problème exceptionnel soulevé dans un dossier.

- 4) **Le Recouvrement des Primes impayées** : Lorsque les relances pour paiement de primes impayées sont restées infructueuses, le service de Production communique les dossiers des impayées au chef de service sinistres qui en assure le recouvrement par voie judiciaire avec le concours de l'Avocat de la société.

B) LES INSPECTEURS DU SERVICE SINISTRES

Les deux cadres Inspecteur du service sinistres assistent le chef de service et assurent respectivement les fonctions suivantes :

Inspecteur A

Il contrôle les tâches administratives effectuées par les rédacteurs, la Secrétaire et l'archiviste notamment la réception des déclarations d'accident et autres sinistres, l'enregistrement des dossiers sinistres, leur classement.

Il instruit et exploite tous les dossiers montés à partir des déclarations d'accident par la vérification des éléments de la garantie, la constatation de la

matérialité des dégâts (dommages matériels) causés par un sinistre, le suivi des dossiers sinistres jusqu'au règlement.

En matière corporelle : il réunit les pièces produites par les victimes ou leurs représentants en vue d'une transaction et transmet le dossier au chef de service pour le décompte.

Il mène des enquêtes à l'extérieur si des doutes se dégagent au sujet des déclarations d'accident.

Il délivre également des Bons de Prise en charge au profit des réparateurs et fournisseurs sous la signature du Directeur Général de la société.

Il réunit enfin tous les éléments chiffrés en vue de la confection du Tableau de bord de la société et fait une analyse des données.

Inspecteur B

Il assure la gestion de certains dossiers sinistres notamment en Transport et maladie et effectue un contrôle a posteriori de la régularité des paiements de sinistre.

Il mène également des enquêtes à l'extérieur comme son collègue.

C) LES REDACTEURS

Les rédacteurs du service sinistres reçoivent les assurés pour les déclarations des sinistres et prennent tous les renseignements relatifs à l'assuré, les tiers, les circonstances des sinistres, les dommages ainsi que les renseignements d'ordre général.

Les travaux de dactylographie et de saisie des documents sont confiés au secrétariat sinistres, ceux relatifs au classement des dossiers, la recherche et

la sortie des dits dossiers à la demande de toute personne du service reviennent à l'archiviste.

SECTION 3 : OBSERVATIONS GENERALES

Au terme de ce Stage de Formation dont l'UAC constitue le cadre, il nous paraît important de noter la satisfaction avec laquelle nous l'avons effectué et ceci dans chaque service où nous sommes passés.

Si sur l'ensemble de la structure et du fonctionnement de cette société tout semble aller pour le mieux, nous avons relevé un certain nombre de choses qui, à nos yeux, perturbent la bonne marche de cette société tant sur le plan de l'organisation générale que sur le fonctionnement.

PARAGRAPHE 1 – SUR LE PLAN DE L'ORGANISATION GENERALE

Au niveau de l'Organisation Générale, nous avons relevé l'absence d'une structure d'intermédiation entre la société et ses clients. Ce problème constitue l'essentiel des doléances des clients de la société et nous l'avons remarqué durant notre Stage au service Production.

Les clients qui se trouvent dans l'arrière pays se plaignent beaucoup de la distance qui les sépare des Compagnies d'assurance ; ceux-ci doivent parcourir des kilomètres jusqu'à Bangui pour souscrire les contrats d'assurance ou pour les renouveler.

Ce problème entraîne beaucoup de conséquences dont entre autres les déclarations tardives des sinistres, le non renouvellement ou le renouvellement tardif des contrats d'assurance arrivés à échéance.

Il est donc souhaitable de créer des structures de distribution dans

l'arrière pays, par exemple deux ou trois agences générales, ou encore des bureaux directs en fonction du coût financier que cela peut engendrer.

PARAGRAPHE 2 : SUR LE PLAN DU FONCTIONNEMENT

Sur le plan du fonctionnement des services de la société nous avons relevé que la méthode avec laquelle sont traités les dossiers des clients nous paraît de nature à perturber la bonne marche de ces services.

En effet, certains dossiers des clients sont difficiles à retrouver au classement mais sur le bureau de tel ou tel responsable qui les garde pendant longtemps.

Résultat : Certains clients qui viennent pour renouveler leurs contrats par exemple, se font beaucoup attendre avant d'être désintéressés ou même repartent sans l'avoir été.

De même pour leurs Opérations, les comptables sont parfois obligés de parcourir tous les services à la recherche de tel ou tel dossier afin de vérifier la régularité de paiement de telle ou telle prime.

Une telle méthode ralentit le bon fonctionnement des services et peut même engendrer des risques de perte.

C'est pourquoi, nous pensons qu'il faudrait prévoir dans le Manuel de Procédure de la société le circuit que doit emprunter tout dossier depuis la Production jusqu'aux Sinistres en passant par la Comptabilité avec un délai maximum que doit passer le dit dossier.

Une autre solution à ce problème peut être apportée par l'informatique. Elle permet d'avoir rapidement d'informations sur un client sans faire appel au classement grâce au fichier client contenu dans le programme des machines.

DEUXIEME PARTIE :

**L'ASSURANCE DU TRANSPORT
FLUVIAL EN R.C.A.**

INTRODUCTION

L'assurance Transport fluvial peut-être définie comme une assurance destinée à couvrir les risques liés au transport effectué sur les cours d'eau tels les fleuves, rivières et lacs.

Les garanties qu'elle offre couvrent les corps de bateaux, les barges ; les marchandises transportées par voie fluviale ainsi que la responsabilité civile du transporteur fluvial à l'égard des marchandises qu'il transporte.

Cette assurance est également définie comme l'assurance des risques de navigation intérieure par opposition à la navigation maritime dont l'assurance a pour objet de couvrir les risques liés à une fortune de mers c'est à dire les événements susceptibles de survenir au cours d'un transport maritime.

Toutefois, il est important de noter que du point de vue historique, l'assurance maritime était restée pendant longtemps la seule et première branche d'assurance connue et pratiquée corrélativement avec le commerce maritime. Lorsque vers le 19^{ème} siècle et le début du 20^{ème} siècle d'autres moyens de transport terrestres, ferroviaires, fluviaux et aériens se sont développés, l'assurance maritime les a simplement absorbés quand ils sont complémentaires à l'assurance maritime.

C'est ce qui justifie l'emploi des termes Assurance Transports ou Assurance Maritime qui sont en principe deux expressions identiques.

L'illustration parfaite en est donnée en matière de transport des marchandises lorsque plusieurs moyens de transport ont été utilisés dans leur acheminement.

En effet, les règles et principes de l'assurance maritime sont appliqués au transport des marchandises effectué par voie terrestre, ferroviaire, fluvial, aérienne, puis maritime même si le trajet maritime ne représente qu'une faible partie du voyage.

La précision ainsi donnée entraîne les conséquences suivantes :

En matière de transport maritime, celui-ci est régi en partie par des règles de droit international notamment les différentes conventions des Nations-Unies en matière de transport de marchandises par mer et en matière d'unification de certaines règles du transport maritime.

En conséquence, les polices d'assurance maritime mises à la disposition des intervenants au transport maritime sont élaborées en tenant compte de cette spécificité.

En matière de transports fluviaux, cependant, il faut distinguer deux situations :

Lorsque les transports fluviaux sont effectués à l'intérieur du pays concerné, ils sont régis par des règles de droit interne.

Par contre les transports fluviaux deviennent internationaux lorsqu'ils sont effectués entre deux (2) ou plusieurs états qui, à cet effet peuvent signer des conventions à caractère international qui peuvent régir une partie de leurs rapports.

C'est dans ces situations qu'il faut situer ce thème de réflexion « *l'assurance du Transport fluvial en R.C.A.* » ceci d'autant plus vrai que la navigation sur les cours d'eau de la R.C.A. classés voies navigables est à la fois interne et internationale avec notamment des échanges avec le Congo-Brazzaville et la République Démocratique du Congo.

Le réseau des voies navigables de la R.C.A. sert également de transit international pour certaines marchandises en provenance ou à destination du Tchad et le Sud-Est du Cameroun.

Sur le plan de l'assurance « fluviale », si elle est pratiquée sur le marché national, elle demeure cependant une sous-branche difficile à maîtriser. Les problèmes auxquels donne lieu sa gestion ne peuvent être cernés ici que si l'on procède à l'étude de l'état du transport fluvial dans son organisation et son fonctionnement, de la pratique de son assurance avant d'envisager les perspectives de développement de cette sous-branche d'assurance.

I- LE TRANSPORT FLUVIAL ET SON ASSURANCE

Comme nous l'avons dit depuis le début, la R.C.A., pays enclavé, compte tout de même parmi ses voies de communication, un réseau important de cours d'eau navigables permettant la desserte de certaines villes intérieures du pays ainsi que des échanges commerciaux avec les pays voisins que sont le Congo et la République Démocratique du Congo.

Il paraît donc nécessaire de présenter la situation du transport fluvial en R.C.A. tel qu'il fonctionne, tel qu'il est géré avant de voir les types de garanties d'assurance que les intervenants au transport fluvial souscrivent.

CHAPITRE I : SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL EN R.C.A.

Le transport fluvial représente une partie non négligeable des voies de communication dont dispose la R.C.A. pour ses échanges à l'intérieur du pays et avec l'extérieur.

La longueur du réseau des voies navigables est estimée à plus de 2000 km.

Trois cours d'eau sont navigables à partir de la R.C.A., il s'agit de l'Oubangui, la Sangha, le Haut-Oubangui (voir document annexe).

Le trafic fluvial connaît beaucoup d'activités en période de crue (saison pluvieuse) où le niveau des eaux peut atteindre jusqu'à 8,83 m.

Il convient de faire d'abord l'historique du transport fluvial en R.C.A. avant de voir son exploitation.

SECTION 1 : HISTORIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL

L'exploitation du transport fluvial en R.C.A. remonte à une période lointaine, celle de la colonisation.

Il convient de distinguer deux périodes : Avant l'indépendance et post indépendance.

PARAGRAPHE 1 – PERIODE D'AVANT L'INDEPENDANCE

L'exploitation du transport fluvial était assurée par la Compagnie Générale de Transport en Afrique (CGTA), organisme créé par les colonies françaises groupées au sein de l'Afrique Equatoriale Française (AEF) et qui sont aujourd'hui le Congo – Brazzaville, le Gabon, le Tchad et la R.C.A. son siège se trouvait à Brazzaville, la capitale politique de l'AEF, mais elle était également représentée à Bangui.

De même en 1949-1958, existait un service Fédéral des voies navigables rattaché à la Direction Générale des Travaux Publics de l'AEF basée à Brazzaville. Ce service était chargé d'assurer l'entretien des voies navigables.

Il devient par la suite Direction des Voies navigables et sera transféré plus tard à Bangui.

PARAGRAPHE 2 – PERIODE POST-INDEPENDANCE

L'AEF ayant disparu avec les indépendances, les anciennes colonies retrouvèrent l'autonomie avec pour corollaire le reprise en main de la gestion des affaires intérieures.

Les structures politiques, administratives, financières ou commerciales de l'ex-AEF ont également disparu : chaque état se doit de mettre en place ses propres structures et assurer leur fonctionnement.

C'est dans ce contexte que la R.C.A., devenue indépendante le 13 août 1960 reprend la gestion et l'exploitation de son réseau fluvial.

Ainsi, par Ordonnance n° 69/068 du 18 novembre 1969 fut créée l'Agence Centrafricaine de Communication Fluviale (ACCF), Organisme ayant le monopole de l'exploitation du transport fluvial en R.C.A.

Les missions qui lui étaient assignées portent sur :

- l'exploitation des transports fluviaux ;
- le fonctionnement des transports fluviaux ;
- la gestion du chantier naval de KOLONGO (construction et entretien de la flotte)
- les travaux de génie civil pour ses besoins internes.

Cet organisme n'aura vécu que très peu car à partir de 1975, elle fut confrontée à des difficultés financières, résultat d'un endettement excessif.

Face à cette situation, un protocole sera signé entre le Gouvernement centrafricain et le Groupe BOLLORE à travers la Société Anonyme de Gestion de l'Armement (SAGA) consacrant ainsi la naissance d'une société Centrafricaine de Transports Fluviaux (SOCATRAF).

Quant à l'ACCF, désormais réduite à une simple existence, elle se contente pour l'essentiel des loyers de tout son patrimoine mis à la disposition de la SOCATRAF par un contrat de location – gérance.

SECTION 2 : EXPLOITATION DU TRANSPORT FLUVIAL : LA SOCATRAF

La Société Centrafricaine des Transports Fluviaux (SOCATRAF) est une société d'économie mixte au capital de quatre cent millions (400.000.000 FCFA).

Elle est née comme nous l'avons vu de la volonté du Gouvernement centrafricain et la SAGA qui ont signé à cet effet un Protocole d'Accord le 31 mars 1980.

Le Gouvernement centrafricain détient 51 % du capital social contre 49 % pour la SAGA.

D'après le Protocole d'Accord entre les deux partenaires, le Gouvernement centrafricain s'engage entre autres à :

- maintenir la société, le trafic lui revient dans le cadre des accords bilatéraux ;
- mettre en place les tarifs de transport et de manutention ;
- faire commander par l'ACCF le matériel nécessaire pour la bonne exploitation de la SOCATRAF ;
- mener pour le compte de l'ACCF des négociations avec les créanciers

La SOCATRAF de son côté s'engage à :

- Mettre en place le personnel d'encadrement et de direction.
- Assurer à la SOCATRAF l'appui logistique.
- Former le personnel.

Les engagements des parties étant définis il convient de voir l'organisation et le fonctionnement de cette société.

PARAGRAPHE 1 : ORGANISATION DE LA SOCATRAF

Les structures de la SOCATRAF obéissent à celles de toute société commerciale.

Au plan administratif, elle dispose d'une direction générale, organe en charge de la gestion quotidienne.

Le Directeur Général est une personnalité expatriée assisté d'un Directeur Général Adjoint qui lui est un national.

Au plan technique, la SOCATRAF est dotée d'un service d'Exploitation et d'un Chantier naval.

Le service d'exploitation s'occupe des transports fluviaux proprement dit, il gère notamment toutes les unités fluviales ainsi que toutes les installations portuaires.

Le chantier naval s'occupe des travaux de construction de nouveaux bateaux, de nouvelles barges ainsi que la réparation de toutes les unités fluviales en cas de panne.

La SOCATRAF dispose également d'une représentation à Brazzaville.

PARAGRAPHE 2 : FONCTIONNEMENT DE LA SOCATRAF

Il convient d'abord de préciser que la SOCATRAF et l'ACCF ont signé un contrat de location-gérance dont l'objet est de confier à la première la gérance des activités de la seconde ainsi que tous ses biens mobiliers et immobiliers, l'ACCF ne percevant que des loyers de ces biens.

Ainsi les missions de la SOCATRAF sont définies dans l'article 2 des statuts de la société.

Il en ressort que la SOCATRAF est chargée d'effectuer toutes les opérations de transports fluviaux et remorquage fluvial et toutes les opérations s'y rattachant dans le cadre des conventions bilatérales entre la RCA et le Congo – Brazzaville.

Elle a en charge toutes les opérations d'exploitation, de gestion des installations portuaires et toutes les opérations connexes.

Elle est également chargée de l'exploitation et de réparation de toutes les unités fluviales et de tous bâtiments appartenant à l'ACCF.

Dans le domaine des transports fluviaux, la SOCATRAF dessert plusieurs villes riveraines du pays mais également des échanges avec des pays voisins (voir document en annexe sur le réseau des voies navigables).

Les marchandises transportées sont souvent les grumes, le coton, le carburant, du bétail, certaines matières premières et diverses denrées alimentaires.

Les principaux clients de la SOCATRAF sont certaines entreprises industrielles de la place et certains opérateurs économiques.

Le transport est effectué par un contrat dont le connaissance fluvial en est l'élément de preuve.

Les bateaux ne peuvent naviguer normalement que si les voies navigables sont bien entretenues.

SECTION 3 : LE SERVICE COMMUN D'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES (SCEVN)

Ce service est un organisme inter-étatique né après la dissolution de l'ancienne Direction des voies navigables par les Protocoles d'accord des 23, 29 novembre 1969 et du 27 février 1970.

Ces documents ont été signés par la RCA pour le compte de l'ACCF et le Congo pour le compte de l'Agence Trans-congolaise de communication (ATC), organisme congolaise en charge de l'exploitation des transports fluviaux.

Le SCEVN est chargée de maintenir et d'améliorer les conditions de navigabilité de l'ensemble du réseau des voies navigables.

Une étude de l'organisation et du fonctionnement de ce service paraît nécessaire pour connaître son importance.

PARAGRAPHE 1 - ORGANISATION DU SCEVN

Le service commun d'entretien des voies navigables étant un organisme inter-étatique, il dispose des représentations en R.C.A. et au Congo.

Outre les services administratifs, il est doté des brigades d'entretien des voies navigables.

PARAGRAPHE 2 – FONCTIONNEMENT DU SCEVN

Comme nous l'avons vu, le SCEVN est un service beaucoup plus technique ayant en charge les travaux d'entretien de l'ensemble du réseau des voies navigables notamment le fleuve Congo, l'Oubangui, le Haut-Oubangui et la Sangha.

Le SCEVN effectue par exemple des travaux de balisage, de dragage et de dérochement.

Le balisage consiste à poser des signaux sur les voies navigables indiquant au navigateur la voie à suivre et les dangers à éviter.

Le dragage consiste quant à lui, à nettoyer le fond des fleuves et rivières par des engins spécialisés pour ce genre de travaux afin de rendre la navigation plus aisée.

Le dérochement comme son nom l'indique, est une opération qui consiste à casser et enlever les blocs de rochers qui sont très dangereux pour la navigation.

La situation du transport fluvial étant faite, il convient de voir comment les assureurs s'y prennent.

CHAPITRE II :

L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL :

FONCTIONNEMENT

L'étude précédente du transport fluvial donne une idée de la nature de cette activité et les risques y relatifs quoique non identifiés expressément.

L'objet du présent chapitre est de présenter la politique du marché local en matière de souscription d'assurance transport fluvial.

Les assureurs utilisent les polices françaises d'assurance maritime et transports, une compilation de plusieurs types d'assurance en matière de transports terrestres, aériens maritimes, fluviaux et ferroviaires éditées par Association Française des Sociétés d'Assurance Transports (AFSAT).

Les polices d'assurance "fluviale" qui y figurent comprennent trois(3) types d'assurance :

- La police d'assurance corps de bateaux de navigation intérieure
- La police d'assurance des marchandises transportées par voie fluviale.
- La police d'assurance responsabilité civile transporteur fluvial.

Nous verrons ainsi les garanties offertes et les sinistres :

SECTION 1 : LES GARANTIES OFFERTES

En matière d'assurance " fluviale", les assureurs locaux sont très restrictifs et n'accordent que certaines garanties aux assurés du transport fluvial.

Ce sont des garanties :

- *Perte totale et délaissement en assurance corps de bateau*
- *Franc d'Avaries Particulières sauf (FAP sauf) en assurance facultés fluviales.*
- *Assurance de responsabilité civile du transporteur fluvial.*

Il convient de les analyser à tour de rôle.

PARAGRAPHE 1 – LA GARANTIE PERTE TOTALE ET DELAISSEMENT

Elle est accordée dans le cadre de l'assurance corps de bateaux. La garantie de perte totale et délaissement couvre la perte totale du bateau par destruction ou disparition

Le délaissement est le transfert de la propriété du bateau assuré au profit de l'assureur à la suite du versement d'une indemnité destinée à compenser la perte totale du dit bateau c'est donc un mode de règlement de sinistre.

L'article 4 des conditions générales de la police d'assurance corps de bateaux de navigation intérieur précise que la garantie est limitée aux voies et plans d'eau de navigation intérieure, classés navigables par les autorités compétentes.

En revanche lorsqu'il navigue au delà des jetées dans les ports maritimes communiquant avec le réseau intérieur et au delà des bouées extérieures dans les passes maritimes, il n'est pas garanti (article 5).

La valeur d'assurance porte sur le corps du bateau (coque, aménagements y attenant, superstructures, gouvernail, hélice....), Les organes moteur et propulseurs et les barges.

L'assuré a l'obligation de déclarer au moment de la conclusion du contrat toutes les circonstances qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge, il en est ainsi pour le bateau assuré, des certificats, attestations de capacité et permis réglementaires du personnel navigant (article 8 des conditions générales).

L'article 16 des conditions générales corps de bateaux stipule qu'en cas de perte totale ou délaissement à la charge des assureurs, la prime leur est acquise pour toute la durée de la garantie .

Au cas contraire la prime est acquise en fonction du temps couru sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

PARAGRAPHE 2 – LA GARANTIE DU FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF

Cette garantie couvre les marchandises transportées par voie fluviale contre les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités survenus dans la limite du voyage assuré et résultant de certains événements limitativement énumérés dans les conditions générales facultés fluviales aux articles 4 et 5 (dommages et pertes garantis – autres garanties).

Il s'agit de :

- Naufrage, chavirement, abordage, heurt du bateau transporteur ;
- Heurt ou collision du véhicule transporteur ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe, mobile ou flottant.
- Ecrasement, bris ou destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, du véhicule terrestre au cours du transport terrestre accessoire :
- Incendie, Explosion,
- Eroulement de bâtiment, ponts tunnels ou autres ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée ;
- Chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou conduites d'eau ;
- Eboulement, avalanche, foudre inondation, débordement de fleuve ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés éruption volcanique et tremblement de terre.

Sont également garantis les frais exposés pour préserver les marchandises d'un événement garanti, les frais exposés en cas d'interruption ou rupture de voyage, la contribution des marchandises aux avaries communes lorsque la législation applicable au contrat de transport l'autorise .

La garantie est limitée aux voies et plans d'eau classés navigables par les autorités compétentes dans les pays énumérés aux conditions particulières du contrat.

Les transports terrestres des marchandises peuvent également être couverts au titre de cette garantie lorsqu'ils sont accessoires au transport fluvial.

Par contre les marchandises transportées au delà dans les ports maritimes communiquant avec le réseau intérieur ne sont pas concernées par cette garantie.

La garantie commence au moment où les marchandises assurées préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination du dit voyage (article 8 des conditions générales).

PARAGRAPHE 3 - L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DU TRANSPORTEUR FLUVIAL

Cette assurance couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité contractuelle que l'assuré peut encourir en sa qualité de transporteur de marchandises pendant leur transport à bord au bateau désigné aux conditions particulières.

La garantie commence depuis le moment de la mise des marchandises à bord du bateau aux conditions particulières.

D'après l'article 9 des conditions générales :

1 - l'assuré et son personnel navigant doivent se conformer strictement aux lois et dispositions qui réglementent la navigation intérieure notamment :

- le personnel navigant doit être en nombre suffisant et être titulaire des certificats et permis réglementaires.
- Le bateau doit être construit, équipé entretenu et exploité de manière qu'il soit conforme aux règles prescrites pour la navigation qu'il effectue.

2 - en stationnement de jour comme de nuit, le bateau transporteur doit être placé sous la surveillance d'une personne apte à intervenir immédiatement en cas de danger.

3 – L'assuré et son personnel navigant doivent, lorsqu'ils en sont requis par un représentant de l'assureur, laisser vérifier l'état du bateau, ainsi que celui des marchandises transportées.

L'assuré est tenu d'informer l'assureur avant le commencement des risques, des conditions générales et particulières du contrat de transport.

De même, il doit déclarer à l'assureur toute modification des conditions générales et particulières de ce contrat de transport.

Les trois garanties étant présentées, il convient de voir comment l'assureur procède-t-il en cas de sinistre.

SECTION 2 : LA GESTION DES SINISTRES

Nous ne parlerons ici que de la déclaration des sinistres, de la constatation des dommages et des pertes, et du règlement.

PARAGRAPHE 1 : LA DECLARATION DES SINISTRES

- En assurance corps de bateaux, l'article 13 des conditions générales stipules que l'assuré doit déclarer dès qu'il en a connaissance, tout événement engageant la garantie des assureurs. Il doit confirmer sa déclaration par écrit au plus tard dans les cinq jours.

L'inobservation de cette règle entraîne la déchéance du droit à l'indemnité.

- En assurance facultés fluviales et en ce qui concerne précisément la garantie FAP sauf, les conditions générales de la police précisent le délai dans lequel l'assuré doit requérir l'expertise d'un commissaire d'avaries ou de l'expert fluvial recommandé lorsque l'état des marchandises à destination le justifie. Ce délai est de trois jours à compter de la cessation de la garantie.
- En assurance responsabilité civile du transporteur fluvial, l'assuré est tenu de déclarer sans délai à l'assureur tous événements et toutes réclamations susceptibles de mettre en jeu la garantie.

PARAGRAPHE 2 : LA CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

- En assurance corps de bateaux de navigation intérieure, la constatation des dommages et pertes est faite aux frais de l'assuré et sur sa demande.

Cette constatation est faite par un expert mandaté par les assureurs au plus tard dans les 90 jours à dater de l'événement.

L'expertise consiste à rechercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue, de fixer le coût des travaux reconnus nécessaires (article 18 des conditions générales).

- En assurance facultés fluviales, c'est également à l'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance qu'il revient de requérir l'intervention du commissaire d'avaries ou de l'expert fluviale recommandé en vue de l'expertise contradictoire (article 17 des conditions générales).
- En assurance responsabilité civile du transporteur fluviale, l'assuré doit s'adresser, pour les constatations, à l'assureur ou à son représentant dûment mandaté aux fins d'expertise ou à défaut à l'organisme indiqué à la rubrique « Commissaire de l'Avaries et Experts Recommandé » des conditions particulières.

Il doit fournir tous les renseignements sur les circonstances du sinistre (lieu, date, l'heure de l'événement, noms, adresses des parties en cause, tous les éléments nécessaires à l'identification et à l'évaluation du préjudice...).

L'assuré doit également confirmer sa déclaration par écrit au plus tard dans les 24 heures de la date d'événement, sauf cas d'impossibilité d'observer ce délai ; il doit en ce moment là le justifier.

Il doit transmettre aux assureurs toutes pièces de procédure ou actes extrajudiciaires qui lui seront signifiés personnellement ou à ses préposés.

La déclaration des sinistres et la constatation des dommages et pertes permettent ainsi le règlement.

PARAGRAPHE 3 : LE REGLEMENT DES SINISTRES

En cas de perte totale ou de délaissement, le règlement est effectué sans franchise.

Le délaissement est un mode de règlement qui opère le transfert de la propriété du bateau assuré au profit de l'assureur à la suite du versement d'une indemnité destinée à compenser la perte totale dudit bateau.

Il y a délaissement dans les cas suivants :

- Perte totale
- Réparations d'avaries à la charge des assureurs donc le montant est les frais de renflouement du bateau atteignent la valeur assurée
- Impossibilité de réparer le bateau.

L'article 21 des conditions générales corps de bateaux précise que le délaissement doit être notifié aux assureurs dans les 3 mois de l'événement qui y donne lieu.

Dans tous les cas de délaissement, les assureurs auront la faculté d'opter entre le délaissement ou le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

- Pour la garantie FAP Sauf en assurance facultés fluviales, le règlement est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les marchandises transportées en vrac.

En cas de vente des marchandises en un lieu de transit pour cause de dommage et pertes matériels, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente (article 21).

Le montant du profit espéré est forfaitairement limité à 20% du prix de revient à destination des marchandises lorsque ce montant ne peut être justifié (article 24).

Au cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la freinte usuelle de route (article 24).

L'indemnité d'assurance est payable comptant trente jours au plus tard après la remise complète des pièces justificatives à leur porteur contre remise du titre d'assurance.

L'importance des avaries constatées est déterminée par comparaison de la valeur des marchandises assurées en état d'avaries à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux même temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

L'indemnité d'assurance comprend en outre, les frais et honoraires de l'Expert fluvial et du commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

- En assurance responsabilité civile du transporteur fluvial, chaque événement est l'objet d'un règlement distinct.

L'ensemble des indemnités dues pour un même événement est réglé sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières.

Les indemnités d'assurance sont payées comptant trente jours après la remise des pièces justificatives (article 18).

Comme nous l'avons constaté, la réticence des assureurs locaux dans la souscription de l'assurance « fluviale », les garanties qu'ils limitent à quelques événements seulement, sont autant d'éléments qui traduisent la complexité des problèmes rencontrés dans ce domaine.

De la résolution de ces problèmes dépendront les perspectives de développement de l'assurance transport fluvial.

II- PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT FLUVIAL.

La politique restrictive en matière d'assurance "telle que nous venons de voir est la résultante d'une série de problèmes auxquels sont confrontés les assureurs centrafricains.

La questions que l'on peut se poser est de savoir si cette politique a donné les résultats escomptés ?

Aujourd'hui il est constaté que l'assurance " fluviale" ne marche pas bien à cause d'un certain nombre de problème rencontres dans l'exécutions d'un contrat de transport entre la SOCATRAF et ses clients au niveau de l'approche tarifaire, de la sécurité de la navigation et surtout l'ignorance des assurés de l'importance de l'assurance du transport fluvial.

Il paraît donc nécessaire de procéder à l'analyse de ces problèmes avant de proposer les solutions y relatives.

CHAPITRE 1 : ANALYSES DES PROBLEMES DE L'ASSURANCE FLUVIALE

Les difficultés auxquelles est confronté le marché en assurance « fluviale » sont nombreuses et peuvent se situer à deux niveaux :

Les unes concernent le transport fluvial de manière générale, les autres sont relatives à la technique même de l'assurance.

SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL

Le trafic fluvial connaît d'énormes difficultés.

Outre l'obstacle naturel que constituent les cas d'étiage en saison sèche où le niveau des eaux peut descendre en créant ainsi des problèmes de navigabilité, il existe d'autres difficultés relatives au contrat de transport que la SOCATRAF passe avec ses clients, à la sécurité des voies navigables et à l'état de la flotte.

PARAGRAPHE 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL

Le contrat de transport fluvial qui lie la SOCATRAF à ses clients pour le transport de diverses marchandises ne cesse de soulever des difficultés dans son application.

En effet, le connaissement fluvial SOCATRAF, document qui matérialise le contrat de transport fluvial semble être dépassé.

L'article 9 des conditions du contrat de transport SOCATRAF qui figure sur ce connaissement fluvial stipule que la SOCATRAF et le capitaine ne sont pas responsables des cas d'abordage d'épave, d'ouvrage d'art, de corps fixes ou mobiles d'autres risques et fortune de rivière ou de navigations..... quelles qu'en puissent être la nature et la cause.

Ces cas d'exonération dont bénéficie la SOCATRAF sont très larges.

Tout le monde s'accorde à dire que l'exonération de l'article 9 est dépassée elle est en contradiction avec l'obligation de résultat qui pèse sur tout transporteur.

Cette situation est à l'origine de beaucoup de litiges opposant la SOCATRAF à ses clients, de nombreux procès en justice sont faits dans sens et l'assureur est toujours appelé en garantie de son assuré la SOCATRAF.

PARAGRAPHE 2 : L'INSECURITE SUR LES VOIES NAVIGABLES

La navigation sur l'ensemble du réseau des voies navigables connaît beaucoup de problèmes de sécurité.

La RCA qui, elle – même, vient de sortir d'une série de troubles internes est également entouré des pays en conflits dont l'illustration parfaite est la guerre en République Démocratique du Congo.

Nous citerons pour exemple la crise récente du carburant dont à souffert la RCA lorsque les barges transportant du carburant ont été bloquées au niveau du port de MATADI en RDC.

Les bateaux qui remontent souvent le fleuve Oubangui ne cessent d'essuyer des tirs d'armes à feu de la part des belligérants.

L'assurance ne fait pas bon ménage avec la guerre qui est son ennemie dangereuse.

A ce problème s'ajoute celui des tracasseries administratives au niveau des ports en RDC et parfois au Congo où les bateaux peuvent y immobilisés pendant longtemps en violation des accords bilatéraux, ce qui cause parfois, des cas d'avarie de marchandises.

PARAGRAPHE 3 : L'ETAT DE LA FLOTTE

La vétusté actuelle de toute la flotte que gère la SOCATRAF n'est plus à démontrer.

En effet, les bateaux ainsi que les barges qui appartiennent pour la plupart à l'ACCF puis repris par la SOCATRAF semble ne plus répondre aux exigences d'une bonne navigabilité.

Les pannes régulières qu'ils connaissent sont la confirmation de cet état de vétusté.

Aux problèmes ainsi posés, s'ajoutent ceux relatifs à l'assurance qui complètent cette étude.

SECTION 2 : AU PLAN DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE

Sur le plan technique, les difficultés rencontrées se situent au niveau de l'approche tarifaire des risques en assurance « fluviale », au niveau du règlement des sinistres.

PARAGRAPHE 1 : L'APPROCHE TARIFAIRE

Il a été constaté que la cotation des risques en assurance facultés fluviales pour ne citer que ceux cas, ne représente pas le niveau des dangers auxquels les risques sont exposés.

En effet, les compagnies d'assurance de la place qui représentent des groupes étrangers recueillent toutes les informations concernant les risques et les envoient à leurs sièges qui font ainsi la cotation.

PARAGRAPHE 2 : LE REGLEMENT DES SINISTRES

Au niveau du règlement des sinistres les difficultés sont celles relatives à la réunion des pièces justificatives pouvant donner lieu à la garantie de l'assureur.

Le problème se pose en assurance facultés fluviales en ce qui concerne le constat d'avaries lorsque le voyage s'effectue à l'intérieur du pays car il n'existe pas encore d'expert aux différents postes d'accostage des bateaux qui constituent parfois des lieux de destination de certaines marchandises.

Les difficultés ainsi inventoriées nous permettent d'envisager leurs solutions.

CHAPITRE II : APPROCHE DE SOLUTIONS

L'assurance comme toute autre activité commerciale, a besoin d'un environnement favorable à son développement. C'est pourquoi nous pensons qu'un certain nombre de mesures s'imposent afin de permettre un développement réel de cette sous branche d'assurance.

Ainsi comme l'étude précédente, les solutions que nous proposons concernent le transport fluvial en général et la technique de l'assurance.

SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL

PARAGRAPHE 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT

Nous pensons que le contrat de transport SOCATRAF devrait être revu dans ses conditions générales et particulières afin d'être adapté aux évolutions du temps.

Les cas d'exonération de l'article 9 nous paraissent très larges et pourraient même être assimilés à une irresponsabilité totale du transporteur fluvial, ce qui est contraire à l'obligation de résultat par laquelle est tenu tout transporteur de personnes et de biens.

PARAGRAPHE 2 : LA SECURITE DES VOIES NAVIGABLES

Le problème est très important car le sort du transport fluvial en RCA en dépend.

- L'insécurité qui est souvent observée sur l'ensemble du réseau des voies navigables perturbe le trafic fluvial et au delà une certaine partie des

activités économiques avec comme conséquence un manque à gagner pour le pays.

Nous en appelons aux autorités politiques des pays de la sous – région qui utilisent les voies navigables pour que des mesures soient prises.

Pour la RCA dont les voies navigables constituent un moyen de désenclavement, ces mesures seraient salutaires.

SECTION 2 : AU NIVEAU DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE

PARAGRAPHE 1 : AJUSTEMENT DU TAUX DE PRIME

Le taux de prime de 0, 10‰ en assurance facultés fluviales devrait être ajusté afin d'adapter la prime d'assurance aux réalités locales c'est à dire le niveau des dangers auxquels le risque est exposé sur le plan local.

PARAGRAPHE 2 : LE REGLEMENT DES SINISTRES

Au niveau du règlement des sinistres en transport fluvial les difficultés rencontrées en matière de constatation des dommages dans les viles intérieures du pays pourraient être résolues selon nous par la désignation des agents de police ou de la gendarmerie qui seraient chargés, à défaut d'expert, de dresser un procès verbal de contrat.

Ce procès – verbal de constat, différent d'un constat d'avaries, pourrait servir, de base constat d'avaries qui lui peut être établi postérieurement.

Telle est notre modeste contribution à la résolution des problèmes que connaissent le transport fluvial et son assurance.

CONCLUSION

Le marché centrafricain des assurances est encore jeune et offre, pour l'avenir, de belles perspectives.

Sur le plan de l'offre d'assurance cependant, beaucoup d'efforts restent à faire afin de porter l'assurance dans les régions reculées du pays où, selon nous, le besoin est grand.

Par ailleurs, l'information du public sur l'importance de l'assurance doit également être inscrite dans ce cadre.

Un tel travail demande un certain savoir-faire et surtout du professionnalisme dont les entreprises d'assurance doivent pouvoir faire montre pour y parvenir.

C'est donc la tâche qui attend les assureurs locaux car le développement de l'assurance dans le pays est à ce prix.

Nous croyons également en l'avenir de l'assurance du transport fluvial dont le besoin sur le marché se fait de plus en plus sentir face au coût excessif des autres moyens de transport.

La SOCATRAF, les assureurs, les chargeurs et toutes les parties prenantes du transport fluvial doivent désormais coopérer et s'impliquer dans toutes les actions visant à améliorer le domaine du transport fluvial pour qu'il retrouve ses lettres de noblesse.

Pour les responsables politiques, cela constitue un impératif d'autant plus que le transport fluvial constitue un moyen stratégique par la position géographique du fleuve Oubangui, les rivières Sangha et Haut-Oubangui qui servent de frontière avec la RDC et le Congo.

L'appel semble être entendu, c'est ainsi qu'il y a lieu de saluer ici l'initiative prise par les autorités politiques de la création sur le plan militaire, d'un Etat-Major des forces fluviales.

L'étude sur l'Assurance du transport fluvial est peut être une première tentative de recherche sur cette question. De ce fait, elle ne peut prétendre avoir traité de tous les aspects du problème ; elle comporterait peut être aussi des imperfections.

Dès lors, nous acceptons toutes les critiques qui seront faites contre elles dans le sens de l'approfondir.

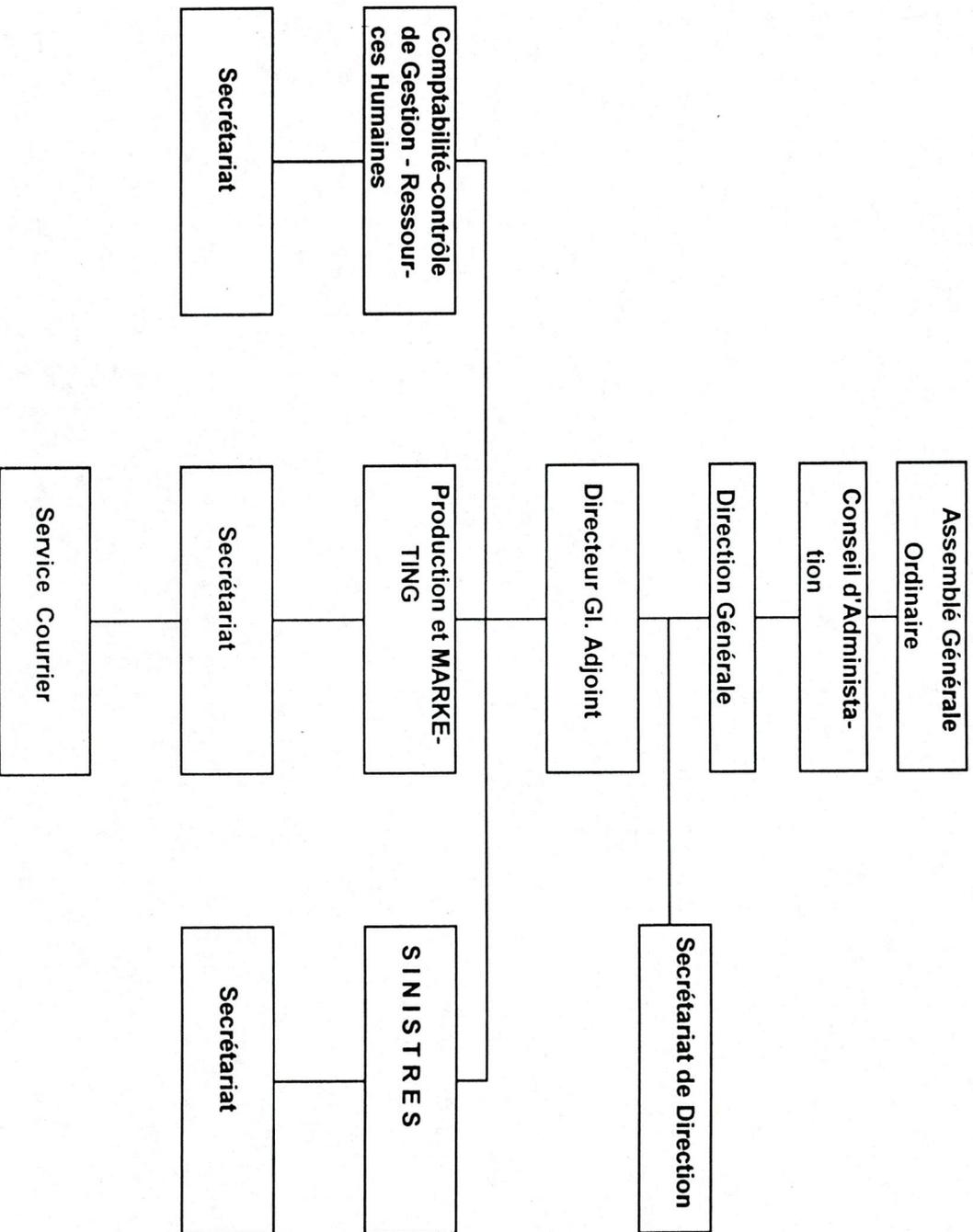
C'est ensemble que nous réussirons à faire connaître l'importance de l'assurance du transport fluvial au public.

BIBLIOGRAPHIE

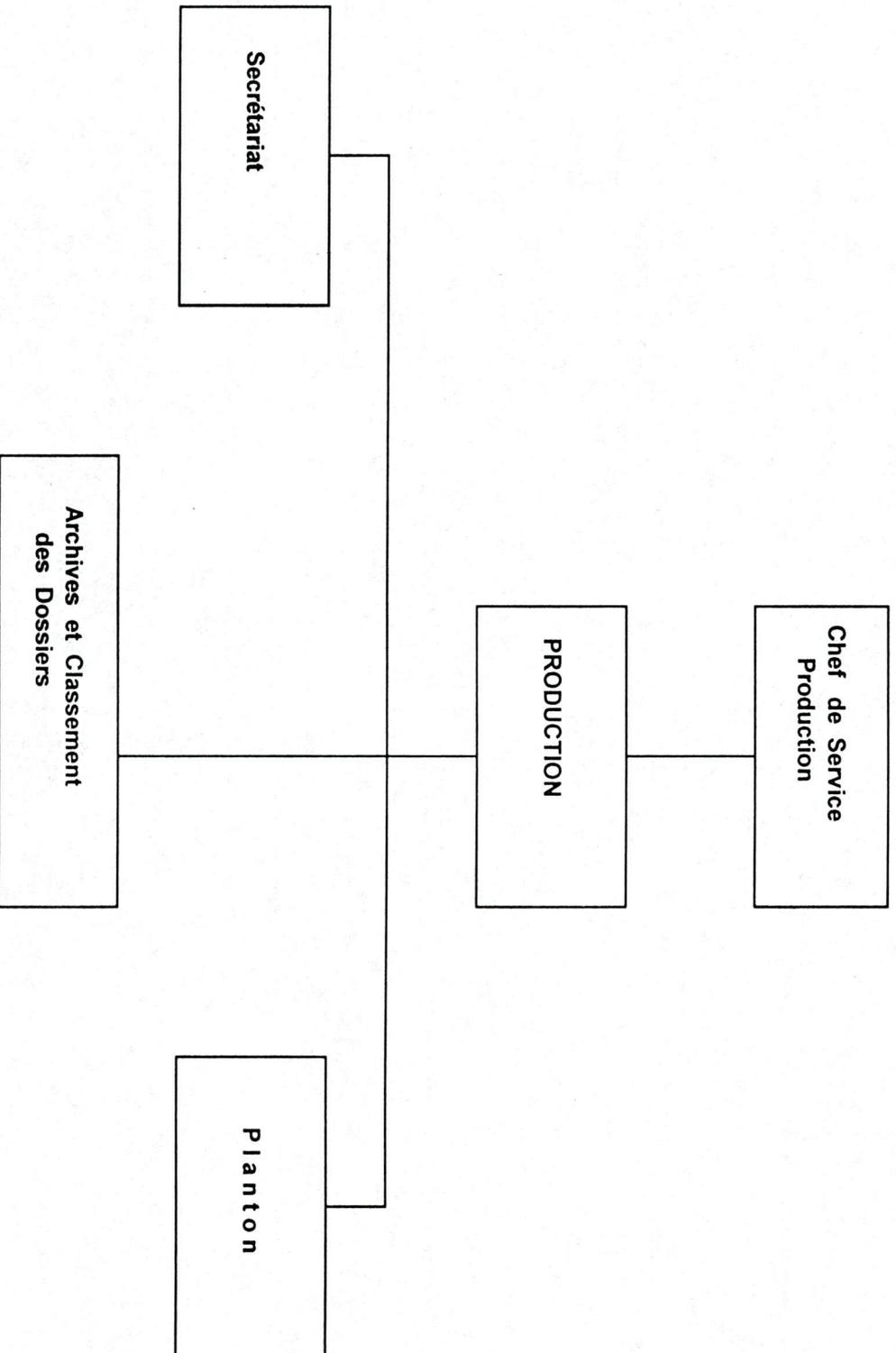
- Manuel de Procédure UAC
- Recueil des Polices et clauses d'Assurance Maritime et Transports, AFSAT .Juillet 1998
- Jérôme YEATMAN, Manuel International de l'Assurance
- FOFANA ABDOULAYE, Cours sur la législation et Réglementation des Entreprises d'assurance 1999.
- Livret Guide de l'Assurance Transports AFSAT.
- Archives SOCATRAF.

ANNEXES

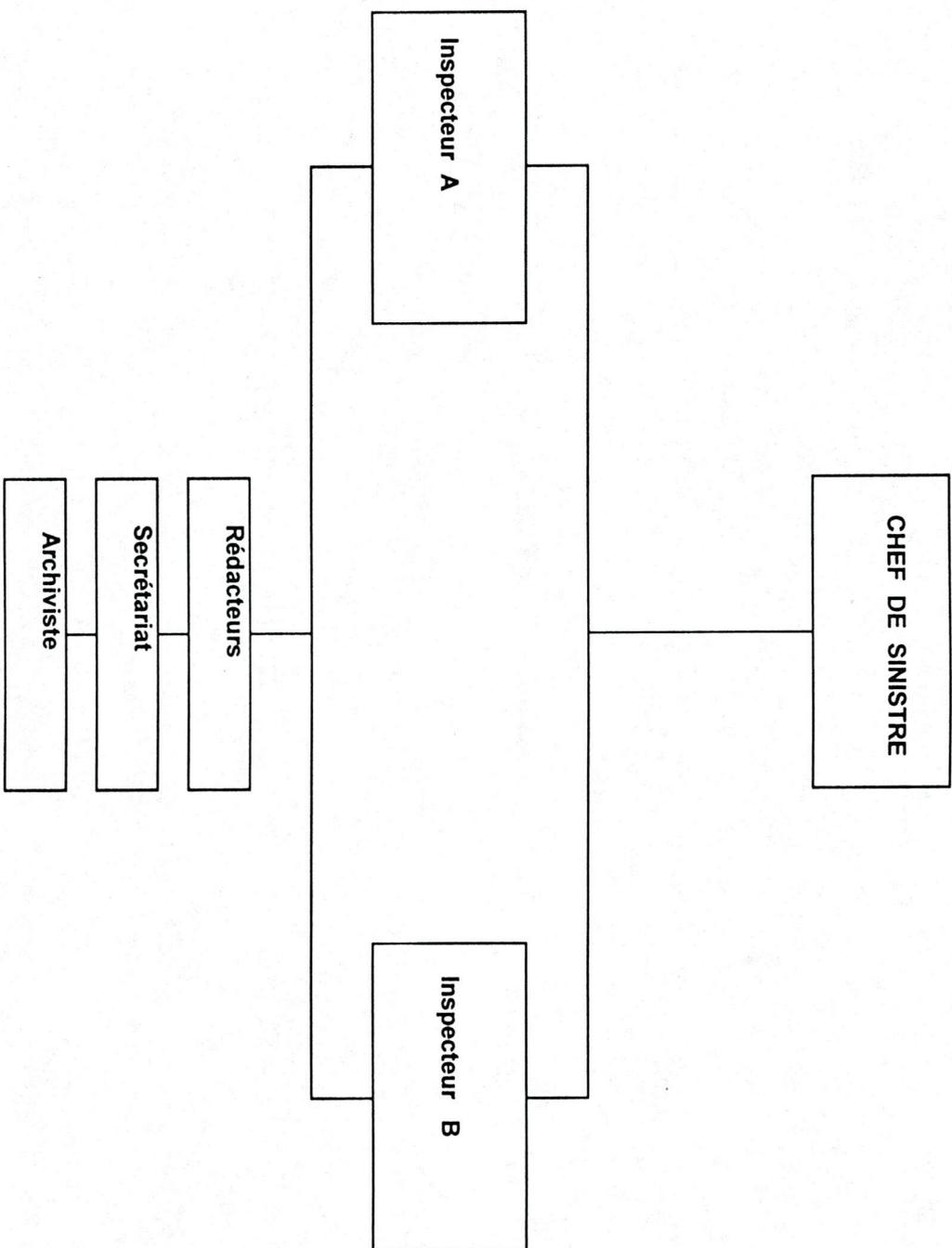
ORGANIGRAMME DE L'U.A.C.



ORGANIGRAMME DE LA PRODUCTION



ORGANIGRAMME DU SERVICE SINISTRES



PRINCIPAUX POSTES D'ACCOSTAGE SUR L'OUBANGUI - CONGO - SANGHA - H[†]OUB

- OUBANGUI -

BANGUI — Km — 600

MONGO	529
ZINGA	523
MONGOUMBA	515
BETOU	441
BOYELE	369
DONGOU	312
IMPFONDO	262
NDJUNDU	23

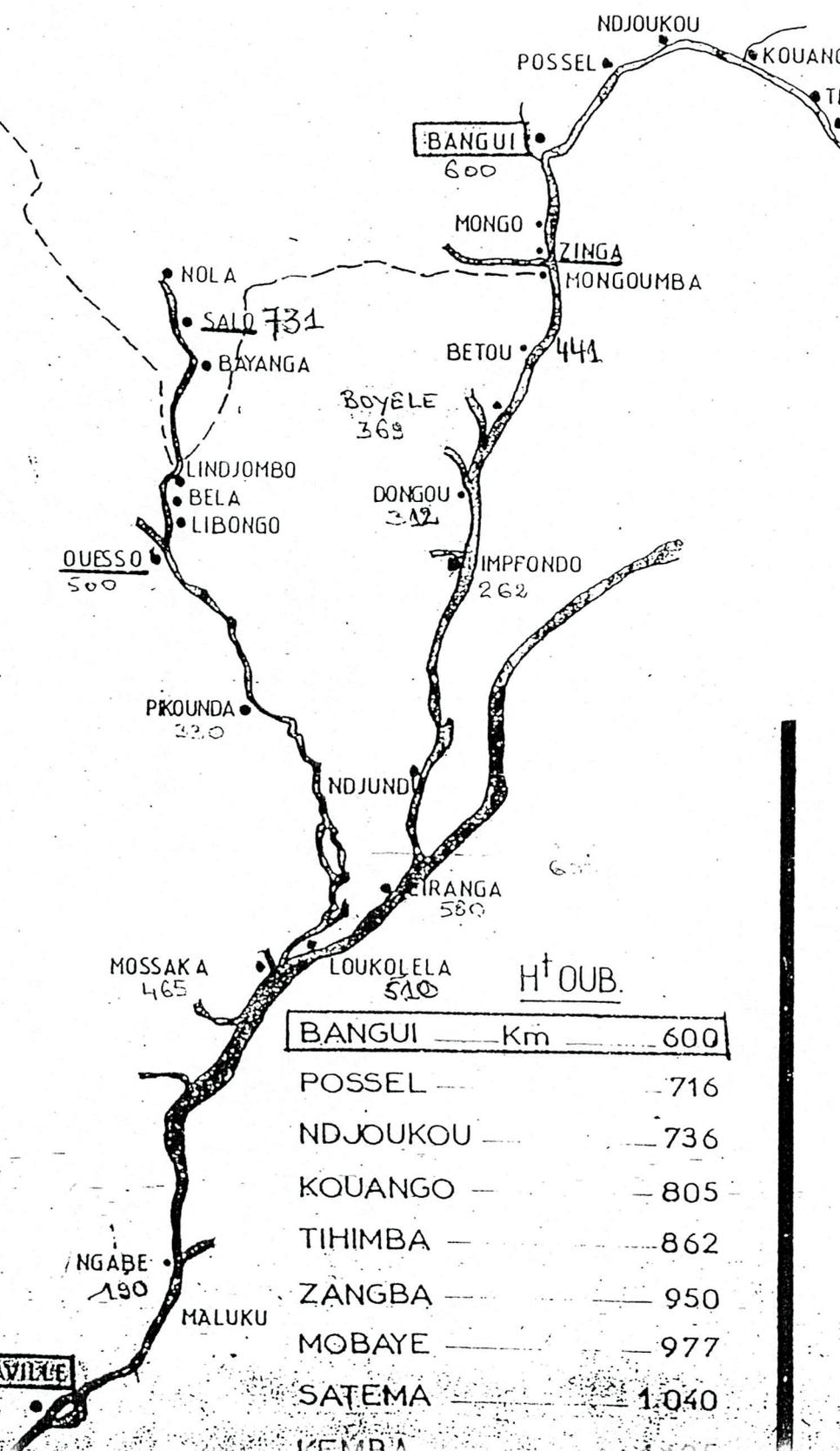
- CONGO -

LIRANGA — Km	580
LOUKOLELA	510
MOSSAKA	465
NGABE	190
MALUKU	50

BRAZZA — Km — 0

- SANGHA -

NOLA — Km	787
SALO	731
BAYANGA	687
LINDJOMBO	649
BELA	645
LIBONGO	640
QUESSO	500
PIKOUNDA	330



BANGUI — Km — 600

POSSEL	716
NDJOUKOU	736
KOUANGO	805
TIHIMBA	862
ZANGBA	950
MOBAYE	977
SATEMA	1.040
KEMBA	1.105

H[†]OUB.

AVILLE

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	i
REMERCIEMENTS	ii
TABLE DES MATIERES	iv
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE L'UNION DES ASSURANCES CENTRAFRICAINE	7
CHAPITRE I : PRESENTATION DE LA SOCIETE	8
SECTION 1 : A PERCU HISTORIQUE	8
PARAGRAPHE 1 : PERIODE ANTERIEURE A L'INDEPENDANCE	9
PARAGRAPHE 2 : PERIODE POSTERIEURE A L'INDEPENDANCE	9
SECTION 2 : LES STRUCTURES DE LA SOCIETE	10
PARAGRAPHE 1 : LES ORGANES POLITIQUES	10
A – L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE	11
B – LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	11
PARAGRAPHE 2 : LES ORGANES ADMINISTRATIFS	11
A – LA DIRECTION GENERALE	12
B – LA COMPTABILITE-CONTROLE DE GESTION –	12
RESSOURCES HUMAINES	12
1 – La Comptabilité	13
2 – Le contrôle de gestion	14
3 – Les ressources humaines	14
CHAPITRE II - FONCTIONNEMENT DE LA SOCIETE	15
SECTION 1 : LES ACTIVITES DE LA SOCIETE	15
PARAGRAPHE 1 : BRANCHE IARDT	15
PARAGRAPHE II - BRANCHE VIE	18
SECTION 2 : LES SERVICES TECHNIQUES DE LA SOCIETE	19
PARAGRAPHE 1 : LE SERVICE PRODUCTION ET MARKETING	19
1- Le Chef de Service	20
2- Les producteurs	21
SECTION 2- LE SERVICE SINISTRES	21
A) LE CHEF DE SERVICE	22
B) LES INSPECTEURS DU SERVICE SINISTRES	23
C) LES REDACTEURS	24
SECTION 3 : OBSERVATIONS GENERALES	25
PARAGRAPHE 1 – SUR LE PLAN DE L'ORGANISATION GENERALE	25
PARAGRAPHE 2 : SUR LE PLAN DU FONCTIONNEMENT	26
DEUXIEME PARTIE : L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL EN R.C.A. ..	27
INTRODUCTION	28
I- LE TRANSPORT FLUVIAL ET SON ASSURANCE	31
CHAPITRE I : SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL EN R.C.A.	31
SECTION 1 : HISTORIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL	32
PARAGRAPHE1 – PERIODE D'AVANT L'INDEPENDANCE	32
PARAGRAPHE 2 – PERIODE POST-INDEPENDANCE	32
SECTION 2 : EXPLOITATION DU TRANSPORT FLUVIAL : LA SOCATRAF	34

SECTION 3 : LE SERVICE COMMUN D'ENTRETIEN DES VOIES NAVIGABLES (SCEVN)	37
PARAGRAPHE 1 - ORGANISATION DU SCEVN	37
PARAGRAPHE 2 - FONCTIONNEMENT DU SCEVN	37
CHAPITRE II : L'ASSURANCE DU TRANSPORT FLUVIAL :	
FONCTIONNEMENT	39
SECTION 1 : LES GARANTIES OFFERTES	40
PARAGRAPHE 1 - LA GARANTIE PERTE TOTALE ET DELAISSEMENT	40
PARAGRAPHE 2 - LA GARANTIE DU FRANC D'AVARIES PARTICULIERES SAUF	41
PARAGRAPHE 3 - L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE DU TRANSPORTEUR FLUVIAL	43
SECTION 2: LA GESTION DES SINISTRES	45
PARAGRAPHE 1: LA DECLARATION DES SINISTRES	45
PARAGRAPHE 2: LA CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES	45
PARAGRAPHE 3: REGLEMENT DES SINISTRES	46
II- PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT FLUVIAL	49
CHAPITRE 1 : ANALYSE DES PROBLEMES DE L'ASSURANCE FLUVIALE	50
SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL	50
PARAGRAPHE 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT FLUVIAL	50
PARAGRAPHE 2 : L'INSECURITE SUR LES VOIES NAVIGABLES	51
PARAGRAPHE 3 : L'ETAT DE LA FLOTTE	52
SECTION 2 : AU PLAN DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE	52
PARAGRAPHE 1 : L'APPROCHE TARIFAIRE	52
PARAGRAPHE 2 : LE REGLEMENT DES SINISTRES	53
CHAPITRE II : APPROCHE DE SOLUTIONS	54
SECTION 1 : AU NIVEAU DU TRANSPORT FLUVIAL EN GENERAL	54
PARAGRAPHE 1 : LE CONTRAT DE TRANSPORT	54
PARAGRAPHE 2 : LA SECURITE DES VOIES NAVIGABLES	54
SECTION 2 : AU NIVEAU DE LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE	55
PARAGRAPHE 1 : AJUSTEMENT DU TAUX DE PRIME	55
PARAGRAPHE 2 : LE REGLEMENT DES SINISTRES	55
CONCLUSION	56
BIBLIOGRAPHIE	57
ANNEXES	58