

SUJET : Assurances maritime et transport
sur facultés

S O M M A I R E

- INTRODUCTION

A - GENERALITES ET NAISSANCE DE L'ARC

B - PRESENTATION DE L'AGENCE

C - INTERET ET JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET

- PREMIERE PARTIE :

RELATIONS ENTRE PARTIES AU CONTRAT D'ASSURANCE
TRANSPORT SUR FACULTES

CHAPITRE I - LE CONTRAT D'ASSURANCE TRANSPORT
SUR FACULTES

CHAPITRE II - EXECUTION DU CONTRAT

- DEUXIEME PARTIE :

CADRE D'EVOLUTION

CHAPITRE I

CHAPITRE II

CONCLUSION

REMERCIEMENTS

Le climat favorable au travail créé par l'élan de sympathie et de collaboration de l'ensemble du personnel de l'Agence (A) de Pointe-Noire nous a profondément marqué et donné un enseignement sur le rôle important que joue la qualité des rapports humains dans la réalisation d'une activité. Pour cela nous adressons nos vifs remerciements à tous les agents.

Au Directeur de l'Agence, Monsieur KONDDJI Norbert nous présentons notre gratitude pour l'encadrement qui nous a permis de participer activement à la vie de l'Entreprise.

En cet instant de remerciements nous n'oublions pas le Directeur Général, Monsieur IBATA Raymond pour avoir rendu possible ce rapport.

-----o00o-----

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

A - GENERALITES ET NAISSANCE DE L'ARC

Si la fonction première de l'assurance et sa finalité consistent à compenser les pertes subies par les individus ou les entreprises conformément aux règles d'un contrat, son mode de fonctionnement l'amène à constituer des provisions qui génèrent une épargne dont bénéficie la Collectivité. Cette épargne représente en effet une masse monétaire à placer sur le marché financier ce qui procure aux investisseurs un volant de ressource.

Au Congo dans le contexte économique du lendemain de l'indépendance, toutes les sociétés d'assurance étaient étrangères. La contribution de l'assurance au financement des investissements vou-
lait de toute évidence dire pour ces sociétés : orienter les capitaux au mieux des intérêts des puissances coloniales. La chose leur était aisée dans la mesure où le cadre juridique de l'époque ne prévoyait aucune limite à cette extraversion du marché et mieux encore il la favorisait.

C'est seulement au tournant des années 70 qu'il y aura un sursaut de protectionnisme au profit de l'économie nationale par la création par ordonnance n° 2/70 du 10/01/70 d'une Caisse Congolaise de Réassurance (CCR) imposant une cession légale. Dans la perspective d'une économie endogène, il apparaissait de plus en plus clairement dans l'esprit des nationaux que la maîtrise des mécanismes de financement était une condition d'exercice de la politique économique. Par Ordonnance n° 31/73 du 31/10/73 portant réglementation des organismes d'assurance et l'ordonnance n° 32/73* de la même date va se réaliser une industrie des Assurances aux couleurs nationales.

Cependant sur le terrain nous constatons aujourd'hui que l'ARC fait cavalier solitaire. Elle a l'exclusivité de la vente de la sécurité sous forme de contrat d'assurance, mais à part certains risques sociaux dont la gestion a été confiée à la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale. Cette position de monopole lui vient du retrait unanime de toutes les sociétés étrangères, lesquelles n'ont pas approuvé les nouvelles conditions du marché.

.../...

* Ordonnance portant création de l'ARC
(Assurances et Réassurances du Congo)

L'ARC a son siège social à Brazzaville et dispose d'un réseau d'Agences directes à travers le pays.

- Deux agences à Brazzaville (A) et (B)
- Deux agences à Pointe-Noire (A) et (B)
- Une agence à Loubomo
- Un bureau à Ouesso

Nous avons effectué notre stage à l'Agence A de Pointe-Noire qui existe depuis la création de l'ARC.

B - PRESENTATION DE L'AGENCE

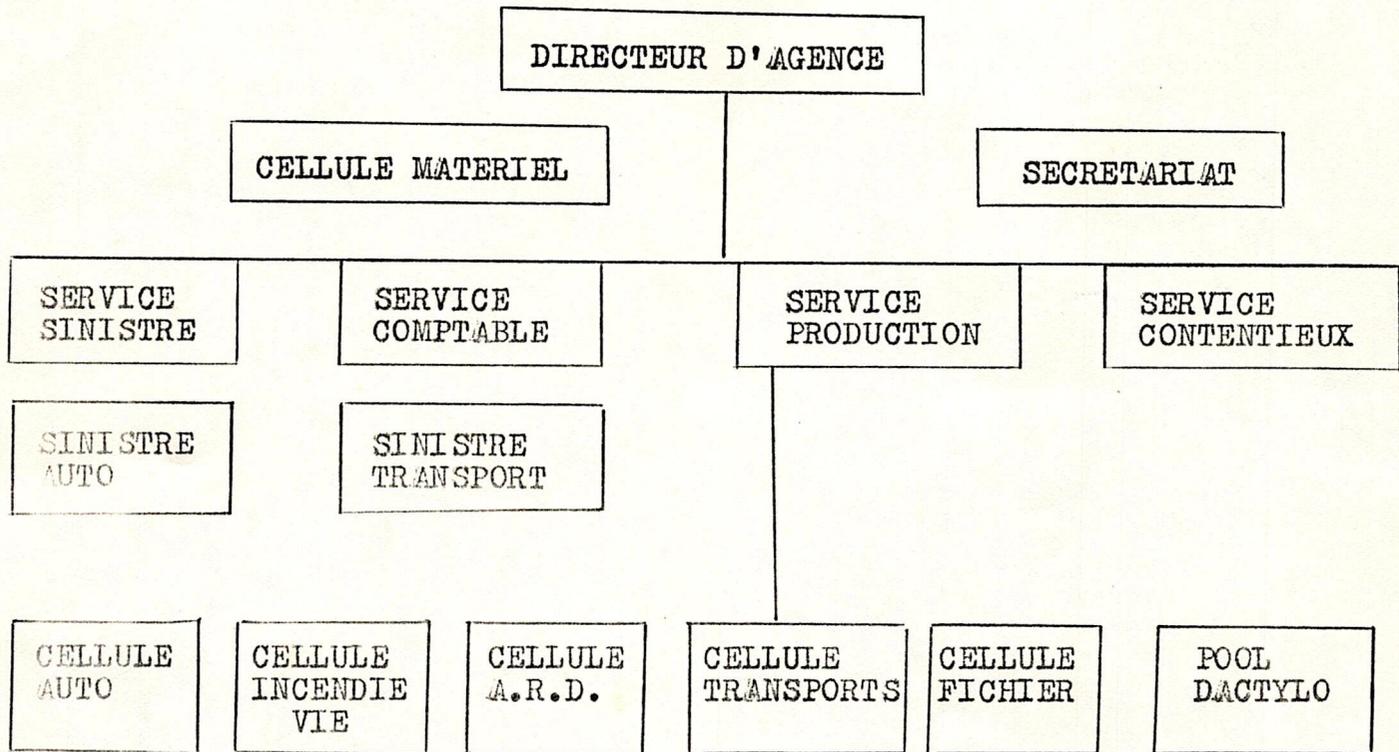
L'Agence (A) de Pointe-Noire se compose de quatre services :

- * Le service Production qui se subdivise en plusieurs Cellules
 - Cellule Automobile
 - Cellule Transport
 - Cellule Accident et Risques divers
 - Cellule Incendie et Vie
 - Cellule Fichier
 - Le Pool dactylo
- * Le service Sinistre avec
 - Cellule Sinistre Transport
 - Cellule Sinistre Auto
- * Le service Comptable
- * Le service Contentieux.

Le secrétariat et la Cellule matériel sont sous le contrôle du directeur d'Agence. Celui-ci a pour rôle d'organiser et de coordonner la gestion technique administrative et financière de l'Agence sous l'égide de la direction générale.

L'organigramme se présente de la manière suivante

.../...



C - INTERET ET JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET

La question de l'équilibre dans les échanges commerciaux entre pays développés et pays en développement se pose depuis quelque temps, et l'assurance des marchandises transportées a pris de ce fait un éclairage particulier justifiant parfois toute une politique économique.

L'examen du cadre d'évolution de la branche transport sur faculté revêt donc une importance qui dépasse le simple aspect contractuel régissant les rapports assureur-assuré, pour englober l'expression de la lutte des pays en développement pour un système économique international plus équitable, objectivant une véritable indépendance des pays du tiers monde. D'où l'intérêt du choix de notre sujet qui portera sur l'assurance maritime et transport des marchandises dont* une étude en deux parties.

PARTIE I - Relations entre parties au Contrat d'assurance transport sur facultés.

PARTIE II- Cadre d'évolution de l'assurance maritime et transport sur facultés.

.../...

* nous ferons

PREMIERE PARTIE :

RELATIONS ENTRE PARTIES AU CONTRAT D'ASSURANCE
TRANSPORT SUR FACULTES

- AVERTISSEMENT

Dans l'assurance maritime et transport nous avons :

- l'assurance des corps (corps de navire, corps aériens etc...)
- l'assurance des marchandises ou facultés transportées par voie de mer, en aérien, terrestre ou fluvial. Les polices d'assurance sur corps ne sont pas nombreuses dans le portefeuille de l'Agence et ne sont que de faible importance pour ce qui est des primes émises par rapport au volume du chiffre de la branche et donc n'en modifie pratiquement pas la tendance (à titre d'exemple deux contrats seulement en aviation en 1984). Aussi lorsque nous parlerons de la branche transport au cours de notre étude, non seulement nous emprunterons au tableau comparatif de production de l'Agence un terme consacré mais en plus il faudra entendre : assurance maritime et transport sur facultés encore qu'ici aussi il nous faut préciser que le transport terrestre des facultés n'étant pas du tout développé et la région de Pointe-Noire n'offrant qu'une activité dérisoire au transport fluvial, il s'agit essentiellement des facultés maritimes et dans une moindre mesure, des facultés aériennes. Pointe-Noire est une ville côtière où se déroule une intense activité portuaire soutenue par les opérations commerciales d'importation et d'exportation du Congo et de certains pays voisins du Congo dans le cadre des ententes économiques et/ou douanières sous régionales.

CHAPITRE I

LE CONTRAT D'ASSURANCE TRANSPORT SUR FACULTES

SECTION I - L'INTERET D'ASSURANCE

A1 - Pourquoi s'assurer ?

Tous les modes de transport prévoient des causes d'exonération de responsabilité du transporteur ou des limitations à sa responsabilité. De même le délai

.../...

de paiement de l'indemnité peut être considérable compte tenu des discussions avec le transporteur et de la longueur de la procédure en cas de procès.

L'acheminement des marchandises d'un point à un autre implique parfois de nombreuses prestations autres que le transport proprement dit pouvant à leur occasion provoquer des dommages. Pour ces multiples raisons il est préférable et plus sécurisant d'assurer la marchandise expédiée. Mais l'argument irresistible réside dans l'obligation d'assurer auprès de l'ARC, les importations au Congo des biens et marchandises de toute nature. Obligation instituée par l'arrêté n° 8562 du 31/10/77.

A2 - Obligation d'assurance et structure du portefeuille de l'Agence

Les bons résultats enregistrés par la branche transport par rapport aux autres branches en dehors de l'Auto qui également est sous-tendue par une assurance obligatoire sont assez révélateurs de l'impact de l'obligation d'assurance sur la capacité productive. D'après les tableaux comparatifs de production ci-joints l'Auto et le ~~tréan~~ transport participent pour plus de 57% dans la production totale, un exemple de dynamisme qui tire son ressort de l'assurance obligatoire.

a) Analyse chronologique de la Branche sur 2 exercices

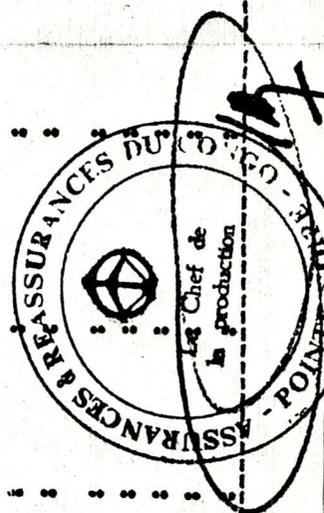
Nous n'avons pu étendre notre analyse sur une période plus grande faute de documents aussi nous baserons nous sur les deux exercices pour lesquels nous avons trouvé les éléments.

En 1984 le chiffre d'affaires de la branche Transport était de 857 259 854 ~~■~~, un résultat supérieur aux prévisions qui plaçaient la barre à 850 000 000. Ce résultat apparemment bon est cependant en régression d'au moins 16,4% par rapport aux 997 732 061 enregistrés en 1983, une perte assez sensible. Certes au regard des prévisions le résultat obtenu en 1983 se situait ~~en~~ en deçà des 1 300 000 000 prévus, mais cet écart est dû pour l'essentiel au fait qu'on ne retrouve pas dans le chiffre d'affaires, la contrepartie en primes des prévisions faites sur les opérations confiées au cabinet Gestion Afrique à Paris au terme d'un accord de représentation signé en 1982. En effet, ce cabinet a mandat de gérer pour le compte de l'ARC les certificats délivrés aux exportateurs français soumis à l'obligation d'assurer auprès de l'ARC leurs expéditions au Congo. Les difficultés pratiques rencontrées dans le déroulement de cette

TABLEAU COMPARATIF DE PRODUCTION

MOIS : **DECEMBRE 1983**

BRANCHES	Nbre de contrats		Prime nette	Coût de police	Cumul	Prévisions	Année précédente		PRIVISIONS	
	AFF. NOUV.	RENOUV.					NOUV.	CUMUL		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
							AFF. NOUV			
AUTOMOBILE	461	226	182.919.545	1.806.000	845.856.068	950.000.000				
TRANSPORT	342	•	158.820.822	7.852.000	997.732.061	1.300.000.000				
AVIATION	2	5	896.199	10.000	11.929.872	6.000.000				
SECUR. ROUTIERE	123	89	1.682.275	81.000	27.346.053	25.000.000				
INDIV. ACCID.	106	41	10.757.878	477.000	39.467.421	30.000.000				
R.C. DIV.	18	25	44.505.547	39.000	360.900.998	450.000.000				
V O L	8	89	6.035.621	50.000	42.832.346	50.000.000				
BRIS DE GLACES	•	•	•	•	739.600	15.000.000				
DEGATS DES EAUX	1	2	41.338	9.000	842.715	3.000.000				
S P O R T	5	•	164.600	15.000	3.475.582	500.000				
SCOLAIRES	8.985	•	2.178.580	•	12.575.159	35.000.000				
INCENDIE	78	•	1.887.612	42.000	284.371.719	500.000.000				
BRIS DES MACHINES	1	18	2.932.475	3.000	2.935.475	•				
			316.920.886	10.572.000	2.634.005.860	•				



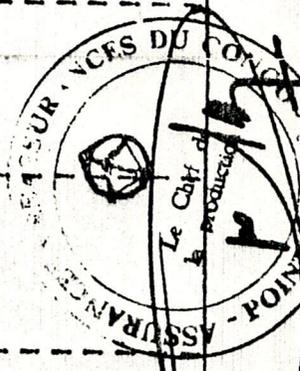
ASSURANCES ET REASSURANCES DU CONGO
 B.P. N° 1.033 - Tél. 94.12.88 - 94.08.00
 AGENCE "A" DE POINTE-NOIRE

TABLEAU COMPARATIF DE PRODUCTION

MOIS : DE DECEMBRE 1964

BRANCHES	Nbre de contrats			PRIME NETTE	COUT DE POLICE	FRAIS DE REPERT.	CUMUL PREVISIONS			PREVISIONS					
	RENOU						AFF. NOU			RENOUVEL.			CUMUL PRECEDEN		
	1	2	3				4	5	6	7	8	9	10	11	12
INCENDIE	14	-	12	1.046.068	60.000	20.000	260.724.246	450.000.000							
AUTOMOBILE	234	-	155	77.499.790	1.158.000	407.000	1.079.271.587	950.000.000							
TRANSPORT	256	-	103	65.545.955	2.329.000	926.000	857.259.854	850.000.000							
AVIATION	2	-	-	2.764.425	6.000	2.000	15.877.079	1.000.000							
SEC. ROUTIERE	133	-	77	2.842.443	99.500	197.000	35.365.042	30.000.000							
IND. ACCIDENT	77	-	14	20.404.549	104.000	84.000	78.593.193	40.000.000							
R.C. DIVERS	16	-	52	12.770.090	154.000	59.000	146.885.080	500.000.000							
V O L	1	-	39	11.937.905	113.000	38.000	47.322.262	40.000.000							
BRIS DES GLACES	-	-	4	1.923.656	12.000	4.000	2.775.687	1.000.000							
DEGATS DES EAUX	-	-	4	348.226	12.000	4.000	1.326.380	2.000.000							
S P O R T S	5	-	1	555.635	17.000	6.000	5.567.000	4.000.000							
ASS. SCOLAIRES	3	-	-	41.850	-	-	6.607.800	25.000.000							

TOTAUX = 197.660.592 4.144.500 1.747.000 2.477.455.210



convention n'ont pas permis de combler les espoirs d'une gestion claire et souple permettant une transparence des comptes par agence. Les primes "GESTION AFRIQUE" sont de manière globale transférées au siège de l'ARC qui se charge de leur gestion. Pour cette raison, dans les prévisions 1984 de l'Agence il n'a pas été tenu compte des primes "GESTION AFRIQUE". En ce qui concerne la regression du volume des affaires en 1984, elle trouve son explication dans la baisse d'activité consécutive à la fermeture des sociétés de sous-traitance de la compagnie pétrolière ELF-CONGO.

b) Etude comparée

La prédominance de la branche transport sur la branche auto constatée en 1983 ne s'est pas confirmée en 1984. La tendance s'est inversée de 845 856 068 en 1983 l'auto est passée à 1 019 217 587 alors que le transport a même reculé. Cette vitalité de la branche auto s'explique moins par une progression du parc auto ou un contrôle plus strict du respect par les automobilistes de l'obligation d'assurance quoique sur ce dernier aspect on ne peut nier l'apport de la présence depuis quelque temps des agents de l'ordre sur la voie publique. Cette vitalité s'explique par le relèvement du tarif automobile intervenu le 1er août 1984. Dans son importance, le renversement de la situation entre les deux branches, est aggravé par le fait que même par rapport à elle même la branche transport est en perte de vitesse. Un ballon d'oxygène devient nécessaire pour maintenir la branche à son niveau de primes ou pourquoi pas réaliser les affaires selon une certaine expression. Le spectre de la recession économique, et la présence sur le marché d'une deuxième agence depuis 1984, commandent de réfléchir sur les possibilités d'une nouvelle dynamique de la branche.

SECTION II - LA POLICE MARITIME SUR FACULTES

Chaque mode de transport présentant des caractéristiques propres, les assureurs ont établi des conditions d'assurance adaptées à chacun d'entre eux.

Cependant dans un but de simplification, les règles et principes de l'assurance maritime ont été retenus pour régir l'ensemble d'un transport assuré dès lors qu'il y a trajet maritime même si ce parcours ne

.../...

représente qu'une partie du voyage. Les principes de base de l'assurance maritime sont du reste pour la plupart valables pour l'ensemble de l'assurance transports. Aussi à titre d'illustration d'un contrat d'assurance transport sur facultés, nous servirons nous de la police d'assurance maritime en vigueur au Congo.

L'assurance des marchandises transportées par voie de mer est régie d'une part par la loi française du 3 juillet 1967 et le décret du 19 janvier 1968, d'autre part par les conditions générales : imprimé syndical du 10 août 1968 modifié en 1970 et en 1978. Et enfin par les clauses et conditions particulières de la police.

1 - TYPE DE POLICE

En matière de transport on rencontre deux types de clients : les clients habituels ou abonnés et les clients occasionnels qui prennent la garantie pour une seule expédition.

a) - Police d'abonnement

C'est une police d'une durée d'un an, l'assuré s'engage à déclarer en aliment et l'assureur à accepter toutes les expéditions faites en exécution d'un contrat d'achat ou de vente dans la mesure où le contrat d'achat ou de vente met à la charge de l'assuré l'obligation d'assurance. C'est une police de bonne foi. Les expéditions sont automatiquement couvertes dès qu'elles sont exposées au risque garanti à condition que la déclaration soit faite dans les 8 jours où l'assuré aura reçu les avis nécessaires.

En pratique l'assureur et l'assuré signent un contrat. L'assureur remet à l'assuré un carnet à souche d'avis d'aliment. A chaque expédition l'assuré remplit l'avis en donnant tous les renseignements nécessaires à la tarification. L'assureur établit un certificat d'assurance comportant le numéro de la police concernée par l'expédition suivi du numéro d'ordre de l'expédition. Le certificat manuscrit est transmis au pool dactylo pour la frappe. Après le chef de service le signe et en remet 3 exemplaires dont l'original au client. Il conserve trois copies.

- Une copie destinée à la direction de la Production

- Une copie pour le département Etude et Statistique

.../...

- Une copie pour l'Agence. Cette dernière copie est classée dans un chrono individuel. A la fin de chaque mois l'assureur établit un avenant ressorti des primes récapitulant toutes les primes émises afférentes aux expéditions faites par le client dans le mois. Le total des primes ressorties constitue la prime à payer. La police d'abonnement est un contrat de fidélité, le délai de paiement est convenu entre les parties dans un esprit commercial. A défaut de cette entente, le recouvrement se fait 30 jours fin de mois.

b) - Police voyage

La police au voyage concerne les clients occasionnels qui font des opérations isolées. Le client se présente avec la facture de la marchandise, le connaissement ou la lettre de transport aérien (L.T.A.) la prime est calculée au vu de ces éléments. Le client paie aussitôt à la caisse et l'assureur procède à l'établissement du certificat d'assurance de la même manière que pour une police d'abonnement.

Tous les certificats émis au titre d'une police au voyage ou d'une police d'abonnement sont reportés au jour le jour dans des répertoires d'enregistrement des polices établies suivant :

- le type de police (abonnement ou au voyage)
- le mode de transport : aérien, fluvial, maritime ou terrestre différencié par l'usage des codes numériques. Exemple pour les facultés maritimes, le code est 915000/n° d'ordre. Les numéros sont tirés d'un registre des polices.

Les répertoires d'enregistrement des polices servent de tableau de bord permettant de suivre la courbe de la production mois après mois dans la mesure où ils sont établis mensuellement en plusieurs exemplaires dont le chef de service se charge de la ventilation dans les différentes directions et de départements intéressés par la Production.

Pour les abonnés, un contrat d'assurance est établi en plusieurs exemplaires. Le client en reçoit trois dont l'original, et l'ARC en garde une copie qui donnera lieu à l'ouverture d'un dossier auquel on affectera un numéro de classement au fichier.

.../...

2 - OBJET ET TYPE DE GARANTIE

L'objet de l'assurance consiste dans l'indemnisation de l'assuré à raison des seuls dommages matériels subis par une faculté au cours de l'opération de transports qui sont pris en compte :

- les avaries particulières
- la contribution aux avaries communes
- les frais exposés par suite d'un risque couvert.

Les facultés assurées peuvent être couvertes aux conditions FAP sauf, aux conditions tous risques. Sauf stipulation expresse aux conditions particulières les facultés sont assurées aux conditions FAP sauf et les parties peuvent convenir de tout autre mode d'assurance.

A) - GARANTIE FAP SAUF

Dans cette garantie sont couverts exclusivement les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et les quantités causées aux marchandises par une ou plusieurs événements nomément et limitativement visés : abordage, échouement naufrage, heurt contre un corps fixe, mobile ou flottant, incendie, explosion, chute de colis et autre événement.

Dans l'assurance franc d'avarie particulière sauf, la garantie des avaries particulières étant une exception c'est à l'assuré d'apporter la preuve de la survenance de l'événement qui les ont provoquées, ainsi que la relation de cause à effet.

B) - GARANTIE TOUS RISQUES

peuls of the mat {
Cette formule ajoute aux garanties FAP sauf les dommages causés par fortune de mer ou événement de force majeure. La fortune de mer est tout ce qui se réalise sur la mer. La garantie est donc aussi générale que possible et n'a d'autres limites en son principe que les exclusions prévues. En cas de dommage c'est à l'assureur d'apporter la preuve de leur cause pour dégager sa responsabilité exemple risques exclus.

Les facultés chargées sur le pont ne sont transportées qu'aux conditions FAP sauf.

.../...

C) - LES RISQUES EXCLUS

Les risques exclus peuvent être classés en quatre catégories :

- Les préjudices financiers, commerciaux ou indirects tels que les amendes, les retards dans l'expédition ou l'arrivée, les conséquences d'obstacles à l'exploitation.
- Les risques ajoutés par l'assuré : conséquence des faits, de fautes de l'assuré, de l'expéditeur, de leur représentant ou ayant-droit.
- Les dommages inhérents à la marchandise ou à son emballage : vices propres, vers et freinte de route, influence de la température, mauvais conditionnement.
- Les risques sortant du domaine de la police sont exclus sans possibilité d'extension : la confiscation mise sans sequestre, réquisition, dommages causés par les marchandises à d'autres biens ou personne, risques radioactifs.

Sont également exclus avec cependant une possibilité d'extension : les risques de guerre civile et étrangère, piraterie, capture, émeute en mouvement populaire. Les risques de vol en général de pillage, disparition totale ou partielle de la marchandise sont exclus sauf s'ils résultent d'un risque couvert.

Certaines facultés sont soumises à des régimes spéciaux en fonction de leur nature ou en fonction des modalités du transport.

D) - TARIFICATION

Pour le calcul de la prime pure un certain nombre d'éléments entrent en ligne de compte :

- l'emballage
- les conditions d'assurance
- le mode de transport etc...

Pour ce qui est de la nature de la marchandise il a été établie une liste de marchandises avec les taux applicables pour chaque type de marchandise, taux exprimé en pourcentage. Pour les marchandises qui ne figurent pas sur la liste, celle-ci n'étant pas exhaustive.

.../...

on demande l'avis de la direction générale, une surprime est prévue en fonction de la qualité de l'emballage. Exemple : emballage en carton 0,36% de surprime.

Le taux diffère également suivant que la police est souscrite aux conditions tous risques ou aux conditions FAP SAUF. Il est prévu une franchise dans la garantie tous risques.

Le mode de transport est aussi un élément qui distingue les tarifs.

A la prime pure on ajoute le coût de police. Le répertoire destiné à compenser le déséquilibre créé par le niveau assez bas du tarif Auto par rapport aux charges des sinistres, l'assuré paiera la prime totale qui tiendra compte de la taxe d'assurance. Les expéditions dont la valeur est supérieure à 200 millions CFA font l'objet d'un avis adressé à la direction de la Réassurance Etude et Statistique pour placement en facultative. Toute modification du contrat doit être constatée par Avenant.

CHAPITRE II - EXECUTION DU CONTRAT

La Cellule Sinistre Transport reçoit toutes les réclamations relatives aux dommages survenus susceptibles de mettre en jeu la garantie de l'assureur, tant pour ce qui est de l'assurance sur corps que pour les facultés assurées quel que soit le mode de transport : aérien, fluvial, terrestre ou maritime.

Pour ce qui est de l'importance et du nombre de sinistres réglés, il y a beaucoup plus de dossier qui relèvent des facultés maritimes. A titre d'exemple : du 1er janvier au 31 mars 1985 on a réglé pour 3 077 993 en facultés maritime, rien en aérien, 79 500 en corps maritime, 81 500 en embarcation de plaisance. Ces chiffres en fait, ne veulent rien dire* que ce que nous voulons illustrer, en l'occurrence, la place qu'occupe le transport maritime dans l'expédition des marchandises et dans l'activité de la branche transport.

SECTION I - PROCEDURE EN CAS DE SINISTRE

- 1) - Obligation de l'assuré
- A) - Instruction à suivre

.../...

* d'autre

L'assuré ou le réceptionnaire doit en cas de sinistre :

- Commettre l'expertise dans le délai imparti par la police
- Prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages
- Veillez à la conservation des recours contre tous les tiers éventuellement responsables.

En pratique l'assuré émet des réserves à la livraison de la marchandise. S'il s'agit des dommages apparents, il doit dans les 24 heures confirmer des réserves par lettre recommandée. Pour les dommages non apparents des réserves écrites doivent être formulées dans les trois jours qui suivent la livraison. L'ARC exige l'expertise du commissaire d'avarie pour les dommages d'un montant égal ou supérieur à 100 000 francs CFA. Pour être opposable au tiers responsable l'expertise doit avoir été effectuée en présence de son représentant. On peut aussi le cas échéant recourir à une expertise judiciaire.

B) - Dossier de réclamation

Le dossier de réclamation doit comprendre

- Le certificat d'assurance
- La facture originale de l'ensemble de l'expédition ou pour les objets personnels, l'inventaire chiffré des effets
- Le connaissement original ou la copie certifiée conforme
- La copie de la lettre de réserve
- La réponse à la lettre de réserve
- Le bon de livraison.

D'autres pièces peuvent être exigées en cours d'instruction.

- Le certificat d'abandon en douane
- La liste de colisage

.../...

- La note de dépotage.

La police maritime couvrant également le voyage complémentaire on peut exiger :

- Le récépissé de transport ou lettre de voiture
- L'avis de déchargement
- Le rapport de la compagnie ferroviaire
- Le bulletin de pesage
- Ou en aérien : le lettre de transport aérien (L.T.A.).

On doit joindre au dossier constitué une réclamation chiffrée.

2) - Ouverture du dossier par l'Assureur

L'agent régleur reçoit le dossier par le canal du secrétariat, procède à la vérification des pièces et à l'inscription du dossier dans le registre qui comporte les rubriques suivantes à remplir au fur et à mesure du déroulement des opérations de règlement.

- Numéro de sinistre
- Date de sinistre (date d'arrivée du navire)
- Numéro de police
- Numéro de certificat d'assurance
- Nom du navire
- Montant de l'estimation
- Règlement (une fois le dossier réglé)
- Montant des recours encaissés
- Nature des dommages.

Une fois les éléments portés sur le registre, l'agent tient un répertoire qui est un bordereau de sinistre en suspension bordereau mensuel qui permet de connaître le nombre de sinistres déclarés dans le mois. Il est tenu par catégorie d'assurance c'est-à-dire selon le mode de transport et par année de souscription. Ce bordereau permettra par ailleurs d'établir les sinistres à payer (SAP) pour les dossiers non réglés au 31 décembre.

L'agent régleur ouvre ensuite une chemise dans laquelle il place le dossier de réclamation. Si le montant de la réclamation est au moins égal à 5 millions, il établit un avis de sinistre sur facultés qu'il adresse au Département de la Réassurance Etudes et Statistiques.

.../...

Cet avis peut être fait par telex.

SECTION II - REGLEMENT DU SINISTRE

1) - Analyse du dossier

Après l'enregistrement et l'ouverture du dossier, l'agent régleur procède à son analyse. Il vérifie notamment :

1°/ - Si le risque n'est pas exclu.

2°/ - Le temps et le lieu de la garantie. La garantie joue de magasin à magasin et cesse dans un délai de 30 jours au port de débarquement à compter du moment où la faculté a été déchargée du dernier véhicule de transport, 15 jours si le lieu de destination est un point d'intérieur.

3°/ - Si l'assuré a rempli toutes les obligations quant aux réserves, aux mesures conservatoires de sauvetage et de préservation du recours.

4°/ - Si le contrat a été fait dans les 30 jours au port de débarquement ou 15 jours pour un point d'intérieur, ou dans un autre délai précisé aux conditions particulières.

2) - Détermination de l'indemnité

Dans la réclamation chiffrée l'assureur vérifie si la quotité de surélévation autorisée n'a pas été dépassée. Le cas échéant, la valeur assurée est ramenée à la valeur réelle : facture d'achat et d'autres frais justifiés, augmentés de 20%. ou alors l'assureur prend en compte la valeur à destination déterminée par le cours officiel. S'il s'agit d'une marchandise vendue l'indemnité sera déterminée par le montant de la facture, ou sera fixée suivant les conditions de vente.

Un décompte de règlement est ensuite établi sur la base de la valeur assurée retenue. En cas de non conservation du recours :

- Absence de réserve
- Non respect des délais impartis
- Dommage survenu pendant le séjour en dépôt en douane
- Prescription acquise à l'armement.

.../...

L'assureur déduit du règlement le montant des recours que l'assureur aurait pu obtenir du transporteur responsable s'il y a des sauvetages, il en déduit également le montant appliqué à la franchise prévue au contrat. A cela il ajoute les frais et honoraires du Commissaire d'avarie et de l'expert.

Le règlement peut être fait en avarie : avarie, frais, avarie matériel ou en perte totale et délaissement.

3) - Circuit du dossier

Une fois le décompte de règlement terminé l'agent régleur établit les pièces de règlement.

- La dispatch reproduisant tous les éléments du dossier et le décompte de règlement.
- L'ordre de paiement.
- La quittance d'indemnité.
- L'acte de subrogation.

Le dossier ainsi conçu, après vérification par le chef de service Sinistre, sera soumis au contrôle du directeur d'Agence, et au visa du contrôle d'Etat qui agit au nom de l'Etat auprès des Entreprises d'Etat. Après le circuit le dossier revient à la cellule pour rédaction de la lettre de proposition de règlement adressée au client. Si celui-ci est d'accord avec la proposition de règlement, il renvoie signée, la quittance d'indemnité et l'acte subrogatoire qu'il aura reçu en même temps que la lettre de proposition de règlement.

Un bordereau des sinistres réglés et un bordereau de secours encaissés sont tenus mensuellement par l'agent régleur qui en fera la répartition en fin du mois dans tous les services intéressés.

4) - Exercice du recours

Même si pour des raisons pratiques le procès sus du recours est généralement* de l'indemnité d'assurance à l'assuré, *c'est le paiement qui ouvre le droit au recours.*

Le recours est en principe limité à son maximum qui est le montant de l'indemnité effectivement

* engagé avant le paiement

.../...

versée par l'assureur, mais le droit de transport prévoit des limitations à la responsabilité du transporteur à l'effet desquelles un barème de recours opposable à l'assureur a été conçu.

DEUXIEME PARTIE : CADRE D'EVOLUTION DE L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT SUR FACULTES

Dans cette deuxième partie nous nous appesentirons sur :

- I - L'organisation de la production
- II - L'esprit et l'application des textes d'encadrement de l'assurance maritime et de transport sur facultés.

CHAPITRE I - ORGANISATION DE LA PRODUCTION

Section I - Circulation de l'information

1) - Circuit interne

Un problème d'automatisme dans la circulation de l'information s'est souvent posé entre le service de comptabilité et le service de production. En effet il arrive que le service de production au cours de ses opérations de recouvrement par agent interposé se heurte à un client qui lui oppose une pièce comptable constatant son acquittement de l'arriéré. Ce qui en d'autres termes veut dire que le service comptable a reçu et encaissé le chèque envoyé par le client sans en informer le service de production. Résultat : une perte de temps et d'énergie en plus du ridicule qui n'aura sans doute pas échappé au client. Une inversion du cycle de traitement du dossier permettra certainement d'éviter cet oubli. Le secrétariat qui reçoit du client les éléments de règlement au lieu de les envoyer directement à la comptabilité, les adresse d'abord au service production qui en prend connaissance et les fait parvenir à son tour à la comptabilité pour encaissement. Il y a moins de chance pour le service production d'oublier d'envoyer à l'encaissement un chèque reçu.

Toujours à propos de la circulation de l'information, notre curiosité a largement été satisfaite par notre participation effective aux séances de travail réunissant tous les lundi matin sous l'autorité du directeur tous les chefs de services et chefs de

.../...

cellule de l'Agence. Le but poursuivi par cette rencontre hebdomadaire érigée en système de travail est la planification du travail pour un bon suivi des affaires et un meilleur rendement des agents. Le problème des retards dans l'établissement des polices ou des certificats d'assurance ont pratiquement été résolu par ce mécanisme. C'est également une occasion pour tous les responsables d'être informés sur toutes les questions soulevées au niveau de chaque service et d'y apporter une réponse dans un esprit de concertation, mais toujours sous la présidence du directeur.

2) - Circuit externe

Si l'assurance automobile et l'assurance maritime et transport sur facultés importées s'achètent, les autres produits qui ne font pas l'objet d'une obligation d'assurance tel que l'assurance transport sur faculté terrestre sont à vendre. Il faut aller vers le client. Or il y a aucun moyen en homme ni en matériel destiné à la tâche de prospection et de placement de ces produits.

Peut être faut-il espérer des initiatives dans ce sens de la part des agents, seulement apparemment ils ne sont pas motivés pour. Malgré quelques actions sporadiques dont ils sont et pourtant capables de temps en temps, il est rare de voir un agent proposer à un client qui se présente à l'Agence de souscrire d'autres produits en portefeuille. Le client s'amène pour l'assurance automobile seule garantie qu'il "connaît" parce que c'est obligatoire et que le policier du coin le lui a durement fait comprendre, il repartira aussi ignorant qu'à son arrivée, des autres garanties qui l'auraient peut-être sérieusement intéressé. Cet état de chose nous a conduit à nous interroger sur ce qu'il faut faire pour arriver à injecter une bonne dose d'agressivité mercantile aux agents ? De la réponse à cette question dépend certainement l'avenir à moins qu'il ne soit mis en place une stratégie commerciale avec d'autres moyens que le capital humain déjà en place.

SECTION II - QUALITE DU SERVICE

1) - Le problème des retards dans les opérations

Il s'est longtemps posé le problème de lenteur

.../...

dans l'établissement des documents et le règlement des sinistres, tel qu'il ressort du cahier d'observations mis à la disposition du client par l'Agence. Cette lenteur est perçue à la fois comme un désagrément et un sérieux handicap à l'impératif de rapidité qui sous-tend les transactions commerciales. C'est une mise en cause directe des agents dans leur prestation et comme on peut s'y s'attendre, c'est une question de réflexe humain, ce n'est jamais de leur faute. Conscient de ce phénomène le directeur essaie depuis un moment de planifier le travail de la semaine par service et par cellule et chacun doit répondre de l'état d'avancement de sa mission. Le problème de retard est largement résorbé par ce biais en dépit de quelques petits efforts encore à faire.

2) - Le tarif

Le problème du tarif transport reste posé. Certains clients lui trouvent un caractère redhibitoire par rapport aux tarifs appliqués sur d'autres marchés de concurrence à l'étranger, et soutiennent que le rapport qualité prix du service à l'ARC présente une distorsion dont le monopole serait la cause. C'est en quelque sorte le procès du monopole dans lequel l'ARC est tenue pour civilement responsable, et auquel les agents sont soumis de manière quasi systématique à la moindre contrariété et parfois sur un ton qui n'a d'égal que le respect des agents pour ce service public que d'aucuns auraient bien voulu transformer en oeuvre de bienfaisance à certain égard.

CHAPITRE II - L'ESPRIT ET L'APPLICATION DES TEXTES D'ENCADREMENT DE L'ASSURANCE A L'IMPORTATION

Section I - Intérêts pour l'Economie Nationale de l'obligation d'assurance à l'importation

1) - Organisation de la vente en commerce international

En matière de commerce il existe deux types de ventes : la vente CAF et la vente FOB. Dans la vente CAF le vendeur vend non seulement la marchandise mais aussi les ~~services~~ que sont l'assurance et le frêt. Il est donc de l'intérêt d'un pays exportateur de vendre CAF une manière d'exporter en même temps les services

.../...

* services

ce qui est favorable à la balance commerciale d'un pays exportateur. Dans la vente FOB le vendeur ne vend que la marchandise, il appartient à l'acheteur de soigner l'assurance et de payer le frêt. Ici l'acheteur n'importe que la marchandise pas les services cela diminue d'autant la fuite de capitaux vers l'étranger, ce qui relève d'un enjeu économique important pour un pays importateur.

Un conflit d'intérêt oppose donc pays importateur et pays exportateur justifiant de part et d'autre des mesures de restriction entravant les libertés dans le domaine de l'assurance transport. En effet le déséquilibre des rapports dans les opérations de commerce international permet parfois à l'une des parties d'imposer à l'autre ses conditions, lesquelles peuvent porter sur l'assurance, l'acheteur ou le vendeur se réservant de souscrire lui-même l'assurance de l'expédition ou imposant de prendre la garantie auprès d'un assureur de son pays.

2) - Relations commerciales entre pays développés et pays en développement

Dans les rapports commerciaux entre les pays en développement et les pays développés la balance de paiement penche nettement en faveur des pays développés. La détérioration des termes de l'échange et le service de la dette extérieure ajoutant, l'écart entre pays riches et pays pauvres s'aggrave avec le temps. La nécessité d'un nouvel ordre économique international fondé sur un plus grand équilibre des rapports commerciaux nord sud s'impose, de préférence à la notion d'aide des pays riches aux pays pauvres envisagée jusqu'ici comme moyen de compensation à ce clivage. Non seulement l'avenir de l'équilibre du monde en dépend mais encore les pays en développement y gagneraient en dignité. La solution de l'avenir n'est plus dans la mentalité d'assisté mais dans l'égalité, la complémentarité, et la justice dans les rapports commerciaux avec le monde occidental. Du haut des forums tombent des revendications pour une juste adéquation entre les prix des matières premières et semi finies avec les prix des produits manufacturés et pour une réelle complémentarité dans les échanges. Pour sa part la commission des invisibles de la CNUCED, au cours d'une réunion tenue à Santiago en 1972, a recommandé que les pays en développement adoptent des mesures

.../...

adaptées afin de développer leur marché d'assurance maritime. Ces mesures représentent aujourd'hui une politique globale officiellement reconnue en ce qui concerne l'assurance des facultés maritimes et aériennes. Le Congo à cet égard a institué par l'arrêté n° 8562 du 31/10/77 une obligation d'assurer auprès de l'A.R.C. les importations au Congo des biens et marchandises de toute nature.

Section II - Application de l'Arrêté n° 8562

Dans son application, l'Arrêté suscite deux types de réaction selon que le client est un abonné ou non.

1) - Les Abonnés

Les abonnés tenus de l'obligation d'appliquer, déclarent leurs expéditions en aliments ce qui ne pose aucun problème. Seulement l'abonné, c'est généralement cet homme ou cette Entreprise qui cherche à réaliser une affaire. Autrement dit il est tenu par un impératif de rationalisation des choix économiques. Ainsi il regardera par deux fois le prix de revient de sa marchandise. Ce faisant il peut hésiter sur le tarif que lui propose l'assureur et chercher ailleurs des conditions d'assurance plus favorable par rapport au coût. Suite à cette logique des affaires certains abonnés trouvent que le tarif de l'A.R.C. est trop élevé, situation qui met l'A.R.C. en bute avec la concurrence internationale. Heureusement pour elle, elle dispose du parapluie de l'assurance obligatoire. Toutefois c'est ~~ce~~ connaître les abonnés qui ayant plus d'un tour dans leur sac ont sorti le grand jeu de la double assurance : ils souscrivent à l'A.R.C. tout juste une garantie symbolique pour délivrer leur marchandise à la douane respect de la loi ~~comme~~ *oblige* n'est-ce pas, et s'adressent à l'étranger pour soigner l'assurance qui accompagnera la marchandise. Dites nous encore qu'ils n'ont pas le sens des affaires. Espérons cependant qu'ils en tirent un réel avantage financier, car dans le cas contraire pour une marchandise destinée au commerce, ils sont obligés de répercuter sur le prix de vente toutes les dépenses faites autour de l'achat et l'acheminement de la marchandise. Au bout de la chaîne se trouve le consommateur qui limité dans son pouvoir d'achat devra payer toutes les valeurs ajoutées. Ce qui peut poser un problème économique.

.../...

Par ailleurs nous constatons et ce n'est pas en moindre mal, que l'objectif des pouvoirs publics d'arrêter l'importation de la sécurité en commerce international n'est pas toujours respecté et cela dans la limite de la légalité.

Enfin dans cette situation il ressort également que l'assureur est placé devant un cas d'assurance multiple cumulative qui peut astucieusement contourner le principe indemnitaire.

2) - Les Titulaires de police au voyage

Pour les titulaires des polices au voyage non informés et qui sont légions, ceux-ci s'étonnent qu'il leur soit exigé un certificat d'assurance de l'A.R.C. à la douane pour délivrer leurs marchandises et pourtant commandées assurance payée au départ. Ils ne perçoivent pas l'utilité d'une double assurance alors même que la marchandise est arrivée en bon état. C'est du vol disent-ils, suivez notre index et vous verrez que c'est l'A.R.C. qui est ainsi traitée. Il se pose en effet le problème juridique de l'objet et de la cause de ce contrat. Le voyage étant déjà effectué, la marchandise n'étant plus exposée au risque de transport on peut affirmer sans peur de se tromper que c'est un contrat sans objet faute d'aléa. Alors quel est son véritable sens ?

En fait Ce contrat, tout en constituant un cas d'enrichissement sans cause, représente un produit perçu sous l'autorité de l'Etat et qui apparaît comme une pénalité à l'encontre de l'importateur qui n'aura pas satisfait à l'obligation d'assurer auprès de l'ARC son expédition au Congo. Il appartient aux Services de douane d'exercer le contrôle du respect de cette obligation et à l'ARC d'en percevoir le fruit et d'en jouir. Souvent les agents ont du mal à donner au client une explication valable de cet état de choses, il y va et pourtant de l'image de marque de la maison. A propos du contrôle exercé par les services de douane, une enquête menée au cours d'une période donnée a démontré que plus de la moitié des importations n'était pas assurée. Il faut en déduire un certain laxisme de la part des services de douane auquel on a essayé de remédier au cours d'une réunion tenue le 06 juin 1983 entre la Direction Générale des douanes et la Direction Générale des Assurances.

SECTION III - CONVENTION ARC - GESTION AFRIQUE

1) - Accord de représentation

Pour faciliter les opérations de souscription dans un gain de temps indispensable aux transactions commerciales, il a été signé entre l'ARC et le Cabinet Gestion Afrique un accord de représentation au terme duquel le cabinet s'engage à gérer pour le compte de l'ARC les certificats d'assurance délivrés aux exportateurs français à destination du Congo devant souscrire une assurance auprès de l'ARC. Cette représentation est limitée aux opérations effectuées en France alors que bien d'autres pays entretiennent des relations commerciales avec le Congo. Il ne fait aucun doute que les exportateurs de ces pays sont également confrontés aux problèmes de structure et de rapidité dans les opérations avec l'ARC. Il convient d'étendre la convention à tous ces pays.

2) - Déroulement de la Convention

Dans la police d'abonnement les conditions d'assurance sont précises et il faut un avenant de modification pour en échanger les dispositions. Or il est arrivé que l'agent régleur des sinistres se retrouve avec des certificats de gestion Afrique aux conditions de garantie qui ne sont pas les mêmes que celles prévues par la police d'abonnement dont le client est titulaire à l'Agence. Est-ce voulu par le client qui pour échapper aux contraintes de sa police s'est adressé directement à l'exportateur pour soigner l'assurance ? Toujours est-il que cela pose un problème de coordination entre ARC et Gestion Afrique.

- Dans le chiffre d'affaire de l'Agence la contrepartie en primes des sinistres qu'elle gère sur les certificats "Gestion Afrique", n'apparaît pas dans la mesure où ces primes sont centralisées au siège. L'Agence retrouve dans ses opérations une charge de sinistres qui n'a pas son correspondant en prime, ce qui déséquilibre le rapport sinistre à prime de l'Agence. Mais peut être que ceci est compensé par le profit exceptionnel dû à la double assurance.

- Nous avons constaté également à partir des certificats Gestion Afrique que les taux appliqués ne sont pas toujours les mêmes que les taux de l'ARC. Gestion Afrique se révèle plus favorable au client. Un effort d'harmonisation des tarifs doit être fait pour éviter les écarts de traitement de nature à susciter

.../...

chez le client des comportements perturbateurs de l'activité normale de l'ARC. Un manque à gagner injustifié est à craindre de cette pratique. On ne peut être généreux pour autrui.

- Des correctifs de proche en proche doivent être apportés dans le déroulement de l'accord de représentation pour éviter qu'il soit détourné de son objectif pour devenir un moyen de fraude de toute sorte.

CONCLUSION

Si le système mis en place pour le contrôle du respect de l'obligation d'assurance semble au point et encore, un laxisme est toujours à craindre, il présente par sa nature même une imperfection liée au fait qu'il s'agit d'un contrôle a posteriori. Cela ne peut efficacement arrêter l'importation de la sécurité dont c'est le but. En effet la pratique de la double assurance pour des raisons commerciales ou consécutives à l'ignorance des règles à l'importation au Congo en matière d'assurance, ouvre une brèche financière au profit des marchés étrangers. Il convient de voir dans cette situation à la fois une interpellation en direction de l'A.R.C. pour une amélioration du rapport qualité prix de son service comparativement aux marchés étrangers et un appel aux Pouvoirs Publics pour une campagne d'information sur la nécessité de consommer assurance locale.

Toutefois même si on réussit à endiguer le mal de ce côté on finit par se heurter à la technique de la division des risques qui veut qu'une entreprise d'assurance soit tenue de fixer son plein, l'excédent des capitaux étant placé en réassurance. Or la réassurance est une autre forme d'importation de la sécurité et donc de transfert de capitaux. La branche transport est soumise au même régime. A cet égard ce qui sera intéressant c'est le niveau de conservation des primes.

Au delà de toutes ces considérations, l'équilibre du ratio sinistre à prime pour un bénéfice éventuel résume le sens de l'effort demandé à l'Agence. Si jusqu'ici son dynamisme a été soutenu par l'obligation d'assurance, la situation de concurrence créée par la présence actuelle sur le marché d'une deuxième Agence qui en plus bénéficie du transfert d'un bouquet de risque de l'Agence "A" est suffisamment prémonitoire d'un avenir moins prospère en prime s'il n'est pas défini une politique de commercialisation plus indépendante de l'assurance obligatoire./-