

34
Institut International des Assurances de Yaoundé

REPUBLICQUE UNIE DU CAMEROUN

DIAGNOSTIC DE L'INDUSTRIE DES ASSURANCES AU MALI

Par : Abdoulaye Fofana

DIRECTION DE STAGE:

Compagnie d'Assurance « la SOUTRA »
Caisse Nationale d'Assurance et de
Réassurance du Mali.

MEMOIRE DE STAGE

présenté en vue de l'obtention du diplôme
d'Etudes Supérieures des Assurances
PROMOTION 1976 - 1978

<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>CHAPITRE I.</u> La production	2
I. Assurance transport	2
A- Transport terrestre	3
B- Assurance contre les risques de Transports fluviaux	3
II. L'Individuelle Aviation	5
<u>CHAPITRE II.</u> Le Règlement de sinistre	7
I. La croissance vertigineuse des sinistres Automobiles	7
A- Les sinistres matériels	8
B- Les sinistres corporels	
II. Système de pénalisation proposée par Mr. JEROME J. SPYOKET	10
<u>CHAPITRE III.</u> La Réassurance	13
I. Aspects Techniques	13
A- Notion de Traités	13
B- Bordereau d'application	14
C- Comptes trimestriels	15
D- Nécessité de Coordination entre le service de Réassurance et les autres services	15
II. Quelques modèles de traités passés entre la C.N.A.R. et ses réassureurs	16
A- Traités excédent des sinistres	16
Cas Particulier de l'automobile	17
1°) Exemple pratique de traité Auto excédent de sinistres	17
2°) Clause de stabilité	19
B- Traité Incendie	21
1°) Exemple pratique	21
2°) Remarques	22
III. Les Cessions légales - - - - -	23
Conclusion :	26

INTRODUCTION

Pour la plupart des gens, l'Assurance reste un domaine inconnu et même méconnu. Les profanes ignorent l'importance de l'Assurance dans la production Nationale. Pourtant ce secteur aurait pu jouer un rôle très important dans la vie économique malienne, qui n'est actuellement le sien, si les autorités compétentes lui apportaient un souffle nouveau en mettant un rôle accentué sur la réglementation des Sociétés d'Assurance ainsi que les différentes activités sur l'étendue du territoire de la République du Mali.

La Société d'Assurance " LA SOUTRA " (Société anonyme à responsabilité limitée) qui est une agence de la Compagnie d'Assurance " Groupement Français des Assurances " dans laquelle j'ai effectué la plupart de mon stage, est une jeune Société dynamique qui en 3 ans d'existence, a dépassé toutes les espérances placées en elle. Sur les 5 Sociétés opérant en République du Mali, elle vient aujourd'hui en troisième position derrière la CNAR. (Compagnie Nationale d'Assurance et de Réassurance), les AGF (Assurances Générales de France).

A la SOUTRA donc, je suis passé dans les deux principaux services à savoir : le service de la Production et le service Sinistre. Si d'une part le service de la Production est assimilable au service de vente des autres Sociétés commerciales, et le service Sinistre est un service de dépense, et si d'autre part, la Société malgré sa petite taille arrive à réaliser un bénéfice, il n'en demeure pas moins qu'un effort supplémentaire doit être fait dans l'organisation de la Société et le recrutement de cadres compétents .

L'autre partie de mon stage devant porter sur les problèmes financiers a été effectué à la CNAR, Société plus structurée par l'importance de son chiffre d'affaire et de son personnel. Le temps imparti étant court (deux semaines), j'ai préféré rester au service de la Réassurance uniquement que d'aller en plus au service de la comptabilité.

De ce qui suit, le mémoire sera divisé donc en 3 parties :

- Les problèmes de la Production
- Les règlements de sinistres
- La Réassurance.

..../

Je ne saurai terminer sans remercier sincèrement les responsables de la " SOUTRA " et de la " CNAR " qui ont bien voulu chacun en ce qui le concerne, organiser matériellement mon stage, en lui apportant un cachet particulier.

CHAPITRE I.

LA PRODUCTION

De 1973 à 1976, la SOUTRA a connu une évolution rapide que reflètent ses primes émises :

1973 : 21 835 959 FM

1974 : 106 909 610 FM

1975 : 273 799 808 FM

1976 : 308 958 939 FM

L'automobile vient en tête de toutes les autres branches d'assurance. Malgré cette prédominance de l'automobile dans son portefeuille, il n'en demeure pas moins que la SOUTRA a fait un effort louable dans la diversification des catégories d'assurance notamment en Incendie et Transport.

I.- ASSURANCE TRANSPORT

Par assurance transport, il faudra entendre : Transport effectué sur l'étendue du territoire de la République du Mali. Quant à l'assurance relevant des importations et exportations des marchandises les assurés préfèrent souscrire des contrats d'Assurance en dehors du Mali, car les prix sont plus compétitifs à l'extérieur.

En effet, par manque de réglementation obligeant les importateurs maliens à domicilier leur contrat d'assurance transport de marchandises d'une part, et le fait que l'Etat prend 30% de taxe sur toutes les primes émises sur l'étendue du territoire d'autre part, nous assistons à un manque à gagner des primes émises. Il est plus que nécessaire, si non urgent, que les autorités se penchent sur ce problème comme d'autres pays l'ont fait, en réduisant considérablement la taxe d'enregistrement voire la supprimer.

A.- TRANSPORT TERRESTRE

Pour tout transporteur souscrivant une police transport de marchandises, l'assureur lui remet un carnet d'aliments comportant entre autre : le tonnage du véhicule, le poids et la valeur des marchandises transportées. Généralement l'assurance porte sur la valeur des marchandises et non sur le poids, le plein de couverture étant de 90 000 000 FM.

1°- La Garantie

La garantie n'est prise en charge que si le carnet d'aliments comporte des renseignements : les déclarations de la Douane et l'itinéraire à suivre par le transporteur qui est du reste le plus important

Les marchandises couvertes par la police sont classées par catégorie à savoir :

- Marchandises fragiles sujettes à la casse (vitre)
- " hasardeuses (liquide, alcool, essence)
- " dangereuses

2°- La Police d'Assurance :

L'assureur délivre deux sortes de police :

a)- Une police par catégorie de produits transportés . Dans ce cas, à chaque fois que le transporteur change la nature des produits transportés, il paye en conséquence une prime correspondante à cette qualité de marchandise.

b)- Une police annuelle . Dans cette optique, l'assuré paye une prime provisionnelle, et règlera la différence en fin d'année.

B.- ASSURANCE CONTRE LES RISQUES DE TRANSPORTS FLUVIAUX

Au titre de l'année 1976, la SOUTRA a encaissé 65 000 000 FM de primes, ce qui témoigne bien la volonté des dirigeants de la Société de se tourner de plus en plus vers les autres branches, afin de résorber le plus largement possible le déficit du porte feuille automobile.

Bien que techniquement voisins des transports maritimes, les transports fluviaux sont assimilés par le Code de Commerce aux transports terrestres. Néanmoins, l'assurance de transports fluviaux n'est pas soumise à la Loi du 13 Juillet 1930 et ne fait l'objet d'aucune réglementation qui lui soit particulière.

Cette branche marche sur différentes lignes du fleuve Niger et tant que le niveau des eaux le permet. Cette période se situe entre les dates suivantes :

du 15/7 au 31/12 : Bamako (Mali) Siguiri, Kankan, Kouroussa (Guinée)

du 15/7 au 31/12 : Koulikoro-Gao

du 31/12 au 15/3 tronçon Mopti-Gao-Ansongo.

Les assureurs ont établi des polices fluviales sur corps et les polices fluviales sur facultés.

L'assurance sur corps a pour objet de garantir l'assuré contre les dommages ou pertes pouvant survenir au bateau et ses accessoires au cours de la navigation sur les fleuves, rivières, canaux et les lacs officiellement reconnus navigables. Au Mali, c'est la Compagnie Malienne de Navigation qui exploite le transport fluvial, avec ses bateaux à moteur. Pour l'assurance sur corps, la SOUTRA dépêche un de ses agents à Koulikoro (50 Km de Bamako) siège de la Compagnie Malienne de Navigation afin de constater l'état des bateaux : âge, valeur, puissance.

En ce qui concerne l'assurance sur facultés, compte tenu du transport effectué l'année précédente, le tonnage et la valeur des marchandises, l'assureur établit une police correspondant à l'année en cours et calcule les primes selon les valeurs déclarées par la Compagnie Malienne de Navigation.

La Compagnie Malienne de Navigation prend l'assurance de transport pour son propre compte contre les accidents éventuels survenus au cours du voyage (choc entre navires par exemple) Toute fois elle n'est pas tenue d'assurer les marchandises contre les avaries survenant au cours du transport.

L'assurance sur facultés intéresse à la fois le chargeur et le transporteur. Ce dernier, en effet, assimilé au "voiturier" visé dans le code du commerce, hormis le cas de force majeure ou le vice propre de la chose est responsable des marchandises qui lui sont confiées ; il se couvre contre ce risque au moyen d'une assurance de "Responsabilité de transporteur". De son côté, le chargeur souscrit une police "Marchandise" appelée à jouer quand le transporteur ne peut être mis en cause ; la garantie de cette police est souvent étendue à tout accident qu'elle qu'en soit l'origine à l'exclusion de vice propre de la chose qui n'est jamais assurée.

C'est pourquoi les assurances sont parvenues à convaincre certaines grosses Sociétés telles que l'Office du Niger et la SEPOM (Société d'exploitation des Produits Oléagineux du Mali) qui sont les grandes clientes de la Compagnie de Navigation Malienne afin qu'elles souscrivent une assurance complémentaire.

Il arrive que certains problèmes surgissent au cours du transport tels que :

- Des marchandises assurées pour le tronçon Ansongo-Bamako, sont débarquées en cours de route à Ségou pour une raison ou ^{pour} une autre.

- La pluie peut endommager les marchandises au cours du transport sur le fleuve.

Dans les deux cas les assureurs opposent une non garantie.

C.- L'INDIVIDUELLE AVIATION

L'aviation est un domaine nouveau en pleine formation qui subit l'influence des dispositions des conventions internationales notamment celle de Varsovie de 1929. En France, en vue d'exploiter l'assurance " Aviation ", les assureurs ont trouvé intérêt à se grouper en un Consortium dont les services spécialisés peuvent faire l'étude rationnelle du risque " Aviation " et recueillir les souscriptions pour les répartir ensuite à des conditions uniformes et à un tarif unique.

Au Mali, le manque d'organisation professionnelle des assureurs avec son corollaire, la coordination de certaines décisions en matière d'assurance, fait que, les assureurs se limitent simplement à l'assurance de responsabilité civile passagers, l'individuelle accident des membres de l'équipage, l'assurance corps et l'assurance incendie des appareils et hangars et enfin l'assurance des marchandises.

La SOUTRA, jusque là à l'instar des autres Sociétés d'assurance de la place, ne pratique pas encore les différentes catégories d'assurance citées plus haut. Cependant elle entend aborder cette branche d'activité avec son projet " Individuelle Aviation " avec extension " Individuelle Accident " moyennant une surprime. Si ce projet voyait le jour, se serait une véritable innovation qui mérite d'être saluée à plus d'un titre, car les souvenirs de l'accident d'Air Mali en Haute Volta sont encore frais dans la mémoire des maliens.

Le système fonctionnerait de la façon suivante :
la SOUTRA va émettre des carnets de note de couverture sous forme de billets en trois exemplaires déposées auprès de la Compagnie Air-Mali et les autres agences de voyage représentées au Mali par UTA , AEROFLOT, Air Algérie et à leur escale de l'aéroport.

Chaque compagnie aérienne aura donc 2 séries de billets : l'Agence et l'escale; à ces deux séries il faut ajouter deux séries complémentaires pour les compagnies Air Afrique et Air Guinée, qui sont représentées respectivement au Mali par UTA et Air Mali.

A chaque fois qu'un voyageur achèterait un billet d'avion, l'agent chargé d'établir le billet lui proposera un contrat d'assurance sous forme de billet, détaché dans un carnet à souche. Si le voyageur n'a pas suffisamment d'argent, alors on lui proposera de souscrire le contrat à l'escale de l'aéroport.

Le billet ainsi vendu sous forme de contrat d'assurance en trois exemplaires carbonés , un exemplaire sera remis au voyageur, un autre restera entre les mains de l'agent souscripteur pour le paiement de ses commissions et l'autre restera dans le carnet comme moyen de contrôle pour la SOUTRA.

CALCUL DE LA PRIME

La prime payée par le voyageur, sera fonction de deux éléments; les capitaux assurés et la durée du voyage aller et retour pour un maximum de 30 jours de durée, et 5 millions de F.M.

Pour ne pas trop ennuyer l'agent de la Compagnie aérienne, chargé de vendre les contrats, pour un calcul fastidieux de prime d'assurance, il lui est remis un tableau de primes sur lequel il lit directement pour trouver la prime à payer au regard des capitaux assurés et de la durée du voyage ou du séjour.

CHAPITRE II

LE REGLEMENT DES SINISTRES

Si on les compare au travail juridique considérable qu'impose le règlement d'un dossier de sinistre, les tâches administratives impliquées par un tel dossier semblent plus restreintes.

En réalité, elles n'en sont pas moins lourdes car il importe de connaître exactement les garanties accordées afin de ne pas payer à tort. Il est donc nécessaire de consulter le contrat, parfois difficile à obtenir, lorsque, très important et constamment remanié, il est retenu en permanence aux services de production. L'une des solutions serait, d'adopter la duplication qui ne constitue malheureusement qu'une solution onéreuse : le problème de la liaison production sinistre est souvent délicat à résoudre.

I) LA CROISSANCE VERTIGINEUSE DES SINISTRES AUTOMOBILES

En l'absence de tout rapport officiel du service des Assurances au Ministre des Finances et du Commerce, il serait très difficile de donner des chiffres exacts. Mais néanmoins, il ressort du bilan de 76 déposé par les entreprises d'Assurance au service du contrôle, que les sinistres automobiles représentent à peu près 87 % de l'ensemble des sinistres réglés au titre de l'exercice.

Cet accroissement du nombre des accidents est dû en partie à l'état du sous-développement de notre réseau routier, état qui s'améliore trop moins rapidement par rapport à l'accroissement du parc automobile. Si à brève échéance, une solution n'était pas envisagée contre ce déséquilibre (état des routes et nombre de véhicules en circulation) nous devrions sûrement longtemps payer en vies humaines et en millions de francs.

Il est assez difficile de s'y résigner, mais dans la pratique il n'y a guère d'autre solution. Le nombre des accidents de la circulation est donc incontestablement plus important qu'il ne devrait être : Toute fois il faut reconnaître qu'à partir du moment où plusieurs milliers de véhicules circulent quotidiennement ensemble un certain nombre d'accidents est inévitable, quel que soit l'état du réseau, quelles que soient l'expérience et la prudence des conducteurs.

L'imprudence ou l'inconscience des conducteurs d'autre part est trop souvent à l'origine d'accidents graves qui auraient pu être évités, et on n'éduquera jamais assez tôt ceux qui, en prenant un volant, prennent du même coup, plus encore envers les autres que pour eux mêmes, une responsabilité dont ils ne mesurent pas la gravité, voire la réalité.

Cela étant, il faut admettre que le phénomène Automobile représente chaque année des centaines de morts et d'infirmités. Cette constatation, révoltante pour l'esprit, se traduit pour les assureurs par des chiffres. Notamment par des indemnités de sinistres dont 75 % à peu près pour la seule R.C automobile.

A - LES SINISTRES MATERIELS

Dans bon nombre de pays, sauf dans de très rares cas, les sinistres matériels sont limités à des sommes relativement peu importantes. Leur lourdeur provient essentiellement de leur nombre.

En effet supposons une Compagnie d'Assurance qui enregistre par année 3 000 déclarations de sinistres, pratiquement tous matériels.

Ces 3 000 déclarations représentent en principe 1 500 sinistres, puisque dans la plupart des cas une déclaration d'accidents est faite par chaque assuré à sa compagnie, mais il y a aussi les cas où plus de deux compagnies sont impliquées, tandis que les accidents avec des tiers non assurés des piétons ou cyclistes par exemple, ne donnent lieu qu'à une seule déclaration.

On peut dire, que ces sinistres coûtent moins cher que les frais d'ouverture des dossiers qu'ils ont occasionnés bien qu'il soit très difficile de connaître ce que coûte cette ouverture de dossiers.

Dès lors on peut se demander s'il ne serait pas finalement préférable de faire en sorte que toute une catégorie de petits sinistres ne soient pas déclarés si les dégâts matériels correspondants sont inférieurs ou même égaux aux frais qu'ils occasionnent, puisqu'ils se répercutent finalement d'une façon non négligeable sur la prime qu'aura à payer chaque assuré.

L'hypothèse avec laquelle nous avons travaillé jusque là mérite d'être corrigé, car elle s'applique aux pays dans lesquels les primes *payées* par les assurés sont constamment ajustées en égard à l'inflation sans cesse galopante. En effet en République du Mali, les primes d'Assurance auto sont deux fois voire trois fois moins chères que celles des pays voisins en particulier au Sénégal et en Côte-d'Ivoire.

Le phénomène s'est beaucoup plus aggravé depuis trois à quatre ans avec l'apparition de véhicules de marques Japonnaises sur le marché malien, véhicules dont le prix d'achat est très bas et les pièces détachées très chères par rapport au prix d'achat et aux prix des pièces détachées des autres marques étrangères. Par conséquent l'élévation du prix de ces pièces détachées entraînent, une hausse des sinistres matériels.

B - LES SINISTRES CORPORELS

Il s'agit ici d'accidents qui auront causé des dommages à des personnes sur le plan physique (blessures, mort).

Ici également le nombre et le coût des sinistres croissent constamment : pourtant le problème n'a plus aucun rapport avec ce qui nous occupait précédemment. Le nombre n'est pas ici le facteur déterminant, encore qu'il soit infiniment trop grand si on l'envisage d'une part sous l'angle humain (blessés et morts d'accidents de la circulation routière) et d'autre part sous l'angle des millions de francs payés par les Compagnies aux victimes des accidents.

Le problème est ainsi posé dans toute sa brutalité contrairement à ce qui peut être fait pour les sinistres matériels, il n'est dans le pouvoir de quiconque, au niveau de l'assurance du moins, d'en réduire le nombre. Les Compagnies d'assurance ne peuvent ici que subir la fatalité et s'incliner devant la survenance des événements.

Par contre elles pourraient tenter d'en contrôler le coût, qui est en train de devenir insupportable sur le plan financier. Acet effet elles devraient amorcer la discussion autour de réformes en profondeur, dont la décision appartiendrait en dernier ressort au législateur.

En effet dans l'état actuel de notre législation, et compte tenu des habitudes prises a cours des ans par nos tribunaux, les Sociétés d'assurance sont tributaires d'un système dont la conception ancienne relève de la jurisprudence française, s'est de surcroit déformée au cours des ans, et apparait désormais complètement déphasée par rapport aux réalités actuelles.

Cette conception repose essentiellement sur deux notions, à savoir celle de la "faute" et celle de la "réparation du préjudice". S'il est vrai que toute faute mérite d'être sanctionnée, il n'en demeure pas moins que la réparation du préjudice subit par les victimes devrait être faite dans les proportions raisonnables en égard à la faiblesse des primes d'assurances perçues par les Compagnies d'assurance.

II SYSTEME DE PENALISATION PROPOSEE PAR Mr. J E R O M E J. S P Y C K E T

Jerôme J. Spycket dans son livre intitulé "LES SCANDALES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE" tente de trouver une solution à la gestion de nombreux petits sinistres en instituant une franchise de 10 000 Francs par exemple. Pour lui, d'une part un nombre assez important de sinistres ne seraient plus déclarés volontairement, et d'autre part les règlements inférieurs au montant de cette franchise ne viendraient plus encombrer les Compagnies. Ainsi se trouveraient allégés et le poste "Sinistres" et le poste "Frais Généraux".

L'auteur reconnaît les difficultés éventuelles que l'on rencontrerait quant à l'application brutale de cette franchise car ceci conduirait en fait la victime d'un accident à supporter personnellement cette franchise, appliquée à l'assurance R.C de l'auteur dudit accident. Encore moins il ne saurait être question de compter sur le bon vouloir du chauffeur maladroit pour indemniser directement sa victime.

Jerôme J. Spycket partant au delà de cette solution de franchise absolue propose une autre qui à mon avis est la meilleure. Il s'agit d'un système simple de pénalisation qui pour lui "semble présenter pas mal d'avantages tout en restant simple et aussi équitable que possible"

Voici donc ce système de pénalisation :

" Puisque chaque déclaration d'accidents entraîne automatiquement des frais, il suffirait d'assortir toute déclaration de sinistre d'un rappel automatique et immédiat de prime. Sauf quelques cas précis faciles à répertorier où la responsabilité de l'auteur de l'accident ne saurait être contestée (heurt de voiture en stationnement, heurt par l'arrière d'un véhicule arrêté à feu, collision due au non respect de signaux lumineux ou de "Stop" etc) les deux assurés impliqués dans une collision seraient astreints à ce rappel de prime.

Ce ne serait en réalité que justice, car dans les 9/10e des cas la responsabilité d'un accident, si elle incombe souvent essentiellement à l'un des conducteurs, est au moins partiellement à mettre également à la charge de l'autre.

"Au reste ce rappel de prime devrait être modique pour la première déclaration d'accident d'un exercice, puis augmenter progressivement au cours dudit exercice, de façon à pénaliser réellement les récidivistes.

" On pourrait imaginer -- mais ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres possibles -- un barème de ce genre :

- 1ère déclaration d'accident de l'exercice :

rappel de prime de 5 %

- 2e déclaration d'accident de l'exercice :

rappel de prime de 20 %

- 3e déclaration d'accident de l'exercice :

rappel de prime de 50 %

- 4e déclaration d'accident de l'exercice :

rappel de prime de 75 %

- 5e (et suivante) déclaration d'accident de l'exercice :

rappel de prime de 100 %

"L'intérêt du système réside d'une part dans sa simplicité, tant de conception que d'application pratique, et d'autre part dans le fait que ces rappels de prime s'appliquent toujours à la prime de base (d'un montant invariable) sans la modifier. Autrement dit la sanction de la faute de conduite étant donnée immédiatement et une fois pour toutes, elle ne suit pas l'assuré, dont la prime de base reste inchangée. C'est toujours cette même prime qu'il aura à payer à l'échéance suivante.

" De ce fait il n'a aucune raison de quitter sa compagnie s'il est satisfait de ses services en espérant obtenir ailleurs un tarif plus avantageux qui effacerait, au moins partiellement, les conséquences financières de ses mauvais résultats passés (comme cela se produit dans le système actuel)".

Pour concrétiser cette solution, prenons *l'exemple* d'un assuré dont la prime de base annuelle serait de 100 000 Francs. Une première année se passe sans accident : aucun rappel de prime. A l'échéance il paiera pour une nouvelle année d'assurance 100 000 FRs.

Au cours de ce nouvel exercice il déclare 3 accidents : il devra payer successivement 5 000 FRs. (5 %) puis 20 000 Frs. (20 %) puis 50 000 Frs. (50 %), soit au total 75 000 Frs, représentant une majoration de prime dans l'année de 75 %. Mais à l'échéance, la prime qu'il aura à régler pour une nouvelle année d'assurance sera toujours de 100 000 Francs.

L'auteur termine en concluant : " Ce procédé de pénalisation au coup par coup..inciterait les automobilistes à ne pas déclarer les petits sinistres puisque le fait de s'arranger à l'amiable leur coûterait finalement moins cher du moment que les dégâts seraient inférieurs à ce que représenterait leur rappel de prime.

Par ce biais on atteindrait d'une façon souple un résultat équivalent à celui de la franchise ".

Jerôme prévoit en plus de ce système de pénalisation, l'institution d'une "prime de fidélité" destinée à attacher l'assuré à sa Compagnie et par là même justifiée puisqu'en freinant naturellement les mouvements des assurés, elle concourrait à contenir les frais généraux.

CHAPITRE III.-LA REASSURANCE

La Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance comme son nom l'indique, est la seule de la place qui pratique de la Réassurance. En effet, ceci se comprend aisément, car toutes les autres sociétés sont des agences de Sociétés étrangères pratiquant l'assurance au Mali, à ce titre c'est leur siège qui s'occupe directement de placer leurs affaires en Réassurance.

La Compagnie de réassurance reçoit donc, en théorie, une part de tous les risques d'une branche d'une société d'Assurances. On conçoit immédiatement que si le principe de l'assurance est la répartition des risques pris un par un, le principe de la réassurance est la répartition des ensembles de risques (des "traités") pris Compagnie par Compagnie, et ce non plus à l'échelon d'un pays, comme l'Assurance directe, mais à l'échelon international. Enfin cette répartition est également dans le temps, la durée d'association entre l'assureur et le réassureur permettant le nivellement des résultats sur un certain nombre d'années.

Le réassureur permet ainsi aux Compagnies d'assurance de passer le cap des mauvais résultats, auxquels elles n'auraient pu faire face seules, surtout si ceux-ci durent plusieurs années de suite, comme il arrive souvent. Quoi qu'il en soit le réassureur lui-même cède souvent à son tour "rétrocède" une partie des "traités" qu'il a acceptés, soit un par un, soit en les groupant dans ce qu'il appelle des "Pools", refaisant en quelque sorte avec ces "traités" ce que l'assureur direct avait fait avec ses "risques". Ces rétrocessions, il peut les faire essentiellement pour deux raisons :

1°- S'il estime qu'il est trop lourdement engagé sur tel ou tel "traité" ou dans tel ou tel pays.

2°- S'il veut obtenir en échange, toujours pour parfaire sa répartition, telles affaires qu'il ne pourrait obtenir sans contrepartie c'est ce qu'on a appelé la "réciprocité" que pratique à l'heure actuelle la CNAR et la Caisse Nationale de Réassurance du Cameroun d'une part, la CNAR et la Société Nationale du Congo d'autre part.

I.- ASPECTS TECHNIQUESA - Notion de Traités

Le contrat qui régit les rapports entre le cédant (ou le rétrocedant) et son réassureur porte le nom de traité. Ce contrat présente une grande similitude avec le contrat d'assurance étant donné que, comme celui-ci, il vise à fixer les modalités d'une "opération par laquelle une des parties au contrat se fait promettre par l'autre partie, moyennant une rémunération, une prestation en cas de réalisation d'un risque".

.../

Le traité de réassurance est considéré comme un véritable contrat d'assurance, d'une part il en a les caractères juridiques, il peut d'autre part, être obligatoire pour les parties ou n'avoir, au contraire, qu'un caractère facultatif.

Le traité facultatif est l'expression des parties de n'être pas liées en permanence : on traite librement, soit sur une affaire soit sur un groupe d'affaires, mais on n'engage pas l'avenir.

Si le traité d'assurance est considéré comme un contrat, il va lieu de poser la question de savoir, par qui est établi ce traité ?

Le traité est généralement établi par un réassureur appelé "réassureur" leader" de commun accord avec l'assureur direct. Il est fait en plusieurs copies et envoyé à l'assureur direct qui se charge à son tour de choisir d'autres réassureurs. L'assureur direct avertit alors ses réassureurs à la fin de chaque exercice, en leur signifiant qu'il les intéresse à tel pourcentage de l'ensemble (ou partie) de ses affaires.

B - BORDEREAU D'APPLICATION

Le fonctionnement du traité de réassurance est réalisé par le moyen de documents appelés "bordereau d'application" que le cédant adresse au réassureur afin de tenir celui-ci informé de ses obligations au fur et à mesure de la souscription, de la modification ou de la dénonciation des engagements de l'assureur direct vis à vis de ses assurés.

Le bordereau contient donc un certain nombre de renseignements tels que : nom de l'assuré, nature et importance des risques garantis, conservés et cédés, montant de la prime directe, montant de la prime créditée (ou débitée, s'il s'agit d'annulations) au réassureur.

Si l'usage de bordereau tend cependant à disparaître, en raison de la charge que leur établissement présente pour le cédant, en contrepartie le cessionnaire possède alors la possibilité de consulter au siège de l'assureur direct, les documents susceptibles de l'intéresser.

C.- COMPTE TRIMESTRIEL

A la fin de chaque trimestre, la CNAR établit un compte par traité et par catégorie (Quote part et excédent de plein). Ce compte est envoyé aux différents réassureurs afin qu'ils puissent suivre l'évolution des affaires; sans qu'il n'ait besoin de se déplacer à chaque fois. A la suite de chaque solde (trimestriel), le traité prévoit en général le transfert de solde, si celui-ci est en faveur du réassureur. Après l'établissement des comptes, un délai de 21 jours est donné au réassureur pour vérifier l'exactitude des comptes.

- si le compte est débiteur : il faudra 3 semaines pour régler la cédante

- si le compte est créditeur : 3 semaines également pour régler le réassureur.

D.- NECESSITE DE COORDINATION ENTRE LE SERVICE DE REASSURANCE ET LES AUTRES SERVICES

Rappelons une fois encore, qu'un traité est comme un contrat d'assurance avec ses limites de garanties et ses exclusions de risques figurant en appendice.

L'un des soucis du service de production est de souscrire des contrats, dans un but purement commercial afin d'augmenter les primes émises de la société. On ne serait lui en tenir rigueur car avant tout la fonction commerciale dans une société d'assurance est dévolue au service de production.

Doté de cette fonction commerciale dans un marché de concurrence, où chaque assureur est à la recherche constante de nouveaux risques, il arrive comme c'est très souvent le cas que le service de production accepte de couvrir un risque parce que les primes à encaisser sont substantielles. Ce n'est qu'après la souscription du contrat par les deux parties, que le service de réassurance en est informé, pour qu'il en avise ses réassureurs.

Ce manque de coordination entre le service de production et le service de réassurance peut poser à ce dernier deux problèmes sérieux à savoir :

- soit que le risque garanti fait l'objet d'une exclusion du traité de réassurance,

- soit que le risque garanti dépasse le plein de souscription.

.... /

C'est alors que le service de réassurance avise son réassureur au moyen de télex dont le délai de réponse peut être de 24 heures à 48 heures. Si l'inévitable se produisait, c'est-à-dire qu'arrive entre temps un sinistre avant l'avis favorable (ou défavorable) du réassureur, la société d'assurance ici la cédante prendrait seule tout le sinistre en charge. Si le sinistre est très important, ceci pourrait entraîner une faillite éventuelle de la Société en question.

II.- QUELQUES MODELES DE TRAITES PASSES ENTRE LA CNAR ET SES REASSUREURS

A.- TRAITE EXCEDENT DES SINISTRES

Le principe est le suivant : il n'est plus question ici pour l'assureur de céder un pourcentage des risques qu'il a acceptés, moyennant le même pourcentage des primes perçues (réassurance en quote-part et réassurance en excédent de capitaux). L'assureur conserve au contraire tous ses risques, ne se déchargeant sur le réassureur que de la part de chaque sinistre dépassant un chiffre fixé d'avance (" excédant " ce chiffre) ; pour cela il verse au réassureur une somme, généralement faible, dont le montant est très difficile à mettre au point dans la pratique, et qui varie d'une année à l'autre en fonction de l'expérience passée.

En d'autre terme l'assureur direct ou le cédant ne garde à sa charge qu'un montant déterminé d'un sinistre désigné sous le nom de "priorité".

CALCUL DE LA PRIME

Dans le traité excédent de sinistre le taux de prime est le pourcentage de l'assiette de primes encaissées par la cédante. La prime peut être :

- soit fixe ou annuelle
- soit variable ou triennale.

Ce taux de prime qui sera payé au réassureur est déterminé par le rapport :

$$\frac{\text{Total des sinistres}}{\text{Total des primes}}$$

Généralement l'assureur direct verse en attendant une prime provisoire dont le taux est fixé dans le traité. A la fin de la troisième année, on établit un compte définitif d'ajustement et on procède à la compensation.

Le traité^{en} excédent de sinistre à l'avantage de permettre aux réassureurs d'éviter des engagements excessifs ou dangereux de leurs cédants, soit en faisant varier la priorité en fonction d'un indice déterminé, soit en se réservant de prendre en main la procédure de règlement d'un sinistre lorsqu'il doit mettre en cause leur garantie.

CAS PARTICULIER DE L'AUTOMOBILE

Le risque automobile avec sa garantie R.C. obligatoire est de loin le plus important et le plus mauvais des risques souscrits par les assureurs. Au Mali le phénomène est aggravé par la faiblesse du niveau des primes encaissées, niveau qui date de 1970.

Les assureurs ne trouvent leur salut qu'en réassurance. Le réassureur permet ainsi aux Compagnies d'assurance de passer le cap de mauvais résultats, auxquels elles n'auraient pu faire face seules, surtout si ceux-ci durent plusieurs années de suite comme il arrive souvent.

En matière d'assurance Automobile, malheureusement, il n'est pratiquement plus possible de parler de cycles de compensation géographique ou d'étalement dans le temps, les résultats ayant tendance à se révéler de plus en plus mauvais en permanence et partout. C'est pourquoi à l'heure actuelle il n'existe pratiquement plus dans le monde d'autre forme de réassurance automobile, et toutes les compagnies d'assurance sont protégées par des traités en excédent de sinistre.

Partant de toutes ces considérations, pour fixer la prime de réassurance en excédent de sinistre, le réassureur établit une statistique des sinistres sur un certain nombre d'années.

1°- Exemple pratique de traité Auto Excédent de sinistres

a)- Conditions du traité

Priorité : 5 000 000 FM

Portée : 200 000 000 FM

b)- Prime de réassurance (Fonction de $\frac{\text{Sinistres}}{\text{Primes}}$)

Ajustement annuel

Prime provisoire : 9% de l'encaissement antérieur
(dans notre cas : 300 000 000 FM)

minimum : 6%

Maximum : 13%

Chargement : $\frac{100}{80}$ (marge de sécurité)

c)- Réalisations de l'exercice

- Encaissement de la cédante : 400 000 000 FM
- Sinistres survenus au cours de l'exercice

S1	=	4 000 000
S2	=	10 000 000
S3	=	500 000
S4	=	25 000 000
S5	=	4 900 000
S6	=	5 000 000
S7	=	20 000 000
S8	=	15 000 000
S9	=	100 000
S10	=	4 500 000

Pour l'ensemble des sinistres survenus au cours de l'exercice le réassureur ne prendra en charge que les sinistres dont le montant dépasse la priorité (5 000 000) dans notre cas : S2, S4, S7 S8 d'où le tableau ci-dessous.

SINISTRES	MONTANT	PRIORITE	PART REASSUREURS
S2	10 000 000	5 000 000	5 000 000
S4	25 000 000	5 000 000	20 000 000
S7	20 000 000	5 000 000	15 000 000
S8	15 000 000	5 000 000	10 000 000
TOTAL			= 50 000 000

La charge des sinistres est alors :

$$\frac{50\,000\,000 \times 100}{400\,000\,000} = 12\%$$

Enfin, pour la sécurité du réassureur, on ajoute un chargement en introduisant dans le rapport défini ci-dessus un coefficient supérieur à 1. Ce coefficient est assez généralement voisin de 1,25 ou de 1,50, mais il se définit assez curieusement par un rapport : 100/80 ou 100/70.

.../

Dans notre cas en appliquant le coefficient 100/80 au taux de prime trouvé (12%) nous aurons :

$$\frac{12 \times 100}{80} = 15\%$$

Nous constatons alors que le taux de 15% est supérieur au taux de 13% qui figure dans l'appendice du traité. Puisque le traité est un contrat liant les deux parties, dans ce cas on prendra le taux de 13% au lieu de 15%.

La prime de réassurance sera alors :

$$\frac{400\ 000\ 000 \times 13}{100} = 52\ 000\ 000$$

Nous savons par ailleurs d'après les conditions du traité que la cédante a payé une prime provisoire qui correspond à 9% de l'encaissement antérieur c'est-à-dire 300 000 000 FM.

Donc la prime provisoire payée se chiffre à

$$\frac{300\ 000\ 000 \times 9}{100} = 27\ 000\ 000\ \text{FM}$$

A la fin de l'exercice la cédante règlera le reliquat de prime restant à payer c'est-à-dire : 25 000 000 FM

2°- Clause de stabilité

Si le règlement d'un sinistre dure plusieurs années, comme dans le cas d'un accident d'automobile ou quatre à six années, peuvent s'écouler entre la date du sinistre et son règlement définitif, le montant du sinistre peut être fortement influencé par la dévalorisation, par la variation du coût des prix. La part du réassureur dans le sinistre va donc augmenter au fur et à mesure de la dévalorisation.

Pour éviter les conséquences graves de ces variations sur les résultats du traité de réassurance, les parties conviennent souvent d'introduire une clause de stabilité dont le but est de partager le plus équitablement entre cédante et réassureur la variation du coût du sinistre consécutive à une variation de l'indice des prix.

Exemple pratique de l'application de la clause de stabilitéConditions du traité

a) - La clause de stabilité ne s'applique qu'au delà d'une variation de plus de 10%.

b) - Franchise : 5 000 000

c) - Règlement de sinistre : 20 000 000

d) - Indice de référence : 100

DATE DE VERSEMENT	MONTANT	INDICE A LA DATE DE VERSEMENT	MONTANT STABILISE
24/2/76	5 500 000	110	5 500 000
20/7/76	10 000 000	115	8 695 652
30/4/77	4 500 000	130	3 461 538
TOTAL	20 000 000		17 657 190

Montant théorique	:	17 657 190
Franchise	:	5 000 000
Différence théorique à la charge du réassureur	:	12 657 190

Répartition

$$\text{-- Part de la cédante} : 20\,000\,000 \times \frac{5\,000\,000}{17\,657\,190} = 5\,663\,415$$

$$\text{-- Part du réassureur} : 20\,000\,000 \times \frac{12\,657\,190}{17\,657\,190} = 14\,336\,585$$

Nous constatons alors qu'un sinistre qui aurait dû normalement coûter 17 657 190, coûte par le fait de la variation de l'indice des prix 20 000 000 FM.

Grâce à la clause de stabilité, l'assureur direct paiera 5 663 415 au lieu de 5 000 000 et que le réassureur paiera 14 336 585 au lieu de 15 000 000

B.- TRAITE INCENDIE

Le risque incendie est généralement un très bon risque contrairement au risque auto, c'est pourquoi les assureurs se livrent une lutte sans merci, pour la souscription d'un tel risque, car après tout il contribue dans une large mesure à équilibrer le porte feuille des sociétés d'assurance.

En 1977, dans le traité liant la CNAR à ses réassureurs, la priorité reste fixée à 10 000 000. Dans le risque incendie, la couverture de certaines unités industrielles se chiffre à des milliards de francs maliens ; c'est pourquoi le traite prévoit qu'au delà de la priorité il est institué un premier excédent et un second excédent. Au dessus de ce second excédent, le reste est placé auprès d'autres réassureurs sous forme de traités facultatifs.

La première chose qui saute aux yeux est que la CNAR par le biais de la réassurance, perd une grande partie des primes encaissées au profit de l'extérieur surtout quand il s'agit de la couverture de somme importante. Elle se rattrape néanmoins sur les commissions que lui versent les réassureurs d'un taux de 30% des primes cédées au titre de participation de ses derniers au frais d'acquisition et de la gestion de police.

Calcul du taux de rétention

La capacité de rétention se détermine généralement par des calculs statistiques en rapport avec le total des primes encaissées au cours de plusieurs exercices.

$$\text{Taux de rétention} = \frac{\text{Capital retenu}}{\text{Capital total garanti}}$$

1°- Exemple pratique

Il s'agit d'un sinistre survenu en 1974 contre les bâtiments et marchandises de la SEPOM (Société d'Exploitation des Produits Oléagineux du Mali). Je ne m'étendrai pas ici ni sur les causes du sinistre, ni sur les dégâts matériels engendrés par l'incendie, moins encore sur les modalités de règlement intervenus. Je me bornerai tout simplement à présenter le tableau ci-dessous du reste très significatif à mon sens.

Part des Réassureurs dans le règlement de sinistre

	! CAPITAUX	! %	! MONTANT SINISTRE
Rétention CNAR	! 4 000 000	! 0,18	! 233 409
Quote-Part	! 6 000 000	! 0,27	! 350 114
1er Excédent	! 300 000 000	! 13,51	! 17 518 649
2è Excédent	! 190 000 000	! 8,56	! 11 099 899
Facultative	! 1 720 000 000	! 77,48	! 100 469 649
TOTAL	! 2 220 000 000	! 100,00%	! 129 671 720

2°- Remarques

a)- Intérêt de retard

Il arrive que l'assureur pour une raison ou pour une autre, ne règle pas immédiatement à la victime le montant du sinistre causant ainsi à cette dernière un préjudice sanctionné par les Tribunaux.

Supposons que le montant du sinistre s'élève à 12 000 000 et que la priorité soit fixée à 10 000 000 ; puisque le sinistre dépasse la priorité, en principe c'est le réassureur qui aurait dû prendre en compte le paiement de cet intérêt de retard. Pour éviter de telles anomalies, le réassureur d'accord partie avec la cédante, incere dans le traité généralement que ces intérêts feront l'objet d'un décompte séparé et qu'ils seront répartis entre la cédante et le réassureur.

b)- Intérêts apportés par le dépôt aux mains de l'assureur direct.

L'assureur direct est tenu de calculer et de constituer ses provisions techniques sans tenir compte des réassurances cédées.
 " Cette disposition, inspirée par le souci de protéger les bénéficiaires de contrats, est rigoureuse, surtout si la part cédée est importante".

Il est donc prévu que les réassureurs peuvent déposer chez leurs cédants les valeurs représentatives des provisions techniques correspondant à la part des risques qu'ils ont accepté, ou bien laisser aux cédants les espèces leur permettant d'acquérir les valeurs en question. En plus ces valeurs détenues par l'assureur direct au profit du réassureur rapporte un intérêt.

En République du Mali, il n'existe pas de textes réglementant les placements des sociétés d'assurance pour que normalement la CNAR place à son tour ce dépôt des réassureurs à un taux supérieur au taux prévu par le traité de réassurance afin qu'elle réalise des bénéfices.

Ce manque de réglementation des placements arrange les sociétés d'assurance étrangères agréées en République du Mali, dans la mesure où elles ne participent aucunement pas à l'effort de développement en procédant sans cesse au transfert des capitaux recueillis par le biais de l'assurance. Toute fois il existe un consensus général au niveau des agents généraux maliens afin que l'Etat trouve dans un délai très proche une solution à ce douloureux problème d'investissement des sociétés d'assurance. C'est pourquoi le Directeur Général de la CNAR, en allant plus loin lors du dernier Conseil d'Administration de sa société a posé le problème d'une manière très explicite en ces termes : "Messieurs les administrateurs, notre société a de l'argent déposé dans nos comptes à la BDM (Banque de Développement du Mali), et nous ne savons qu'en faire il est plus qu'urgent qu'une solution soit trouvée dans le cas contraire ce dépôt continuera à faire les beaux jours de la BDM".

La conclusion que nous pouvons tirer sur ce problème de réglementation des placements et de domiciliation de certains contrats d'assurance tel que l'assurance transport est que l'Etat à tout à gagner en procédant à la mise à jour de nouveaux textes législatifs. Quant on sait que le Mali est un pays en voie de développement constamment à la recherche de capitaux pour son développement d'une part, et quand on sait que l'assurance est un moyen de collecter l'épargne d'autre part, il est grand temps que les autorités prennent des mesures pour redistribuer cette épargne ainsi collectée.

III.- LES CESSIONS LEGALES

Les Cessions Légales sont réglementées au Mali par l'Arrêté N° 87/MFC-Cab du 10 Février 1969 au profit de la CNAR qui est une société nationale pratiquant aussi bien l'assurance sur affaire directe, que la réassurance sous forme de cessions légales.

...../

La Cession Légale en réassurance signifie d'une part, que l'assureur est lié par l'obligation de céder une part de sa souscription, et que d'autre part le réassureur est obligé d'accepter l'engagement qu'on lui propose.

L'Article 1.- de l'Arrêté N° 87 dit "Les Entreprises d'Assurance Etrangères Installées au Mali cèdent obligatoirement à la Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance 10% des primes afférentes aux opérations d'assurance qu'elles réalisent. En conséquence, la CNAR participe à tous les règlements de sinistre dans la limite de sa quote-part"

L'Article 2 de poursuivre : " Pour chaque cession, la Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance alloue une Commission de Réassurance de 20%."

L'exercice de 1975 s'est soldé par une perte brute sur les opérations de cession légale de 24 992 379 FM et celui de 1976 a accusé un bénéfice provisoire de 1 315 821 FM.

Ces chiffres disent long et montrent combien de fois il devient urgent de modifier l'Arrêté N° 087/MFC-Cab surtout dans son article 2 relatif au taux de commission de 20%. Ceci est d'autant plus urgent que les primes reçues en cessions légales pendant les exercices de 75 et 76 avoisinent le montant de la participation de la CNAR à tous les règlements de sinistre dans la limite de sa quote-part. Cet équilibre (primes sinistres) est rompu à mon sens par le fait du paiement des commissions de réassurance de 20% au profit des cédantes.

Il ya lieu alors de se poser les questions suivantes :

- à quoi sont dûs les mauvais résultats de 75 et 76 ?
- ce résultat risque -t-il de se prolonger longtemps ?

La première question mérite deux réponses :

1°- Le mauvais résultat est dû à la prédominance du risque auto sur les autres risques, risque d'autant plus mauvais, que le niveau des primes d'assurance auto au Mali est l'un des plus bas en Afrique.

2°- Le mauvais résultat est dû par ailleurs au taux de Commission de réassurance très élevé (20%) allouées aux cédantes. On serait tenté là aussi de faire une comparaison entre les taux de commission des traités de réassurance accordé à la CNAR par ses réassureurs étrangers qui est de l'ordre de 30% à 35% et de créer à une injustice.

.... /

Et bien non, car ce taux de 30% ne concerne que des traités professionnels sur des risques : incendie, vol, transport, tandis que les risques R.C. auto et R.C. diverses font l'objet de traité non proportionnel en excédant de sinistres avec les réassureurs étrangers. Dans ce genre de traité, les réassureurs s'arrangent à le conclure de telle manière que les primes qu'ils perçoivent soient suffisantes pour couvrir leurs engagements en cas de sinistres.

Nous pouvons dès lors dire que : vue la prédominance du porte-feuille auto en Afrique d'une part, et vue le non paiement des commissions de réassurance aux cédantes dans les traités excédent de sinistres d'autre part, il ya lieu de ~~diminuer~~ ce taux de commission ne serait ce que pour le risque auto de l'ordre de 10%.

A la deuxième question de savoir est ce que ce résultat risque de persister longtemps encore, nous répondrons par non à condition de révaloriser les tarifs auto. En effet l'automobile constitue à elle seule à peu près les 80% du porte-feuille des sociétés d'assurance et ces prix d'achat soumis aux aléas de l'inflation mondiale. Ces prix fixés par les producteurs extérieurs ne peuvent en aucune façon rester bloqués même dans un régime de blocage de prix comme au Mali. Les primes d'assurance auto devraient être sensiblement indexées sur les prix des véhicules.

En plus il faudrait tenir compte de la tendance des tribunaux à allouer des indemnités élevées aux victimes eu égard au coût de la vie, ce qui est fort juste ; mais ils auraient dû ne pas s'éloigner des conditions objectives de l'assurance au Mali, ceci contribuerait aussi à atténuer le déséquilibre sans cesse croissant entre les primes émises en auto et les sinistres réglés aux victimes.

CONCLUSION

La fonction administrative tient une place prédominante. Elle a pour objet en son sens le plus large, de coordonner l'activité des autres fonctions, d'en assurer l'accomplissement harmonieux dans les meilleures conditions. Il paraît très difficile de parler d'une organisation "type" de l'entreprise d'assurance, trop nombreux sont les cas d'espèces. Néanmoins, les modifications dans l'activité d'une entreprise d'assurance, devraient résulter de l'évolution de l'économie du pays entraînant avec elle, le développement de l'assurance, rendent nécessaires des changements de structure et des déplacements de services. A ce titre, la compagnie d'assurance "La SOUTRA" gagnerait mieux encore en apportant un souffle nouveau à son administration de la production et des sinistres, et en créant un service du contentieux pour une bonne suivie de ses affaires.

Le service de la réassurance, qui cède les primes correspondant aux stipulations des traités conclus, doit connaître les modifications apportées tant aux garanties qu'au montant des dites primes, afin de procéder aux annulations et cessions nouvelles requises ; mais il lui faut encore être informé des sinistres survenus afin qu'il puisse réclamer leur quote-part aux réassureurs. La CNAR aura donc tout intérêt à ce que ce service de la réassurance revête une grande importance et qu'il soit confié en outre à un technicien hautement qualifié.

L'entreprise d'assurance est un investisseur institutionnel, à ce titre elle remplit en même temps le rôle d'intermédiaire financier. En ce sens s'opère un processus de transformation de l'épargne collectée sous forme de primes en investissements à long terme. Malheureusement en Afrique et plus particulièrement au Mali, en l'absence de textes réglementaires, les entreprises d'assurance qui sont des agences étrangères agréées, procédant à la collecte de l'épargne qui est par la suite transférée dans leur pays d'origine, faisant ainsi le bonheur de ces dits pays.

 } I B L I O G R A P H I E

- 1) LES ASSURANCES TERRESTRES EN DROIT FRANCAIS tome I
(Maurice Picard et André Besson)

- 2) LES SCANDALES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE
(Jerôme J; Spicket)

- 3) DIFFERANTS TRAITES DE REASSURANCE ENTRE LA C.N.A.R
ET SES REASSUREURS.