



INSTITUT INTERNATIONAL des **ASSURANCES**

B.P : 1575 Yaoundé

Tél : 00 (237) 20-71-52

Fax : 00(237) 20-71-51

E-mail : iaa@syfed.cm.refer.org

RAPPORT D'ETUDES ET DE STAGE

**THEME : L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE
DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME:
INCIDENCES SUR L'ASSURANCE.**

Préparé et présenté en vue de l'obtention du diplôme de
**MAITRISE ES SCIENCES ET TECHNIQUES
D'ASSURANCES (MTSA)**

4^{EME} PROMOTION 1998-2000

Par :
LEOPOLD NGUIFFO
Licencié en Droit Privé

Maître de stage :
M. Henri BELLE MANDENGUE
Adjoint au Directeur Marketing chargé
des sinistres et du contentieux
ACTIVA ASSURANCES

Octobre 2000

DEDICACE

A Mon père in memoriam,

A Ma Mère,

A Jean Bruno MEWONE ASSEKO
Etudiant Gabonais assassiné en
cours de formation.

**"Tu as payé un prix trop élevé pour
un métier que tu as aimé, mais que, tu
n'exerceras jamais à cause de la
cupidité humaine ."**

REPOSES EN PAIX

REMERCIEMENTS

Notre gratitude va tout d'abord à l'endroit de la Direction Générale de l'IIA, au personnel et au corps enseignant tout entier pour la qualité des enseignements à nous dispensés. Par votre dévouement et votre professionnalisme, vous avez réussi à faire de nous des assureurs dignes du 3eme Millénaire.

Ensuite, nous tenons à remercier vivement la Direction Générale de la société ACTIVA ASSURANCES, particulièrement Monsieur **RICHARD NZONLIE LOWE** son Directeur Général de nous avoir accueilli dans sa compagnie. L'expérience vécue a été exceptionnelle.

Monsieur **Pierre TAKAM** Assureur Maritime et Transport chevronné, par la qualité de vos conseils vous nous avez insufflé une nouvelle dynamique. Nous vous en sommes reconnaissants.

Mademoiselle **Anne Marie PIAHEN FEZE**, vous nous avez par votre disponibilité et vos encouragements poussé à la transcendance. C'est vous qui avez réalisé les saisies et la mise en forme de ce dossier nous permettant de respecter les délais prescrits. Vous avez toute notre gratitude.

A ma famille toute entière (particulièrement ma fille **Rol'Ande Stella** et sa maman **Angélique TCHOUAMBOU**) et à mes ami(es) **Jules Roger FOBISSIE**, **Claude François NZETAM**, **Angèle NGO NBOMBOL** qu'ils trouvent à travers cette œuvre la matérialisation de leur conseil et soutien. Ce travail représente le fruit de nombreuses privations et sacrifices que vous avez tous consentis à notre égard.

AVANT-PROPOS

Au terme de deux années d'une scolarité dense à l'Institut International des Assurances, nous avons été appelés comme de tradition à effectuer un stage pratique en entreprise. C'est ainsi que nous avons eu le privilège de séjourner cinq mois durant, du 08 Mai au 06 Octobre 2000 au sein de **ACTIVA ASSURANCES**, jeune compagnie du marché camerounais.

Les objectifs de ce stage se résumaient en deux points :

1. Appliquer dans les conditions réelles les connaissances et les méthodes qui ont fait l'objet de deux années de formation.
2. Se familiariser sur le terrain avec la pratique technique comptable, financière de l'assurance et appréhender l'environnement d'une entreprise d'assurance.

Si nous avons jeté notre dévolu sur une entreprise aussi jeune, c'est parce que nous nous sommes dit qu'il serait intéressant de vivre :

- La mise sur pied des structures d'une telle entreprise,
- L'identification des problèmes endogènes et exogènes auxquels elle est confrontée dans cette phase,
- Voir dans quelle mesure les solutions retenues permettent d'enrayer ces difficultés car très souvent, l'échec d'une société vient de ce que les difficultés de démarrage n'ont pas fait l'objet d'analyse et de propositions de solutions efficaces.

L'issue du stage devant faire l'objet d'un rapport d'études et de stage en deux parties :

- la première décrivant le cadre du stage,
- la deuxième consacrée à l'étude d'un thème technique.

Le résultat que nous présentons ici n'est certes pas exhaustif, loin s'en faut. Seulement, notre souhait est de déblayer de grands axes susceptibles de retenir l'attention de ceux qui, comme nous, auront embrassé le même dessein.

SOMMAIRE

1^{ère} PARTIE : RAPPORT DE STAGE

PAGES 5

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT D'UNE ENTREPRISE D'ASSURANCES : CAS DE ACTIVA ASSURANCES

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 6 |
| PRESENTATION GENERALE D'ACTIVA ASSURANCES | |
| I- ORGANISATION INTERNE | 8 |
| A- les directions administratives | |
| B- les directions opérationnelles | 9 |
| II- FONCTIONNEMENT | 11 |
| A- les directions administratives | |
| B- les directions opérationnelles | 17 |
| CONCLUSION DE LA 1 ^{ère} PARTIE | 22 |

2^{ème} PARTIE : RAPPORT D'ETUDES

23

THEME : L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME : INCIDENCES SUR L'ASSURANCE.

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 24 |
| I- L'EVOLUTION DU REGIME D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME. | 25 |
| A- Le régime prévu par la convention de Bruxelles | |
| B- Le régime issu de la convention de Hambourg | 27 |
| II- L'INTERET DES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT A RECOURIR L'ASSURANCE | 30 |
| A- Typologie de contrats d'assurance | |
| B- Le règlement du sinistre et l'exercice du recours | 31 |
| CONCLUSION DE LA 2 ^{ème} PARTIE | 34 |

1^{ère} PARTIE :
RAPPORT DE STAGE

**ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT D'UNE
ENTREPRISE D'ASSURANCES : CAS DE ACTIVA
ASSURANCES**

INTRODUCTION

PRESENTATION GENERALE D' ACTIVA ASSURANCES

La décennie qui s'achève restera à jamais gravée dans l'esprit des professionnels de l'assurance. En effet, elle s'est caractérisée par l'avènement de la **CIMA**¹ qui voit le jour dans un contexte où nos Etats sont en bute à une grave récession .

L'industrie des assurances du fait non seulement de cette conjoncture, mais aussi et surtout de la mauvaise gestion des compagnies, enregistre au cours de cette période les premiers retraits d'agrément. Heureusement, on assiste ces deux dernières années à une légère reprise de l'activité marquée par une nette amélioration du chiffre d'affaires, un respect accru des normes techniques et la création de nouvelles compagnies d'assurances plus solides et plus ambitieuses :

Tel est le cas **d'ACTIVA ASSURANCES**, société anonyme créée en Avril 1998 à l'initiative d'un groupe de privés camerounais et ivoiriens, bénéficiant de l'appui technique du Groupe ivoirien d'assurances **NSIA-AGCI** ²

ACTIVA ASSURANCES a obtenu du Ministère de l'Economie et des Finances en Juillet 1998 l'agrément pour présenter les opérations d'assurances dans toutes les branches **IARD**³, après l'avis favorable de la **CIMA** obtenu en Juin de la même année.

Dotée d'un capital social initial de FCFA 400 Millions, celui-ci a été au mois de Juin 2000 porté à FCFA 650 Millions entièrement libérés et en numéraires. Cette augmentation de FCFA 250 Millions se justifie non seulement par le souci des actionnaires de se conformer à la réglementation des assurances (**Article 329-3 Nouveau code CIMA**⁴) mais surtout de la volonté affichée de faire de la Compagnie l'une des meilleures de la place en terme de solvabilité.

Cette solvabilité est confortée par la présence dans son programme de Réassurance, des Réassureurs africains et étrangers parmi les plus importants (voir *infra* page 15) .

Le bilan de son activité pour la première année révèle un chiffre d'affaires de l'ordre de FCA 2,550 Milliards pour un objectif de départ fixé à FCA 1,5 Milliards. Les prévisions de

¹ Conférence Inter africaine des Marchés d'Assurances, Traité adopté à Yaoundé le 10 Juillet 1992

² Nouvelle société Inter africaine d'assurances- Assurances Générales de Côte d'Ivoire, Groupe crée en 1995

³ Incendie- Accident – Risque-Divers – Transport

⁴ Conseil des Ministres du 22/04/1999 à Dakar (République du Sénégal)

l'An 2000 se montent à FCFA 3,5 Milliards. Il s'agit à l'évidence de performances exceptionnelles sur le marché camerounais.

Pour atteindre ses objectifs, la Compagnie s'est dotée de moyens financiers, humains et matériels nécessaires. Déjà en adoptant le slogan « Le vrai visage de l'assurance », elle se donne pour ambition d'apporter plus de professionnalisme en vue de la redynamisation du marché dans un contexte où on reproche très souvent à l'assureur d'être prompt à l'encaissement des primes, mais tatillon au moment de régler les sinistres.

Sur le plan géographique, **ACTIVA ASSURANCES** a son siège social à Akwa-Douala où se trouve sa direction générale ; l'entreprise gère deux bureaux directs à savoir le bureau direct de Douala et celui de Yaoundé. Elle contrôle quatre agents généraux répartis comme suit :

- Deux à YAOUNDE pour le Centre, le Sud ,et l'Est,
- Un à GAROUA pour l'Adamaoua, le Nord et l'Extrême nord,
- Un à BAFOUSSAM pour l'Ouest et le Nord-Ouest.

Les activités du bureau de Douala s'étendent jusqu'au Sud-Ouest.

La Compagnie s'appuie également sur un important réseau de dix courtiers dont deux étrangers et huit nationaux.

Sa structuration interne est constituée d'un ensemble de directions dont :

- L'une fonctionnelle s'attèle à la liquidation de tâches administratives,
- Les autres opérationnelles ont pour vocation de présenter les opérations d'assurances.

Nous allons dès à présent nous consacrer d'une part à son organisation (I) et d'autre part à son fonctionnement (II).

I - ORGANISATION INTERNE

Dans le cadre de cette description, nous distinguerons les Directions Administratives (A) des Directions Opérationnelles (B).

A- LES DIRECTIONS ADMINISTRATIVES

Il s'agit de la direction générale (1) et de la direction administrative et financière(2).

1- LA DIRECTION GENERALE ET LES SERVICES RATTACHES

Elle est composée uniquement d'un Secrétariat de Direction dirigé par un Directeur Général par ailleurs Administrateur et Vice-Président du Conseil d'Administration.

Elle est organisée de la manière suivante :

1-1 Le Secrétariat de Direction

Il est assuré par une Secrétaire de Direction dont les fonctions évoluent vers celles d'une assistante de direction.

1-2 L'Inspection Générale

Elle est placée sous la responsabilité d'un Inspecteur Général, cadre de direction. Il a en charge la surveillance du portefeuille.

1-3 Le Service informatique

Il est assuré par un cadre de direction chargé de la gestion du réseau informatique. Ce dernier est assisté d'un adjoint. Il est constitué uniquement d'un pool de saisie.

.2 – LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Elle est placée sous l'autorité d'un directeur administratif et financier. On y retrouve les services suivants :

2-1 le service comptable et financier

Il comprend :

- **Un Chef comptable**, chargé de la gestion de la production et des sinistres sous leur aspect comptable, du contrôle et validation des imputations comptables, de l'administration du logiciel comptabilité, de la centralisation comptable des opérations de réassurance, de la comptabilité analytique et budgétaire, de l'analyse financière, de l'élaboration des rapports d'activité et des statistiques, de la supervision de l'audit des intermédiaires et des bureaux directs, de la coordination des travaux d'inventaire. Il est en outre de la coordination du service.

- **Un adjoint au chef comptable**, chargé de la gestion de la trésorerie, de la gestion des fournisseurs, de la gestion fiscale, de la gestion des immobilisations , de la gestion des placements et de la gestion de la paie.
- **Un agent comptable**, est chargé de la comptabilité générale, de la tenue des divers documents de gestion et de la liquidation des droits et impôts.

2-2 le service des affaires générales et des ressources humaines

Il est chargé de la gestion des ressources humaines et matérielles

2-3 le service de la réassurance

Il conçoit, négocie et exécute le plan de réassurance en collaboration étroite avec les autres services concernés.

2-4 le service du recouvrement et du contentieux –prime

Il initie, exécute les actions de recouvrement et apure les comptes courants des intermédiaires.

B - LES DIRECTIONS OPERATIONNELLES

Il en existe deux auxquelles il convient d'ajouter le service maladie qui est autonome. Elles ont vocation à présenter les opérations d'assurances.

1 LA DIRECTION TECHNIQUE ET DU COURTAGE

Elle est placée sous l'autorité d'un directeur technique et du courtage. Elle est chargée comme son nom l'indique de la gestion des courtiers étrangers et nationaux , du suivi de leur portefeuille et des études techniques.

Elle est organisée de la manière suivante :

- Un secrétariat chargé du courrier et de la mise en forme des contrats .
- Un pool de rédacteurs chargés de l'appréciation des risques, de la tarification et de la rédaction des contrats et des avenants.

2 LA DIRECTION DU MARKETING

Il s'agit d'une Direction Technico-Commerciale placée sous la responsabilité d'un directeur secondé par un adjoint ayant en charge le règlement des sinistres et la gestion du contentieux. Tous sont de hauts cadres justifiant d'une riche expérience dans leurs domaines respectifs.

L'organisation de la Direction du Marketing fait ressortir :

- les bureaux directs
- les agents généraux
- le département sinistre

APPENDICE : LE SERVICE MALADIE

Le service maladie est chargé de la gestion des opérations d'assurance maladie
Il sert de « pont » entre la direction du courtage et la direction du marketing.

Le service maladie comprend deux sections :

- Une section « production »
- Une section « sinistre »

Après avoir exploré la structure d'**ACTIVA**, voyons dès à présent ce qu'il en est de son fonctionnement.

II FONCTIONNEMENT

L'analyse du fonctionnement des directions administratives (A) précèdera celles des services techniques (B).

A LES DIRECTIONS ADMINISTRATIVES

Nous présenterons d'abord le fonctionnement de la direction générale, ensuite celui de la direction administrative et financière.

1- LA DIRECTION GENERALE ET LES SERVICES RATTACHES

C'est le centre d'impulsion de toute les activités de l'entreprise. Sous la responsabilité d'un directeur général, la Direction Générale définit et fixe les objectifs, élabore la stratégie d'ensemble dans le cadre de la délégation de pouvoir dont elle est le dépositaire de la part du conseil d'administration. La Direction Générale jouit d'une large délégation de pouvoir qui lui permet d'organiser et de gérer l'entreprise. Elle s'appuie actuellement sur une structure légère de démarrage. On assiste pour cette raison à la présence très remarquée des agents polyvalents au sein de l'entreprise.

Elle assure en outre la coordination des grandes fonctions de l'entreprise, dirige et anime ses collaborateurs des services techniques et opérationnels et décide de l'affectation des ressources et d'éventuels réajustement stratégiques. Pour atteindre ses objectifs, elle tient des réunions périodiques (une fois par semaine) avec le « board of directors »(corps des directeurs) dans le cadre du Comité de Direction.

Le Comité de direction est l'expression de la direction collégiale. Ses rencontres sont l'occasion de réflexion sur les grandes questions intéressant la vie de l'entreprise. C'est donc de là que partent les grandes orientations et de l'avis du Directeur Administratif et Financier « si le comité de direction n'avait pas existé il aurait fallu le créer.» Le comité de direction permet de conjurer les effets néfastes du cloisonnement à savoir « l'existence de no man's land nuisible à la communication. Il permet d'éviter les heurts individuels liés le plus souvent aux conflits de compétence⁵ »

Le Comité de Direction exploite les tableaux de bord dans l'optique d'une gestion prévisionnelle et prudentielle .Les travaux du Comité de Direction sont toujours sanctionnés par un rapport remis à chaque cadre de direction.

⁵ JEAN KWIMANG in Rapport d'étape sur mes observations sur la marche de l'entreprise, Septembre 2000

La Direction Générale sert aussi d'interface entre les partenaires ivoiriens et camerounais. Elle tient la Présidence du Conseil d'Administration (de nationalité ivoirienne) informé par les voies les plus diligentes de toutes les activités de l'entreprise. Dans le cadre d'échange de prestations de services, elle accueille souvent les partenaires techniques du Groupe NSIA-AGCI (*voir supra page 6*).

La Direction Générale est en fin de compte le centre névralgique qui orchestre toute l'activité de l'entreprise.

1-1 Le Secrétariat de Direction

Il est placé sous la responsabilité d'une Secrétaire de Direction proche collaboratrice du Directeur Général qui en assume les fonctions classiques. A savoir qu'elle :

- planifie les rendez-vous sollicités ou pris par le directeur général,
- Assure les mouvements des dossiers entrant et sortant et les dispache dans les services concernés
- Gère les correspondances,
- Gère les contrats d'abonnement avec les journaux spécialisés.

Cependant nous pouvons penser qu'avec la croissance de la société cette fonction devra évoluer vers celle d'assistante de direction impliquant des responsabilités plus étendues.

1-2 L'Inspection Générale

L'inspecteur général est chargé de la surveillance générale du portefeuille et de la confection des statistiques. Par ailleurs, il :

- Assure la transmission des documents (imprimés divers, attestations, certificats) aux agents généraux et courtiers lorsqu'ils en font la demande,
- collecte les bordereaux auprès des courtiers étrangers entre le 1^{er} et le 5 du mois
- Effectue des missions d'audit en tant que de besoin dans les agences générales et les bureaux directs,
- Recueille les avis et doléances des partenaires locaux,
- Effectue toutes les autres missions qui lui sont confiées par la direction générale,

Enfin il rapporte les travaux du comité de direction. C'est un service nécessitant une large compétence et un bon sens relationnel.

1-3 Le Service Informatique

Il s'agit d'un service très important, dont du fonctionnement optimum dépend en grande partie, la rentabilité de l'entreprise. Il lui a été consacré un budget très important. Le plan informatique est directement piloté par la Direction Générale.

Le service informatique, grâce à son serveur, centralise, coordonne et traite les opérations qui sont enregistrées dans les différents services. Il est chargé de l'administration des bases de données, de la gestion du réseau informatique, de la gestion des applications de production grâce au logiciel "Risk Manager", et de comptabilité et de finances à l'aide du logiciel "Ciel comptable". Les autres applications informatiques sont constituées de:

- la Bureautique
- la Gestion sinistre
- la Communication (internet)

Il est chargé de l'édition périodique des tableaux de bord et des bordereaux dont les plus réguliers sont :

- Le bordereau de production ventilé par point de vente, branche, catégorie, sous-catégorie, date d'effet et d'échéance de la police, prime émise .
- Le bordereau d'encaissement qui donne toute la situation et le relevé de compte du client
- Le bordereau des sinistres déclarés, réglés et à payer
- Le bordereau des recours
- Le bordereau des annulations
- Le bordereau des arriérés de primes.

Il lui est aussi dévolu la responsabilité de former le personnel à l'utilisation de l'outil informatique . La compagnie a opté pour un équipement léger, facile à manipuler mais très performant. Les machines utilisées sont d'ailleurs des plus récentes technologies et tous les services en sont dotés . Une équipe d'opératrices est chargée de saisir la production des agents extérieurs (courtiers, agents généraux, bureau direct décentralisé) ; elles éditent en outre les quittances informatiques.

Enfin le service informatique assure la maintenance des équipements informatiques par le biais des cabinets. L'informatisation n'est pas encore achevée mais les résultats actuels semblent satisfaisants.

2 LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE

Sous la responsabilité d'un directeur administratif et financier, elle

- Assure la direction des départements finances, comptabilité, ressources humaines et logistiques,
- Veille au respect des réglementations en vigueur,
- Assure l'interface avec les conseils juridiques et fiscaux,
- Elabore avec la Direction Générale le plan stratégique , le budget de la Société, la politique de financement et en assure le suivi,
- Pilote le système d'information de gestion,
- Définit avec la Direction générale la politique d'achats et gère les appels d'offres,
- Supervise la gestion du patrimoine (actif et passif),
- Définit et supervise la politique d'approvisionnement,
- Supervise l'élaboration des états financiers statistiques (CIMA et organismes professionnels),
- Prépare en concertation avec la Direction générale, les rapports d'activités et les réunions du Conseil d'Administration et les Assemblées générales.
- Coordonne le contrôle de gestion et l'audit Interne.
- Coordonne la politique et les opérations de réassurance (aspects techniques et comptables).
- Coordonne les opérations fiscales et les relations avec les administrations publiques et autres organismes.

2-1 le service comptable et financier

Sous l'autorité d'un chef comptable et financier, le service comptable et financier

- Participe à la conception et la mise en place du système d'information comptable et financière,
- Supervise et suit l'enregistrement et le contrôle de toutes les opérations comptables et financières,
- Participe à l'élaboration des états comptables et financiers ainsi que des états statistiques (CIMA ET Organismes Professionnels),
 - Participe à la préparation des rapports d'activités et des réunions des conseils d'administration et assemblées générales,
 - Participe à l'élaboration des budgets,
 - Participe à l'audit interne (dépenses, recettes et activités des intermédiaires).
 - Suit la comptabilité technique :
 - ❖ Intermédiaires (compte-courant, impayés, encaissements)

- ❖ Coassurance acceptée et cédée
- ❖ Réassurance acceptée et cédée
- ❖ Engagements techniques et leur couverture
- Participe à la mise en place et au suivi de la comptabilité analytique
- Participe à la mise en place et au suivi du contrôle de gestion,
- Assure le suivi et la mise à jour du dossier fiscal en vue d'un contrôle éventuel.

2-2 le service des affaires générales & des ressources

humaines

Sous la supervision du directeur administratif et financier :

- Assure la gestion des approvisionnements :
- Suit les investissements et les appels d'offres
- Suit les relations avec les administrations publiques et organisme publics
- Suit la liquidation des prestations familiales.
- Gère les prêts aux personnels et les autres facilités de caisse
- Pilote la politique d'œuvres sociales

2-3 le service de la réassurance

En étroite collaboration avec la direction technique et du courtage et la direction du marketing, il conçoit et exécute le plan de réassurance de la maison.

Compte tenu de sa jeunesse, l'entreprise a préféré faire apériter ses traités de réassurance par un réassureur de la sous-région. Ses réassureurs lui permettent d'accroître ses capacités de souscription et de règlement de sinistres. Elle peut donc s'attaquer sans crainte aux risques importants.

Elle compte dans son portefeuille les réassureurs qui font autorité sur le marché africain. Nous citerons ;

Pour l'Afrique :

CICA-RE

AFRICA-RE

Pour L'Europe :

SCOR

MUNICH-RE

SWISS-RE

Les cessions en réassurance sont effectuées dans le cadre des différents traités. Les affaires ne rentrant dans aucun traité sont placées en facultatives. Les opérations y afférentes étant délicates, un Traité OPENCOVER a été négocié et est en fonction depuis

le début de l'exercice 2000. Les Traités portent sur tous les types de réassurance et sont bien articulés :

- ✓ Les primes provisionnelles sont payées dans les délais.
- ✓ Les avis de sinistres sont effectués dans les délais et formes conventionnels
- ✓ Les sinistres au comptant sont liquidés à temps
- ✓ Les dépôts sont constitués dans le strict respect de la législation.
- ✓ Les opérations du compte-courant font régulièrement l'objet de synthèse. La compagnie envisage de développer la réassurance acceptée.

Nous pouvons toutefois fustiger la dispersion des opérations de réassurance entre les directions citées plus haut. Il convient d'ores et déjà d'organiser le service et le doter de moyens appropriés au risque d'avoir un résultat en deçà des attentes.

2-4 le service du recouvrement et du contentieux-prime

Ce service assume entre autres les missions suivantes :

- Coordination de la réclamation des soldes des intermédiaires avant le 10 du mois.
- Suivi en relation avec la comptabilité agence, la Direction Courtage, la Direction marketing et l'Inspection Générale des remboursements primes suite aux résiliations , ristournes et annulations.
- Apurement des comptes courants des intermédiaires en relation avec la comptabilité agence, la Direction Courtage, la Direction marketing et l'Inspection Générale.
- Coordination des relances et suivi des échéanciers clients directs. Tous les arriérés des Bureaux Directs de plus de six (06) mois sont transmis au service de recouvrement pour suivi .
- Appui aux Intermédiaires dans l'action de recouvrement et du contentieux. Tous les arriérés des Intermédiaires de plus de neuf (9) mois sont transférés au service Recouvrement pour suivi et encaissement.
- Coordonne les actions pré-contentieuses et contentieuses.
- Exerce un suivi particulier des compensations primes / sinistres d'une part et primes / factures d'autre part
- Prend en charge les recours auprès des compagnies adverses et des coassureurs en cas d'action infructueuse des services techniques compétents.
- Prise en charge du recouvrement des quotes-parts de primes auprès des coassureurs en cas d'actions infructueuses des services techniques compétents.
- Prise en charge de tous les dossiers, contentieux en cas d'actions infructueuses des services techniques compétents.

- Prise en charge des recouvrements auprès des Réassureurs et rétrocédantes en cas d'actions infructueuses du service Réassurance (solde compte-courant en faveur ACTIVA, réclamation des quotes-parts sinistres en cessions facultatives).

Elaboration des rapports d'activité périodique à la demande de la hiérarchie et proposition des mesures correctives.

B- LES DIRECTIONS OPERATIONNELLES

A l'image de toute compagnie d'assurance, les services techniques constituent l'environnement de l'activité d'assurances ; ils justifient la raison d'être de la compagnie. C'est en leur sein que s'effectuent les opérations de production et de règlement des sinistres.

Après avoir parcouru le fonctionnement des directions du courtage et du marketing, nous nous appesantirons sur le service maladie.

1- LA DIRECTION TECHNIQUE ET DU COURTAGES

Elle assure l'exploitation technique et gère en outre le portefeuille courtiers dont elle est l'interlocuteur unique. En effet, le réseau courtier réalise près de 70% du chiffre d'affaires de la compagnie. Il est tout à fait justifié que leurs intérêts soient confiés à de mains très expertes et qu'une entité spécialisée soit mise en place.

1-1 des relations avec les courtiers

Dans ce cadre, elle reçoit toutes les demandes de cotation qu'elle répertorie dans les différents registres prévue à cet effet.

S'il s'agit d'une cotation simple sur risque simple, elle est faite à l'immédiat ou dans les heures qui suivent et transmise au courtier demandeur par les voies les plus diligentes.

S'il s'agit d'une cotation délicate sur risque simple ou industriel, le réassureur est saisi par téléfax et ce dernier effectue une cotation qui peut connaître un ajustement compte tenu de l'environnement du risque.

D'une manière générale, les demandes de cotations sont effectuées dans un délai moyen de 24H.

La Direction du courtage élabore et gère les séquences de polices qu'elle affecte à chaque courtier.

Lorsqu'une cotation est acceptée par le client, la compagnie est avisée et un rédacteur apprête la police qui est ensuite transmise au secrétariat pour la mise en forme.

De manière périodique les courtiers acheminent au siège leurs états de production qui font l'objet d'un retraitement à la suite duquel un redressement peut être opéré.

Après ce contrôle, une quittance de prime manuelle est préparée et la police est transférée au service informatique pour imputation. La direction du courtage se charge dans les mêmes conditions des avenants.

1-2 des études techniques

Pour ce qui est des études techniques, elle détermine en harmonie avec les autres services la politique de souscription en vigueur dans la compagnie (sélection des risques), élabore les produits, fixe les branches. Les grandes branches assurées sont les suivantes :

AUTOMOBILE

ACCIDENTS CORPORELS ET MALADIE

RESPONSABILITE CIVILE GENERALE

TRANSPORT CORPS ET FACULTES

AVIATION

OFF SHORE

Les tarifs appliqués sont ceux du marché. Mais progressivement , la compagnie va élaborer ses propres tarifs sur la base de ses propres statistiques et de la configuration du marché.

Relevons comme innovation, l'introduction des garanties **REMBOUSEMENT ANTICIPE** et **IMMOBILISATION** en Automobile et les garanties **EVACUATION** et **ASSISTANCE** en Maladie.

Elle veille en outre à la stricte application de la législation des assurances (aspects propres à la technique d'assurance),

Elabore et analyse les différents ratios techniques et détermine les pleins de la compagnie.

Participe à la négociation des différents traités,

Rédige les conditions générales , spéciales et particulières,

Emet un avis en matière d'octroi d'agrément aux intermédiaires,

Apporte son appui aux assurés sous forme de conseil en matière de prévention et de protection des risques. En effet, un risque bien protégé dégage une faible sinistralité en retour l'assuré participe au bénéfice technique et financier. Néanmoins on a l'impression que

le rôle technique n'est pas réellement ressenti du fait de la prépondérance de l'activité de courtage. On remarque également que les polices ne sont toujours pas alimentées dans les délais. Certaines conditions générales sont en recul par rapport aux dispositions légales ou tout simplement avec l'environnement du marché ; c'est le cas des conditions générales automobiles. Il convient donc de remédier rapidement à cette situation.

2 LA DIRECTION DU MARKETING

Elle occupe une place centrale dans la vie de l'entreprise, ACTIVA tient d'ailleurs à en faire sa vitrine. Nous y avons séjourné du 7 Juillet au 06 Octobre 2000.

Il s'agit comme nous l'avons préalablement relevé d'une direction qui assume deux types de fonctions :

Une fonction commerciale, qui consiste en l'élaboration, la mise en œuvre et au contrôle de la stratégie et du plan d'action destiné à favoriser, la meilleure adéquation possible entre les produits de l'entreprise et les attentes des consommateurs actuels ou potentiels. Il revient à la direction du marketing la lourde responsabilité de gérer l'image de marque de la compagnie.

Une fonction technique à travers la souscription des risques par le biais de ses bureaux directs et agences générales , le règlement sinistre rôle dévolu au département sinistre.

Pour mener à bien sa mission, le directeur du marketing est assisté d'un adjoint chargé des sinistres et du contentieux.

Nous présenterons tour à tour le bureau direct siège et le département sinistre.

2-1 le bureau direct siège

Il est structuré comme suit :

Un responsable du bureau. Il est chargé de la prospection, des visites de risques en coordination avec sa direction, du contrôle du renouvellement des polices grâce à la tenue d'un échéancier, du recrutement, de la formation , de l'animation et de l'évaluation de la force de vente . En outre , il est chargé du suivi des encaissements par le contrôle permanent du bordereau des arriérés dans le but d'avoir au jour le jour un tableau de bord fiable.

Un producteur. Grâce à son logiciel de production, il assure la souscription directe au guichet des contrats d'assurances des diverses branches :

- Automobile mono véhicule et flotte
- Maritime et transport
- Multirisque habitation
- Multirisque petite et moyenne entreprise ou moyenne industrie
- Individuel accident

Assure la saisie informatique des contrats et quittances, réalise les cotations des projets apportés par les commerciaux et ainsi que ceux des agents généraux

Assure la rédaction et le montage des contrats toutes branches; le suivi des mouvements de ces contrats pour les retraits – renouvellement – incorporation.

2-2 le département sinistre

Comme dans toute compagnie d'assurances, le département sinistre et du contentieux à ACTIVA est chargé de recevoir les réclamations d'indemnité des assurés et des bénéficiaires des contrats d'assurances, d'en assurer l'instruction et lorsque la créance est due, de procéder à son paiement. D'autre part, il est également chargé de la gestion du contentieux amiable et judiciaire et l'élaboration des états statistiques sinistres.

Le règlement des sinistres sont de deux types : nous avons d'un côté, les règlements effectués par les courtiers dans le cadre conventionnel et de l'autre ceux qui sont directement effectués au siège. En l'état actuel, la majeure partie des sinistres est réglé par les courtiers qui transmettent ensuite les états au siège pour régularisation. Bien entendu, les règlements d'un certain montant, se font toujours après accord express du siège.

Pour les règlements effectués en direct, ils suivent le cheminement classique à savoir :

- Déclaration de sinistre à travers le remplissage d'imprimé de déclaration ou par tout autre moyen (fax ,téléphone)
- Ouverture des dossiers, par la recherche des informations dans les polices ou à l'ordinateur
- Instruction (nomination d'expert, rédaction de mise en cause, échange de correspondances avec toutes les parties prenantes).

S'il s'agit d'un sinistre qui engage la responsabilité de la compagnie la quittance de règlement est approuvée après la clôture de l'instruction et transmise à la comptabilité pour établissement de chèques.

Nous avons relevé que les déclarations des sinistres concernent toutes les branches pratiquées mais toujours est-il que les branches automobile, individuel accident, maladie et incendie enregistrent le plus de sinistres.

Le service sinistre fait face à un sous effectif ce qui ne lui permet pas de donner sa pleine mesure en outre son informatisation est embryonnaire. Il faut donc penser à renforcer l'équipe actuelle et finaliser son informatisation pour permettre non seulement une bonne exploitation des dossiers mais aussi et surtout la confection des statistiques fiables.

La structuration du département sinistre pourrait être inspirée de l'idée qui a prévalu à la création d'une direction technique et du courtage et d'une direction marketing. Dans cette optique, deux sections y verraient le jour : l'une serait chargée des sinistres des courtiers et l'autre de ceux des bureaux directs et des agents généraux. Cette organisation permettrait qu'à cette phase de l'opération d'assurance ces partenaires aient des interlocuteurs bien identifiés.

APPENDICE: LE SERVICE MALADIE

Ce service est en liaison directe avec les deux directions précitées. C'est un service intégré c'est à dire qui gère aussi bien la production que les sinistres. La section production a pour mission la cotation des risques et la confection des contrats. La section sinistre s'occupe des remboursements et des statistiques. Toute demande de cotation adressée au bureau direct ou au courtage est répercutée au service maladie qui y répond dans les 24 heures. Le service maladie cote le risque en tenant compte du tarif mis à jour par la direction technique et des particularités de garantie demandée par le client après avoir examiné le questionnaire médical.

Les contrats maladies ne sont conclus qu'avec des clients justifiant d'autres risques en portefeuille. En plus des garanties traditionnelles, consistant au remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques, l'assuré maladie a la possibilité de souscrire la garantie EVACUATION qui couvre les frais d'évacuation à l'étranger et la garantie ASSISTANCE qui prend en charge les frais de transport nécessités par la présence d'un garde-malade.

En l'état actuel la grosse proportion des remboursements est effectué par les courtiers étrangers. Ils transmettent ensuite les états de règlement au siège pour régularisation. En conséquence, les remboursements effectués au niveau de ce service, ne concernent que les assurés des bureaux directs, agents généraux, et des courtiers nationaux.

CONCLUSION

La structuration actuelle de ACTIVA est certes l'expression de sa jeunesse, mais celle-ci se justifie également par la nécessité d'une bonne adéquation entre les moyens de l'entreprise et les exigences de bonne gestion. Néanmoins, certaines mesures que nous préconisons se doivent d'être rapidement prise afin d'éviter à l'entreprise une crise de croissance.

On remarque en effet, qu'à l'augmentation du chiffre d'affaires avec son corollaire un accroissement des tâches, on y répond toujours pas par la mise sur pied des mesures correctives immédiates. Il y a donc un risque réel d'engorgement des services.

Sur le plan technique, les dirigeants pourraient mettre sur pied un corps d'inspecteurs vérificateurs au sein des services techniques qui seront chargés des visites de risques et dont les rapports aideront à une meilleure appréciation des risques. On pourrait également envisager la création d'un service de réassurance autonome. Il convient par ailleurs de systématiser le retraitement des polices au niveau du siège pour vérifier le respect des exigences techniques en vigueur. Enfin prendre des mesures pour corriger l'extraversion de la production en développant le réseau direct.

Somme toute, nous avons vécu une expérience pratique très enrichissante, laquelle conjuguée à la formation théorique préalablement reçue nous prépare réellement à l'accomplissement des tâches qui seront bientôt les nôtres.

D'autre part, durant notre stage, nous nous sommes intéressés à une branche d'assurance ancienne, en l'occurrence l'assurance maritime et transport et avons consacré des développements à un thème qui n'est pas nouveau en son genre mais toujours d'actualité et qui a suscité des analyses de la part de personnes plus avisées. Ce sera l'objet de la deuxième partie.

2^{ème} PARTIE :
RAPPORT D'ETUDES

**L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU
TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE
MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME :
INCIDENCES SUR L'ASSURANCE.**

INTRODUCTION

A l'origine, historique du mécanisme même de l'assurance, l'assurance maritime joue un rôle essentiel dans le commerce international. En effet, le chargeur de marchandises étant, de par les nombreux aléas de l' "aventure maritime " exposé au risque de perdre son bien, aura recours à la technique d'assurance en souscrivant une police d'assurance "sur facultés". De même, le transporteur, afin de couvrir les conséquences de ses fautes éventuelles, souscrira-t-il une assurance de responsabilité.

De par sa nature imprévisible et source de nombreux aléas, la mer peut empêcher le transporteur d'exécuter son obligation. Il est depuis longtemps admis que le transport maritime est un transport spécifique qui doit avoir ses propres règles et donc ses propres causes d'exonération. Cette singularité se retrouve également en matière d'assurances. En effet le code CIMA ne réglemente nullement les opérations de souscription de risques maritimes. Il se limite tout simplement à renvoyer aux législations nationales l'assurance des facultés à l'importation¹ lorsqu'elles la régissent.

Le contrat de transport est essentiellement régi au Cameroun par la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer adoptée à Hambourg le 31 Mars 1978 et qui est entrée en vigueur en 1992. Ce texte qui remplace la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 a défini un nouveau régime d'exonération de la responsabilité du transporteur de marchandises. Il est unanimement admis que le nouveau texte inspiré par les pays du Tiers-Monde est plus favorable aux chargeurs².

Les conséquences sur l'assurance sont nombreuses:

Le transporteur sachant sa responsabilité plus facilement "engageable" cherchera à négocier avec son courtier et son assureur la meilleure assurance de responsabilité possible. Le chargeur du fait certainement des contraintes liées à l'exercice d'une action en responsabilité contre le transporteur sera plutôt enclin à souscrire une assurance de biens (facultés) dont le coût sera d'autant faible que l'assureur subrogé exercera un recours dont l'issue est maintenant plus certaine.

L'intérêt pour chacune des parties d'avoir recours à l'assurance(II) sera précédée d'un aperçu sur l'évolution du régime d'exonération du transporteur.(I)

¹ Article 278 code CIMA.

² V.E BOKALLI, La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg, DMF1997 n°569.237

I- L'EVOLUTION DU REGIME D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME.

Nous envisagerons successivement le régime prévu par la Convention de Bruxelles du 25 Août 1924 (A) et celui issu de la Convention de Hambourg du 31 Mars 1978(B).

A - LE REGIME PREVU PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES

Ce texte prévoit un certain nombre de causes d'exonérations constituées par dix sept cas dits "cas exceptés" que l'on regroupe traditionnellement en trois catégories:

- les causes d'exonération relatives au navire
- celles relatives à la marchandise
- les autres causes, qui ne peuvent entrer dans les deux premières catégories du fait de leur extériorité tant au navire qu'à la marchandise.

1- LES CAUSES D'EXONERATION RELATIVES AU NAVIRE

Ces causes sont au nombre de quatre que nous présenterons les unes après les autres:

1-1 L'innavigabilité du navire

ce cas est prévu par l'article 4(1) de la convention de Bruxelles qui dispose:

« Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité... »

Ce cas permet au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité du fait de l'inaptitude nautique de celui-ci.

1-2 les vices cachés du navire

ce deuxième cas posé par l'article 4(2) exonère le transporteur dès lors que les vices allégués ont échappé à une « diligence raisonnable »

1-3 les actes d'assistance et de sauvetage- le déroutement

Les articles 4(2) et 4(4) prévoient en substance que le transporteur n'est pas responsable des dommages résultant d'un sauvetage ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer , ainsi qu'en cas de déroutement à cette fin.

1-4 la faute nautique

Ce cas exonère le transporteur de toute responsabilité des fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes ou préposés.

2 - LES CAUSES D'EXONERATION RELATIVES A LA MARCHANDISE

Il s'agit:

- du vice propre de la marchandise
- Des freintes de route
- Des fautes du chargeur

2-1 le vice propre de la marchandise

Ce cas est envisagé lorsque la perte ou le dommage résulte de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise.

2-2 les freintes de route

Encore appelé "déchets de route" se définit comme l'appréciation forfaitaire d'une perte tenue pour normale en raison de la nature de la marchandise et des conditions de sa manutention.

2-3 la faute du chargeur

Elle peut se résumer comme un reproche fait au chargeur pour n'avoir pas attiré l'attention du transporteur sur une particularité de la marchandise.

3 - LES AUTRES CAUSES D'EXONERATION

Elles sont constitués de :

- L'incendie
- Des grèves et lock-out
- Des faits constituant un événement non imputable au transporteur

3-1 l'incendie

Ce terme couvre le feu lui-même, mais également la fumée et l'eau déversée pour l'extinction.

L'article 4(2) exonère le transporteur maritime de toute responsabilité lorsque les avaries causées aux biens sont dues à l'incendie.

3-2 les grèves et lock-out

Ce cas excepté est admis pour les grèves ou lock-out ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement; que le conflit social soit interne à l'entreprise ou lui soit extérieur, qu'il s'agisse d'une grève perlée ou continue.

3-3 les faits constituant un événement non imputable au transporteur

- L'acte de Dieu défini par un auteur⁴ comme étant « tout accident que l'on prouve résulter directement et exclusivement de causes naturelles, sans aucune intervention humaine et qu'on ne peut éviter par l'exercice d'aucune habileté et soins »
- Les faits de guerre et d'ennemis publics
La notion de fait de guerre est entendu comme étant tous les actes commis par des puissances en guerre, même à l'encontre de navires neutres.
- Les émeutes et troubles civils ces deux notions ne se distinguent l'une de l'autre que par une différence d'intensité. Elles concernent toutes deux une agitation populaire souvent motivée par des revendications politiques, et ayant comme objectif de remettre en question le pouvoir.
- Le fait du prince : il est caractérisé par toute intervention forcée du gouvernement constitué ou du pouvoir gouvernant qui entrave l'exécution d'un contrat.
- Autre cause ne provenant pas de la faute ou du fait du transporteur

L'article 4(2q) permet au transporteur de s'exonérer de sa responsabilité lorsque le dommage provient de toute cause ne provenant pas du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur.

En pratique ce cas excepté permet de ne pas condamner le transporteur pour un fait d'origine inconnue qui ne pouvait répondre à la définition d'un des cas exceptés.

Dès lors que le cas est admis le transporteur est exonéré de toute responsabilité. Les règles de Hambourg entendent faire table rase de ce régime maritime classique.

B- LE REGIME ISSU DE LA CONVENTION DE HAMBOURG

De la longue liste des cas exceptés de la convention de Bruxelles, la nouvelle convention n'en maintient (2) que deux dont la présentation sera faite après un aperçu sur le nouveau système (1).

⁴ Scruton, Charterparties, 16ed. 1955

1- ABANDON DU SYSTEME D'ENUMERATION DES CAS EXCEPTES

Nous étudierons le système mis en place par la convention de Hambourg et sa conséquence.

1.1. le nouveau système mis en place

La formule posée par l'article 5 qui dispose que "le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde...à moins qu'il ne prouve que lui même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences" est le résultat des négociations entre chargeurs et transporteurs. On s'était en effet progressivement aperçu que la longue liste de cas excepté était fort avantageuse pour le transporteur notamment au regard des autres conventions internationales relatives au transport de marchandises. Le terme cas excepté est remplacé ici par celui d'événement.

Il résulte de cet article une conséquence très importante en pratique la suppression de l'exonération fondée sur la faute nautique.

1.2. la suppression de la faute nautique

Les pays des chargeurs estimaient jusque là que le maintien de ce cas excepté traduisait un avantage excessif accordé aux transporteurs.

Par contre les pays des transporteurs arguaient que la suppression de l'exonération de la faute nautique devrait avoir pour conséquence de modifier le régime juridique de la responsabilité du transporteur maritime et donc entraîner une augmentation du coût du fret. En effet estimaient-ils, du fait de l'aggravation de la situation des transporteurs, ils seront obligés de supporter des charges d'assurances plus élevées, le nombre de réclamations fondées sur la faute ayant inéluctablement augmenté. De ce fait les assureurs de responsabilité augmenteront leurs tarifs qui seront répercutés sur le coût du transport.

En outre, le prix de l'assurance ne sera pas revu à la baisse, l'assureur du propriétaire de la marchandise devant exercer de nombreuses actions récursoires, souvent hypothétiques du fait de la difficulté d'exécuter un jugement rendu contre des armateurs de certaines nationalités. Malgré la pertinence de l'argumentation, les pays des chargeurs

obtiendront gain de cause et la faute nautique ne constitue plus une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime.

2- LE MAITIEN DE CERTAINS CAS EXCEPTES

IL s'agit de l'incendie et l'assistance ou tentative d'assistance aux biens et aux personnes.

2.1. L'incendie

Le transporteur est responsable :

- i) Des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causé par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.
- ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

Ce texte opère pour ainsi dire un renversement de la charge de la preuve, celle-ci pesant désormais sur le demandeur

2.2. l'assistance ou la tentative d'assistance

Aux termes de l'article 5(6) « le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte des mesures prises pour sauver des vies ou des mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer ». Si le transporteur est exonéré de sa responsabilité quelque soit le caractère des mesures prises pour sauver des vies, concernant le sauvetage des biens il ne pourra être exonéré que si les mesures prises sont raisonnables.

A travers cette présentation, nous avons voulu démontré que la convention de Hambourg rompant avec celles de Bruxelles pose des règles sévères à l'égard du transporteur maritime qui ne pourra que difficilement s'exonérer de sa responsabilité. Celui-ci aura donc tout intérêt pour se prémunir des conséquences de ses fautes à souscrire une assurance garantissant sa responsabilité. Il en va de même du chargeur qui a tout autant sinon plus intérêt à souscrire une assurance lui garantissant la sécurité de ses opérations d'importation et d'exportation.

II- L'INTERET DES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT A RECOURIR A L'ASSURANCE.

Compte tenu des risques qui pèsent sur le transporteur à savoir supporter de lourdes réparations et sur le chargeur perte partielle ou totale de la marchandise, ils devront tous recourir à l'assurance. Après avoir présenté les types de contrats qui leurs sont proposés par les assureurs (A), nous nous appesantirons sur les mécanismes de règlements de sinistres et l'impact de la pratique du recours(B).

A- TYPOLOGIE DE CONTRATS D'ASSURANCES

Il s'agit de l'assurance de responsabilité civile souscrite par le transporteur(1) et l'assurance maritime sur facultés souscrite par le chargeur(2).

1- L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE SOUSCRITE PAR LE TRANSPORTEUR.

Comme nous l'avons relevé précédemment la convention de Hambourg met le transporteur dans une situation précaire. Ne pouvant s'exonérer que dans de rares cas, le transporteur va devoir souscrire une "bonne assurance" de responsabilité. Car les chargeurs ou leurs assureurs subrogés se sachant plus favorisés par la nouvelle convention n'hésiteront plus à agir contre les transporteurs qui se verront dans la majorité des cas obligés d'indemniser leurs clients victimes .

Il a donc pour ce faire deux options:

- S'assurer auprès d'un assureur traditionnel
- Recourir à un P&I Club⁵

Notre marché propose cette garantie dans le cadre de la police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du transporteur maritime. Cette police-type est issue d'un imprimé du 20 Décembre 1972 modifié le 14 Mai 1992. Seulement cette police n'est pas très développée dans notre marché.

Les transporteurs s'assurent presque toujours auprès des P&I Club. Ce sont des mutuelles nées en Grande Bretagne au milieu du 19^e siècle. Elles proposent de nombreuses garanties qu'on ne retrouve pas chez les assureurs traditionnels ceci d'autant plus qu'elles ne font pas de bénéfices. Ainsi leur seul objectif est d'équilibrer le montant des sinistres réglés et celui des primes collectées. A ce niveau nous pensons que les assureurs facultés gagneraient à s'intéresser davantage au fonctionnement des P&I Clubs.

⁵ Protecting & Indemnity Club

2- L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES SOUSCRITE PAR LE CHARGEUR.

L'assurance facultés est une assurance de choses. En dehors de toute recherche de responsabilité l'assureur est tenu d'indemniser la victime du préjudice que constitue la perte ou l'avarie de la marchandise Elle apparaît comme essentielle aux échanges internationaux dans lequel elle joue un rôle indéniable. Le transporteur a d'autant plus intérêt à souscrire une assurance facultés que toute action en responsabilité contre le transporteur subit un double butoir correspondant aux cas d'exonération de responsabilité et aux limitations d'indemnisation ou de "réparation". Le principe de la due diligence posé à l'encontre du transporteur signifie tout simplement qu'il n'est responsable que dans la mesure où il ne réussit pas à établir que lui-même et ses préposés ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter les dommages.

De nombreuses formules d'assurances couvrent les marchandises:

- La police au voyage prévue pour des marchandises déterminées et un trajet donné. Cette police est préconisée pour des transports occasionnels.
- La police à alimenter sorte de contrat global mais "vide" que le souscripteur remplira au fur et à mesure de ses expéditions par des déclarations d'articles qui devront indiquer la nature, la composition et la valeur de chargement.
- La police d'abonnement (ou flottante) couvre quant à elle toutes les expéditions effectuées pendant une certaine période sans que le nombre ne soit déterminé à l'avance. Cette formule présente donc le grand intérêt de la souplesse et sera utilisée par les chargeurs effectuant de nombreuses expéditions. Deux polices types vont essentiellement trouver à s'appliquer dans un contrat de transport maritime Il s'agit de la police "TOUS RISQUES" et de la police "FAP SAUF" la dernière version de ces polices date du 22 Octobre 1998.

Les assureurs facultés doivent par conséquent soigner non seulement la souscription à travers l'octroi des garanties appropriées mais aussi et surtout le règlement des sinistres.

B- LE REGLEMENT DU SINISTRE ET LA PRATIQUE DU RECOURS

L'action en responsabilité contre le transporteur des marchandises est fondée sur le contrat de transport il s'agit d'une action contractuelle, par application du droit commun des contrats, seules les parties au contrat peuvent agir. L'assureur des marchandises est

cependant recevable à exercer une telle action au lieu et place de son assuré mais à condition d'avoir réglé celui-ci préalablement à l'introduction de l'instance, d'en rapporter la preuve par une quittance subrogative. Nous nous bornerons à présenter uniquement les mécanismes généraux de règlement de sinistres en assurance maritime sur facultés (1) tout en insistant sur la nécessité d'exercer le recours (2).

1- LES MECANISMES GENERAUX DE REGLEMENT DE SINISTRES FACULTES

Le règlement des sinistres en assurance maritime sur facultés épouse dans son ensemble la même démarche qu'on retrouve dans les autres branches d'assurances à savoir :

- Déclaration de sinistre
- Constitution du dossier
- Instruction
- Paiement si les garanties sont acquises

Ces formalités ont pour objectif de prouver le dommage, d'identifier les lieux et le moment de survenance de ceux-ci afin de déterminer l'auteur c'est à dire le responsable du dommage et faciliter ainsi le recours de l'assureur contre ce dernier.

En cas de survenance du sinistre, le réceptionnaire des marchandises doit faire un constat dans le délai imparti par la police, veiller à la conservation des recours contre les tiers éventuellement responsables et prendre les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages.

Seulement ici certaines spécificités se doivent d'être relevées:

L'une des obligations qui pèsent sur le chargeur ou son représentant, consiste à formuler des réserves. Lorsque les avaries sont apparentes, le destinataire doit effectuer des réserves au moment de la livraison, ou le premier jour ouvrable suivant ce jour.

Lorsqu'elles ne sont pas apparentes, les réserves devraient être formulées dans les quinze jours à compter de la réception des marchandises (la convention de Bruxelles fixait ce délai à trois jours). Les réserves sont indispensables pour préserver le recours de l'assureur contre les tiers éventuellement responsables

Il doit requérir ensuite le commissaire d'avaries désigné dans la police ou certificat d'assurances pour les dommages apparents pouvant être mis à la charge de l'assureur. Il

convient de signaler que la non observation de l'une de ces formalités peut entraîner le rejet de la réclamation par l'assureur et/ou le transporteur.

Le dossier de réclamation doit comporter : l'original de La police d'assurance ou du certificat d'assurance, l'original du connaissement, les documents justificatifs des dommages et pertes, la preuve que le recours contre les tiers responsables a été bien conservé, les documents justificatifs de la valeur des marchandises. Pour le navire déclaré en avarie commune, deux possibilités peuvent se présenter: l'amateur peut subordonner la livraison des marchandises à la signature par l'assureur du compromis d'avarie commune ou l'armateur peut subordonner la livraison des marchandises au paiement d'une contribution provisoire.

A travers l'instruction du dossier l'assureur se consacre à une analyse des éléments de faits et de droit s'il en résulte que la garantie est acquise , il procède au paiement de l'indemnité . Dès lors il est subrogé dans les droits et obligations de son assuré et est fondé à exercer un recours.

2. LA PRATIQUE DU RECOURS

En vertu du principe indemnitaire qui régit l'assurance des dommages, l'assuré ne peut cumuler l'indemnité d'assurance payée par son assureur et l'action en responsabilité contre le tiers pour un seul et même sinistre. Un tel cumul donnerait lieu à un enrichissement sans cause au bénéfice de l'assuré. L'intérêt pour l'assureur d'exercer un tel recours réside dans l'amélioration du résultat technique de sa branche .

Les récupérations effectuées viennent en déduction de la charge sinistre. La Convention de Hambourg en durcissant le régime d'exonération de responsabilité du transporteur et en relevant son niveau d'engagement offre une opportunité aux assureurs facultés des Etats Partie. En effet le nouveau texte restreint les cas d'exonération, allonge le délai (*voir supra page 32*) de protestation pour les avaries non apparentes, porte le délai de prescription de un à deux ans et non des moindres revalorise la limite d'engagement du transporteurs (*voir infra page 34*). Il s'agit là d'autant de raisons qui devraient inciter les assureurs de marchandises à exercer les recours contrairement à ce qui s'est fait jusqu'ici .

L'exercice diligent et efficace des recours, la réorganisation du marché par l'instauration d'un certificat harmonisé et la mise sur pied d'un groupement technique de la branche maritime et transport au sein des organismes professionnels à l'instar de l'ASAC⁶ telles sont à notre avis quelques mesures susceptibles de favoriser l'essor de l'assurance transport dans certains de nos marchés.

⁶ Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun

CONCLUSION

Notre souci a été de montrer les conséquences du nouveau régime d'exonération du transporteur sur l'assurance. En effet on a pu redouter que le rétrécissement des causes d'exonération n'entraîne un désintérêt pour le chargeur par rapport à l'assurance. Il n'en est rien. Le nouveau contexte est plutôt de nature à favoriser davantage le développement de l'assurance transport ;

D'une part, le transporteur a plus que jamais intérêt à rechercher les meilleures garanties pour se prémunir des conséquences de ses fautes.

D'autre part, cet environnement est de nature à favoriser l'essor de l'assurance facultés facteur de sérénité du commerce international. Les règles de Hambourg alignent par exemple la prescription du contrat de transport sur celui du contrat d'assurance. La prescription annale devient biennale. En plus, du relèvement du niveau de responsabilité du transporteur, de 100 Livres or par colis ou unité correspondant à 823,97 DTS, on est passé à 835 DTS par colis ou unité ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant appliquée dans cette nouvelle hypothèse.

Il revient donc à l'assureur facultés de capitaliser cette évolution en dotant le service transport d'un pool sinistre efficace qui exercerait automatiquement les recours. On pourrait donc se situer à terme à un taux de recours favorable de l'ordre de 50 à 60% alors qu'il atteignait à peine 12% sous l'empire de la convention de Bruxelles. La charge sinistre devrait ipso facto afficher une baisse technique. Ce résultat aura certainement une incidence sur le tarif ou sur la consistance des garanties (faiblesse du tarif ou renforcement des garanties octroyées) ; et rendre nos compagnies plus compétitives à un moment où, des craintes sont exprimées face aux exigences de certains organismes qui demandent, la levée des barrières protectionnistes que constituent, les lois nationales⁷ faisant obligation aux importateurs de souscrire localement les facultés à l'importation.

En somme, l'assureur doit toujours autant que faire se peut tirer avantage de son environnement pour développer son activité.

⁷ Loi camerounaise n°75/14 du 8 Décembre 1975 et son Décret d'application n°76/334 du 06Août 1976 rendant obligatoire l'assurance locale des marchandises ou facultés à l'importation.

TABLE DES MATIERES

| | | |
|---|-------|-----------|
| DEDICACE | Pages | 1 |
| REMERCIEMENTS | | 2 |
| AVANT-PROPOS | | 3 |
| SOMMAIRE | | 4 |
| 1^{ère} PARTIE: RAPPORT DE STAGE | | 5 |
| <u>ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT D'UNE ENTREPRISE D'ASSURANCE : CAS DE ACTIVA ASSURANCES</u> | | |
| INTRODUCTION | | 6 |
| PRESENTATION GENERALE D'ACTIVA ASSURANCES | | |
| I –ORGANISATION INTERNE | | 8 |
| A- LES DIRECTIONS ADMINISTRATIVES | | |
| 1- <i>LA DIRECTION GENERALE ET LES SERVICES RATTACHES</i> | | |
| 1.1. le secrétariat de direction | | |
| 1.2. l'inspection générale | | |
| 1.3. le service informatique | | |
| 2- <i>LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE</i> | | 8 |
| 2.1. le service comptable et financier | | |
| 2.2. le service des affaires générales et des ressources humaines | | |
| 2.3. le service de la réassurance | | |
| 2.4. le service du recouvrement et du contentieux-prime | | |
| B –LES DIRECTIONS OPERATIONNELLES | | 9 |
| 1- la direction technique et du courtage | | |
| 2- la direction du marketing | | |
| APPENDICE : le service maladie | | 10 |
| II- FONCTIONNEMENT | | 11 |
| A- LES DIRECTIONS ADMINISTRATIVES | | |
| 1- <i>LA DIRECTION GENERALE ET LES SERVICES RATTACHEES</i> | | |
| 1.1. le secrétariat de direction | | 12 |
| 1.2. l'inspection générale | | |
| 1.3. le service informatique | | 13 |
| 2- <i>LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE</i> | | 14 |
| 2.1. le service comptable et financier | | |
| 2.2. le service des affaires générales et des ressources humaines | | 15 |
| 2.3. le service de la réassurance | | |
| 2.4. le service du recouvrement et du contentieux-prime. | | 16 |
| B- LES DIRECTIONS OPERATIONNELLES | | 17 |
| 1- <i>LA DIRECTION TECHNIQUE ET DU COURTAGE</i> | | |
| 1.1. des relations avec les courtiers | | |
| 1.2. des études techniques | | 18 |
| 2- <i>LA DIRECTION DU MARKETING</i> | | |
| 2.1. le bureau direct siège | | 19 |
| 2.2. le département sinistre | | 20 |

| | |
|--|----|
| APPENDICE : <i>LE SERVICE MALADIE</i> | 21 |
| CONCLUSION DE LA 1 ^{ère} PARTIE | 22 |
| 2^{ème} PARTIE : RAPPORT D'ETUDES | 23 |
| <u>THEME: L'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME :INCIDENCES SUR L'ASSURANCE.</u> | |
| INTRODUCTION | 24 |
| I - L'EVOLUTION DU REGIME D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR VOIE MARITIME | 25 |
| A- LE REGIME PREVU PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES | |
| 1- <i>LES CAUSES D'EXONERATION RELATIVES AU NAVIRE</i> | |
| 1.1. l'innavigabilité du navire | |
| 1.2. les vices cachés du navire | |
| 1.3. les actes d'assistance et de sauvetage- le déroutement | |
| 1.4. la faute nautique | |
| 2- <i>LES CAUSES D'EXONERATION RELATIVES A LA MARCHANDISE</i> | 26 |
| 2.1. le vice-propre de la marchandise | |
| 2.2. les freintes de route | |
| 2.3. la faute du chargeur | |
| 3- <i>LES AUTRES CAUSES D'EXONERATION</i> | 26 |
| 3.1. l'incendie | 27 |
| 3.2. les grèves et lock-out | |
| 3.3. les faits constituant un événement non imputable au transporteur | |
| B- LE REGIME ISSU DE LA CONVENTION DE HAMBOURG | 27 |
| 1- <i>L'ABANDON DU SYSTEME D'ENUMERATION DES CAS EXCEPTES</i> | 28 |
| 1.1. le nouveau système mis en place | |
| 1.2. la suppression de la faute nautique | 29 |
| 2- <i>LE MAINTIEN DE CERTAINS CAS EXCEPTES</i> | |
| 2.1. l'incendie | |
| 2.2. l'assistance ou la tentative d'assistance | |
| II - L'INTERET DES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME A RECOURIR A L'ASSURANCE | 30 |
| A- TYPOLOGIE DE CONTRATS D'ASSURANCE | |
| 1- <i>L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE SOUSCRITE PAR LE TRANSPORTEUR</i> | 31 |
| 2- <i>L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES SOUSCRITE PAR LE CHARGEUR</i> | 31 |
| B- LE REGLEMENT DU SINISTRE ET L'EXERCICE DU RECOURS | 32 |
| 1- <i>LES MECANISMES GENERAUX DE REGLEMENT DE SINISTRES FACULTES</i> | 33 |
| 2- <i>LA PRATIQUE DU RECOURS</i> | |
| CONCLUSION DE LA 2 ^{ème} PARTIE | 34 |
| TABLE DES MATIERES | |
| BIBLIOGRAPHIE | |

BIBLIOGRAPHIE

Rodière Du PONTAVICE, Droit Maritime, Dalloz 12^e Edition 1997

Ripert, Traité de droit maritime

Yvonne Lambert-FAIVRE, Droit des assurances ,Dalloz 6^e Edition

Livret Guide de l'assurance transport, AFSAT 1997

Recueil des polices et clauses d'assurance maritime et transports AFSAT 1998

Hugo BELEG, Analyse du règlement de sinistres et l'exercice des recours en assurance maritime sur facultés , mémoire IIA 1990

Roger NGANJUI SIEWE, L'Assurance maritime et transport; Développement et problèmes: cas de la CCAR , mémoire IIA 1996

Victor Emmanuel BOKALLI, Droit des transports collection cours IIA1999

Amadou NDIUGA NDIAYE, Assurance Maritime et transport collection cours IIA 1999

Code CIMA Edition 1996

Convention de Bruxelles ,25 Août 1924

Convention de Hambourg ,31mars 1978

