

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES
MARCHES D'ASSURANCE**

(CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

BP 1575 – TEL (237) 22 20 71 52 – FAX (237) 22 20 71 52

E-mail: iia@iiayaounde.com

Site web: [http:// www.iiayaounde.com](http://www.iiayaounde.com)

Yaoundé / Cameroun

**Rapport de fin d'études et de stage en vue de l'obtention du
Diplôme de Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances**

(MST-A)

**THEME: L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME
DES FACULTES A L'IMPORTATION : CAS DU MALI**

PRESENTE ET SOUTENU PAR :

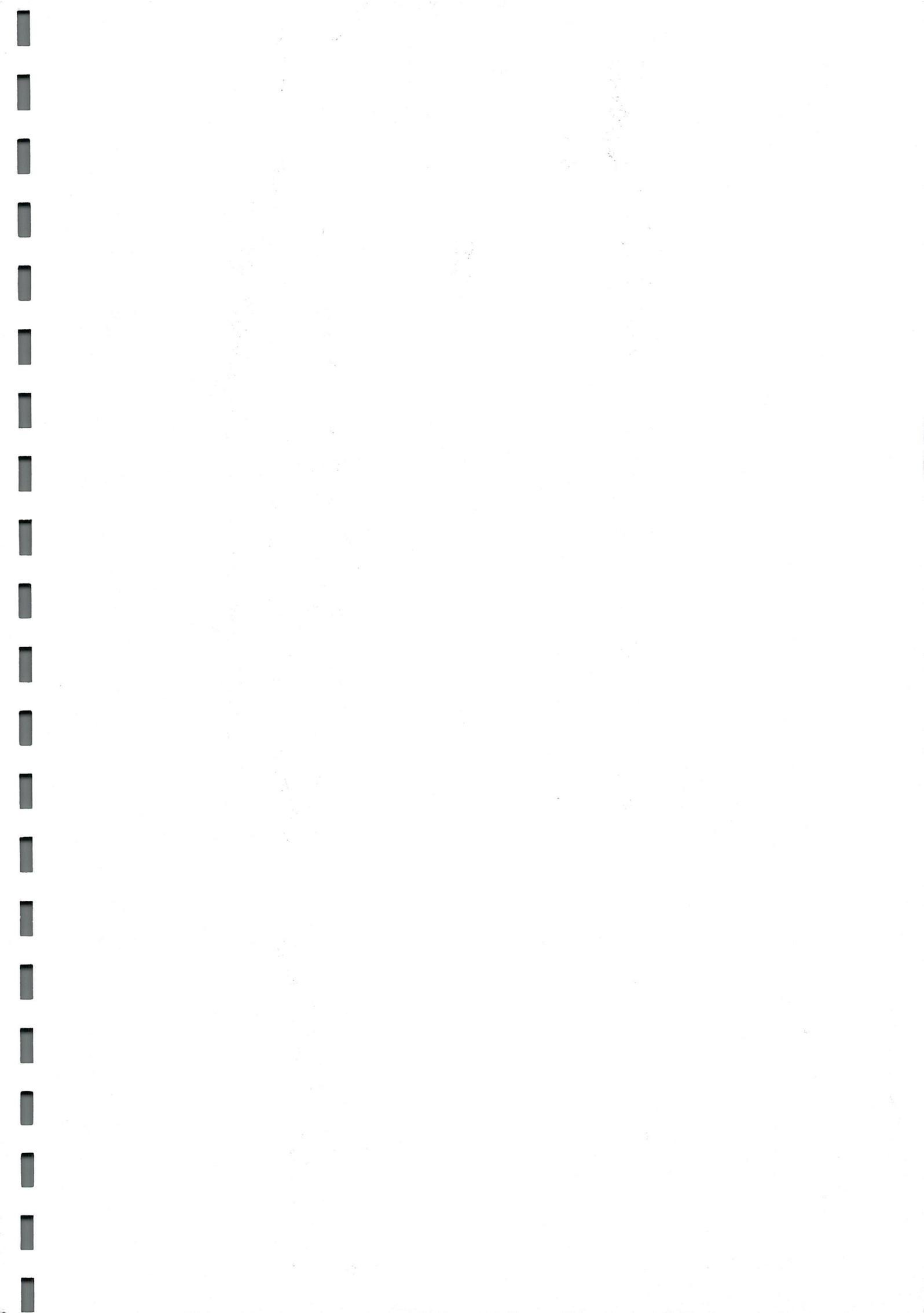
M. COULIBALY Mamadou Bédaly

SOUS LA DIRECTION DE :

M. SISSOKO Mamadou Boubacar

**Chef de Département Transport
Saham Assurance Mali**

(NOVEMBRE, 2014)



DEDICACE

A mes Amours :

Mon épouse Aminata FANE ET ma fille Coumba COULIBALY

A ma sœur, feue Mama COULIBALY

REMERCIEMENTS

Je souhaite tout d'abord adresser mes sincères remerciements à :

- ✦ Mes parents qui n'ont ménagé aucun effort pour mon éducation et ma réussite ;
- ✦ Mon épouse pour sa compréhension et sa patience ;
- ✦ Mes frères et sœurs pour leurs soutiens constants.

Je tiens particulièrement à remercier :

- ✦ M. LABAN Marcus Koffi, ancien Directeur Général de SAHAM Assurance Mali ;
- ✦ M. MAKANGUILE Bikiry, Directeur Général de SAHAM Assurance Mali ;
- ✦ M. TALL Alou, Directeur Technique et Commercial de SAHAM Assurance Mali ;
- ✦ M. OUATTARA Djibril, Directeur Administratif et Financier de SAHAM Assurance Mali ;
- ✦ M. SISSOKO Mamadou Boubacar, Responsable du département transport de SAHAM Assurance Mali.

Mes remerciements s'adressent aussi à tout le personnel de SAHAM Assurance Mali.

Enfin je tiens à remercier :

- ✦ Tout le personnel de la Division des Assurances du Mali et particulièrement feu M^{me} Ba Zeinabou MAIGA, ancienne chef de la Division des Assurances, paix à son âme ;
- ✦ La Direction Générale, le corps professoral et tout le personnel de l'IIA.

Que tous trouvent ici l'expression de ma profonde gratitude.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AN	Assemblée Nationale
CAF	Coût Assurance Fret
CIMA	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
DNTCP	Direction Nationale du Trésor et de la Comptabilité Publique
DTC	Direction Technique et Commerciale
FAP	Francs d'Avaries Particulières
IIA	Institut International des Assurances
INPS	Institut National de Prévoyance Sociale
MEF	Ministère de l'Economie et des Finances
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
ONT	Office Nationale de Transport
PV	Procès Verbal
RC	Responsabilité Civile
RM	République du Mali
SG	Secrétariat Général
TPM	Transport Public de Marchandises

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1: Primes émises par les sociétés (vie et non vie)</i>	8
<i>Tableau 2 : évolution du chiffre d'affaires de SAHAM Assurance Mali.....</i>	9
<i>Tableau 3: Primes émises par catégorie non vie</i>	9
<i>Tableau 4: Part de Marché de SAHAM Mali par catégorie en 2012.....</i>	10
<i>Tableau 5 : Taux de réduction flotte</i>	19
<i>Tableau 6: Chiffres d'affaires de l'assurance transport (2010 à 2012) en millier de francs</i>	35

LISTE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1 : Primes émises par les sociétés (vie et non vie).....	9
GRAPHIQUE 2: Primes émises par catégorie non vie	10
GRAPHIQUE 3: part de marché de SAHAM Mali par catégorie en 2012	10

RESUME

La logistique internationale repose essentiellement sur la gestion des flux de personnes et de marchandises à l'échelle internationale. Pour le cas particulier de la vente à l'international, les différentes opérations auxquelles sont soumises les marchandises au cours de leur acheminement les exposent à de nombreux risques. Les dommages et les pertes peuvent être moindre, mais aussi élevés et entraînant parfois des préjudices immenses sur le plan financier. Afin de se mettre à l'abri d'un tel risque, la solution est d'assurer ces marchandises. Pour de nombreuses législations, il s'agit d'une obligation.

En effet, sous l'impulsion de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) en 1975 dont l'une des recommandations forts enjoignait aux pays en voie de développement de maîtriser leurs marchés nationaux d'assurances, en favorisant la création des Sociétés d'assurance de droit national et en prenant les mesures nécessaires pour leur développement harmonieux. L'objectif recherché étant que ces entreprises nationales d'assurance puissent pleinement jouer leur rôle d'investisseurs institutionnels pour le financement du développement.

Tous les Etats de la zone CIMA ont, depuis des années, adopté des dispositions en ce sens.

Ces dispositions ont effectivement contribué au développement du secteur des assurances dans la zone CIMA et à la constitution des départements transports au sein des principaux assureurs y opérant.

Avec l'entrée en vigueur de ces réglementations, toutes les facultés maritimes importées sont soumises à une obligation d'assurance qui doit être souscrite auprès des sociétés d'assurance installées dans le pays de destination de la marchandise.

ABSTRACT

International logistic is essentially on managing the flow of people and goods around the world. For the particular case of international sales, the various operations which are subject to the goods during shipment expose them to many risks. Damage and losses may be less but also high and sometimes resulting in huge losses financially. In indeed, under the leadership of the United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 1975, one of the strong recommendations enjoined the developing countries to control their national insurance markets, promoting creation of insurance companies of national law and taking the necessary measures for their harmonious development. The aim is that these national insurance companies can play their full role of institutional investors to finance the development.

All states in the CIMA zone have for years adopted provisions to that effect.

These provisions have effectively contributed to the development of the insurance sector in the CIMA zone and the formation of transport departments within major insurers operating there.

With the entry into force of these regulations, all imported marine cargo are subject to compulsory insurance required to be purchased from insurance companies based in the country of destination of the goods.

Sommaire

DEDICACE.....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES GRAPHIQUES.....	iv
RESUME.....	v
ABSTRACT	vi
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE :CADRE INSTITUTIONNEL ET OBSERVATIONS DU STAGE	4
CHAPITRE I : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM ET DE SAHAM ASSURANCE MALI ET SON STATUT SUR LE MARCHE MALIEN DES ASSURANCES	5
SECTION 1 : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM.....	5
SECTION 2 : PRESENTATION ET STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHE	6
I. PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI	6
II. STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHE DES ASSURANCES 2012	8
CHAPITRE II : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET LES ACTIVITES DE SAHAM MALI.....	11
SECTION 1 : LES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	11
I. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (C.A) :	11
II. LA DIRECTION GENERALE (DG) :	11
1. <i>L'Assistante de direction</i>	12
2. <i>Le Contrôleur de gestion</i>	12
3. <i>Le département transports</i>	13
SECTION 2 : LES ORGANES TECHNIQUES ET FINANCIERS	13
I. LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE (DAF) :	13
II. LA DIRECTION TECHNIQUE ET COMMERCIALE (DTC) :	14
SECTION 3 : LES SERVICES RATTACHES A LA DTC ET LEURS ACTIVITES	15
I. SERVICE COURTAGE ET RESEAU :	15
II. SERVICE PRODUCTION AUTOMOBILE ET DIVERS :	17
III. SERVICE PROGRAMMES INTERNATIONAUX ET INDEMNISATION RISQUES DIVERS :	20
1. <i>Programmes internationaux</i>	20
2. <i>Indemnisation Risques Divers</i>	21
IV. SERVICE INDEMNISATIONS AUTOMOBILE :	23
A. DECLARATION DE SINISTRE :	23
1. <i>Ouverture physique/manuelle</i>	23
2. <i>Ouverture informatique</i>	23
B. LES SINISTRES MATERIELS (GESTION ET REGLEMENT)	23
1. GESTION DES SINISTRES MATERIELS :	23
1.1. La responsabilité civile (R.C) :.....	23
1.2. Les Risques Divers :	24
2. REGLEMENT DES SINISTRES MATERIELS :	25
2.2. Recours encaissés :	25

C.	LES SINISTRE CORPORELS (GESTION ET REGLEMENT)	26
1.	GESTION DES SINISTRES CORPORELS :	26
1.1.	CAS DES BLESSURES	26
a.	Procédures :	26
b.	Le préjudice d'une victime comporte :	26
1.2.	CAS DE DECES :	26
a.	Procédure :	26
b.	Le préjudice des ayants droits de la victime comporte	27
2.	REGLEMENTS DES SINISTRES CORPORELS :	27
V.	CELLULE DE GESTION SANTE :	27
	DEUXIEME PARTIE :L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION (CAS DU MALI)	28
	CHAPITRE I: LA REGLEMENTATION DE L'ASSURANCE MARITIME AU MALI	29
	SECTION 1: PRESENTATION DU MALI	29
	SECTION 2: NECESSITE D'UNE ASSURANCE TRANSPORT	30
	SECTION 3 : LES TEXTES DE LOIS ET REGLEMENTS EN LA MATIERE	31
1.	<i>Réglementation nationale</i>	31
a.	LOI N°81-78 / AN-RM du 15 août 1981 :	31
b.	LOI N°85-37 / AN-RM du 21 juin 1985	31
c.	DECRET N°314/PG-RM du 05 décembre 1983	32
d.	ARRETE N°3364/MF-DNTCP du 14juillet 1984 :	32
2.	<i>La réglementation communautaire</i>	33
	SECTION 4 : LE NON RESPECT DE LA LEGISLATION	34
	SECTION 5 : MANQUE A GAGNER	34
	CHAPITRE II : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME	36
	SECTION 1 : LES RISQUES AUXQUELS SONT EXPOSEES LES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT	36
	SECTION 2 : LES TYPES DE POLICES D'ASSURANCES DU TRANSPORT PRINCIPAL	37
I.	LA POLICE AU VOYAGE :	37
II.	LA POLICE A ALIMENTER :	37
III.	LA POLICE D'ABONNEMENT :	37
IV.	LA POLICE TIERS CHARGEURS :	38
	SECTION 3 : LES TYPES DE GARANTIES :	38
I.	LA GARANTIE « TOUS RISQUES » :	39
II.	LA GARANTIE FRANC D'AVARIES PARTICULIERES « FAP sauf » :	39
III.	RISQUES EXCLUS :	39
	SECTION 4 : DUREE DE L'ASSURANCE :	40
	SECTION 5 : LA VALEUR ASSUREE (Somme en risque) :	40
	SECTION 6 : LA TARIFICATION	41
	SECTION 7 : REGLEMENT DE L'INDEMNITE	42
	CONCLUSION	46
	BIBLIOGRAPHIE	47
	ANNEXES	48

INTRODUCTION

L'Assurance est une institution très ancienne, on a certes essayé d'en trouver des traces lointaines dans le droit de l'antiquité. En réalité, elle n'a fait son apparition qu'au moyen âge sous la forme de l'Assurance Maritime comme conséquence du développement du commerce de mer dans les pays du bassin méditerranéen spécialement en Italie.

Le « **prêt à la grosse aventure** » ou « **nauticum foenus** » comme l'appelaient les romains était un contrat aléatoire au terme duquel un capitaliste mettait de l'argent dans une expédition maritime avec l'espoir d'être remboursé en cas de succès de l'expédition et afin de percevoir un profit important.

Contrat d'association, de crédit et d'assurance, « **le prêt à la grosse** » avait un caractère indemnitaire. C'était une opération d'assurance inversée, car l'indemnité est payée avant le sinistre ; le prêteur jouant le rôle d'assureur paye l'indemnité avant et la récupère si le risque garanti ne se réalise pas.

En France, c'est au **XV^{ème} siècle** dans le guidon de la mer qu'il a été question pour la première fois de l'assurance Maritime. On peut également citer **l'ordonnance de Barcelone** de 1435. Mais en réalité l'assurance n'a pris son essor qu'à partir du **XV^{ème} siècle** en tant qu'activité particulière et c'est au **XVI^{ème} siècle** que nous trouvons les premiers cercles d'assureurs Maritimes, notamment celui de **Florence**, le **Cabaret d'Edouard LLOYD à Londres** qui est à l'origine des **LLOYDS** actuels : la plus grande organisation mondiale d'assurance Maritime.

Aujourd'hui, l'assurance domine toute la vie Maritime : il n'y a pas de navire qui ne soit assuré et il y a très peu de chargeurs qui ne prennent la précaution d'assurer leur marchandise.

L'Assurance terrestre est encore récente, elle date pratiquement du **XVII^{ème} siècle**. Elle fit son apparition en Angleterre sous la forme de l'Assurance contre l'incendie, à la suite du grand incendie de Londres en 1666 qui détruisit plus de 13 000 maisons et près de 100 Eglises.

Comme disait le doyen **René RODIERE** : « *Si aujourd'hui l'assurance s'est étendue à toutes les activités des hommes, elle ne règne nulle part comme sur la mer* »¹.

C'est au **XIX^{ème} siècle**, avec le développement du commerce et l'expansion économique qu'apparut l'assurance dans les ex colonies africaines.

Au Mali, comme dans la plus part des pays africains francophones, l'assurance au sens moderne n'apparaîtra qu'avec la colonisation et l'installation d'agences et compagnies françaises.

A l'accession du Mali à l'indépendance, la plus part de ces agences et compagnies se sont retirées ou ont été fusionnées en laissant les Assurances Générales de la France (**AGF**), à laquelle est venue s'ajouter une compagnie soviétique appelée **INGHOSTRAK**.

C'est ainsi qu'en 1968 que la Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance (**CNAR**), première compagnie d'assurance au Mali, fut créée. Cette compagnie, qui était à sa création une société étatique, a été privatisée suite aux reformes du Fond Mondial International (FMI) demandant la privatisation des sociétés étatiques.

C'est avec la libéralisation du secteur que d'autres sociétés de droit privé ont vu le jour telles que : **SOUTRA SA**, **SABU NYUMAN**, **ST PAUL FIRE and MARINES**, **COLINA**. Les Assurances Générales de France dont le portefeuille avait été racheté par le **GROUPE COLINA** en 1997, sont revenues quelques années plus tard (vers les années 2000) sous l'appellation de : **Allianz Mali**, et une société vie dénommée **Société Nouvelle d'Assurance Vie (SONAVIE)**.

Il faut aussi noter l'arrivée de nouvelles compagnies comme la **Nouvelle Alliance d'Assurance (NALLIAS SA à capitaux détenus à 100% par les nationaux)**, la **Nouvelle Société Interafricaine d'Assurance (NSIA)** et l'**Union des Assurances du Mali (UA-M)**.

Bien que nous constatons aujourd'hui l'essor des assurances au Mali à travers le nombre de compagnies qui y exercent et l'accroissement de leurs chiffres d'affaire et malgré le caractère obligatoire de certaines assurances, notamment l'assurance automobile, la garantie décennale et l'assurance transport des marchandises à l'importation, les maliens dans leur grande majorité tardent à intégrer l'assurance dans leur culture.

¹ RODIERE René : « Traité général de droit maritime » Tome I – Edition Dalloz

La plus part d'entre eux réduisent l'assurance à celle de la Responsabilité Civile automobile.

Le Mali, compte tenu de sa situation de pays continental et eu égard à la presque inexistence de la production industrielle locale est contraint de s'approvisionner à partir de l'extérieur. L'approvisionnement du pays aux divers biens est fortement lié à leurs importations.

Pour mieux sécuriser ces importations et sauvegarder les intérêts des importateurs, il est impératif que les risques dont leurs opérations encourent soient couverts par une assurance. D'où la nécessité d'une assurance transport des marchandises à l'importation.

Cette assurance est d'autant plus importante dans le développement du commerce de nos Etats que le législateur l'a rendu obligatoire à travers des lois.

Mais le fait seulement de légiférer est-il suffisant sans une prise de conscience, une implication et une appropriation par les principaux intervenants dans le secteur ?

En choisissant ce thème « obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation (cas du Mali) », nous avons voulu faire un état des lieux sur la mise en œuvre de cette assurance au Mali et d'apporter quelques solutions à la non application des lois en la matière.

Notre travail comportera deux parties :

PREMIERE PARTIE : LE CADRE INSTITUTIONNEL ET LES OBSERVATIONS DU STAGE

DEUXIEME PARTIE : L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION (CAS DU MALI).

**PREMIERE PARTIE :CADRE INSTITUTIONNEL ET
OBSERVATIONS DU STAGE**

Cette première partie comprend deux chapitres : le premier portera sur la présentation du **groupe SAHAM**, de **SAHAM Assurance Mali** et son statut sur le marché, le second sera consacré à la structure organisationnelle et aux activités de SAHAM Assurance Mali.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM ET DE SAHAM ASSURANCE MALI ET SON STATUT SUR LE MARCHE MALIEN DES ASSURANCES

Dans ce chapitre, nous présenterons successivement le Groupe SAHAM (section 1) et SAHAM Assurance Mali cadre de notre stage et son statut sur le marché Malien des assurances (section 2).

SECTION 1 : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM

Leader d'assurance présent dans 20 pays, le pôle Assurance du Groupe SAHAM est désormais uni sous une même identité : SAHAM Assurance. Cette présence large et multiculturelle est l'aboutissement d'une politique d'acquisitions ciblée par le Groupe SAHAM de plusieurs compagnie d'assurance leader en Afrique et au Moyen-Orient.

- Acquisition de CNIA Assurance (Maroc, 2005)
- Acquisition des Assurances Es- Saada (Maroc, 2006)
- Fusion de CNIA et Es-Saada pour former CNIA Saada assurance (Maroc, 2009)
- Acquisition du Groupe Colina (13 pays en Afrique, 2010)
- Acquisition du Global Alliance Seguros Angola (Angola, 2012)
- Acquisition de Lia Insurance (Liban, 2013)
- Acquisition de Mercantile Insurance (Kenya, 2013)
- SAHAM Finance SA, filiale de SAHAM Group, a pris le contrôle de la compagnie rwandaise d'assurance et de réassurance CORAR-AG LTD, en acquérant 66% de son capital.

Le pôle Assurance du Groupe SAHAM n'a cessé de croître au Maroc et en Afrique depuis deux décennies. Aujourd'hui, ce pôle pèse plus de 800 Millions de dollars (USD), dont 52% au Maroc, 25% en Afrique Centrale (notamment en Angola) et 17% en Afrique de l'Ouest (notamment en Côte d'Ivoire). Il rassemble plus de 1 900 collaborateurs, qui s'engagent chaque jour à répondre aux besoins de leur clientèle, pour qu'ils avancent en toute confiance dans leur vie et leurs projets.

Pour optimiser les besoins en réassurance des filiales, le Groupe SAHAM a créée en 2013 SAHAM Ré, société de réassurance en charge de partager et de déployer les meilleures pratiques de souscription.

SECTION 2 : PRESENTATION ET STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHE

I. PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI

SAHAM Assurance Mali, ex COLINA Mali existe depuis 1989. Elle a successivement acquis le portefeuille de ST. Paul and Fire (Sté Américaine) et celui des Assurances Générales de France détenu par les Agence Malienne d'Assurances (**AMA**) en **1996**. Ainsi, elle se présente au Mali comme un partenaire incontournable en matière d'assurance.

Depuis janvier 2000, SAHAM Assurance Mali, ex COLINA Mali est passée, compte tenu de son essor, du statut de succursale à celui de filiale avec un capital de **1.000.000.000 FCFA** suivant également le nouveau contexte réglementaire CIMA.

SAHAM Assurance Mali développe harmonieusement ses souscriptions dans les différents risques. Avec un chiffre d'affaires de **8 402 969 295 FCFA en 2012** et des réserves techniques entièrement représentées, SAHAM Assurance Mali est classée parmi les toutes premières compagnies du marché malien en matière de solvabilité et de chiffre d'affaires réalisé.

Elle compte parmi les clients de son portefeuille des entreprises et organisations prestigieuses et de premier ordre de la place tels que :

- **Les ambassades et organismes assimilés** comme l'Ambassade des Etats Unis, l'Ambassade de France et la plus part de leurs projets et services rattachés, l'Ambassade de la Suisse etc.
- **Les sociétés** comme, ORANGE, ANGLOGOLD, BRASSERIE DU MALI (BRAMALI), NESTLE, AIR MALI etc.
- **Des organismes humanitaires** comme USAID Santé, SIGHTSAVERS, Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Médecins Sans Frontières, Handicap International etc.
- **Des banques et établissements financiers** comme la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO-MALI), Banque d'Investissement pour le Commerce et l'Industrie du Mali (BICIM-SA), Banque de Développement du Mali (BDM-SA), ECOBANK etc.

Les produits commercialisés par SAHAM Assurance Mali :

SAHAM Assurance Mali propose à ses assurés des produits adaptés à leurs besoins grâce au travail des cadres hautement qualifiés qui évoluent en son sein et sont appuyés par une forte équipe du siège.

- **En Assurance des personnes :**
 - Maladie
 - Individuelle accidents Corporels
 - Assistance santé (évacuation et rapatriement sanitaire)
- **En Assurance de biens :**
 - Automobile
 - Multirisque habitation
 - Assurance des risques commerciaux
 - Assurance des risques industriels
 - Transport
- **En Assurance des Risques Techniques :**
 - Bris de machines
 - Tous risques informatiques
 - Tous risques chantiers
 - Responsabilité civile décennale
- **En Assurance de responsabilité :**
 - Responsabilité civile chef de famille
 - Responsabilité civile exploitation et professionnelle

II. STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHÉ DES ASSURANCES 2012

La présentation du marché au Mali en 2012

Dans l'année 2012, neuf (9) compagnies d'assurances dont sept (7) en non vie et deux (2) en vie, la formule mixte n'étant pas admise (article 326 du code CIMA) ont exercé sur le marché malien.

A l'instar de l'année 2011, le secteur des Assurances en 2012 a enregistré une croissance appréciable (3,78%) en dépit de la profonde crise qu'a traversée le pays et dont l'une des conséquences majeures a été la rupture du cycle de croissance installé depuis plusieurs années au plan macroéconomique.

Le chiffre d'affaires réalisé sur l'ensemble des Branches d'Assurance (Vie et Non Vie) qui était de **23 434 060 689 F CFA** en 2010 et **27 953 209 606 FCFA** en 2011 est passé à **29 008 616 037 FCFA** en 2012 soit une augmentation de **5 574 555 348 F CFA**.

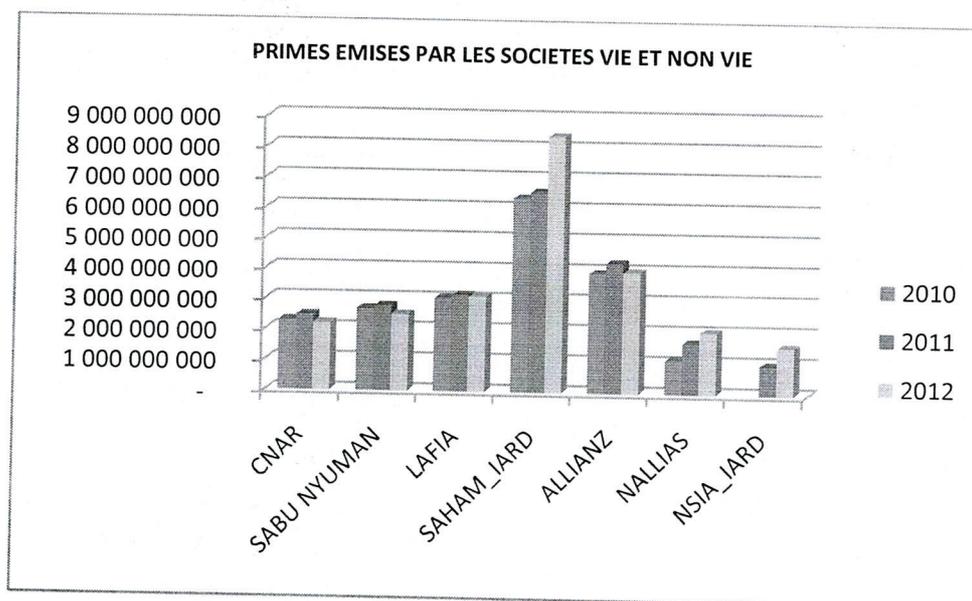
SAHAM Assurance Mali, leader du marché malien sur la période de référence² a également vu son chiffre d'affaires augmenter, passant de **6 366 104 181 F CFA** en 2010 à **8 402 969 295 F CFA** en 2012 soit une augmentation de 2 036 865 114 (tableaux 1 et 2, graphique 1).

Tableau 1: Primes émises par les sociétés (vie et non vie)

SOCIETES	2010	2011	2012
CNAR	2 292 059 083	2 458 681 244	2 207 155 868
SABU NYUMAN	2 678 996 593	2 773 555 074	2 503 585 766
LAFIA	3 057 362 453	3 143 505 841	3 108 432 707
SAHAM_IARD	6 366 104 181	6 565 192 852	8 402 969 295
ALLIANZ	3 918 396 207	4 263 584 713	3 959 853 529
NALLIAS	1 116 048 323	1 668 968 913	2 016 928 502
NSIA_IARD		955 066 401	1 554 671 318
SONAVIE	2 938 271 900	3 052 037 829	3 129 289 429
NSIA_VIE	1 066 819 939	3 072 614 728	2 125 727 611
TOTAL	23 434 060 689	27 953 209 606	29 008 616 037

Source : Direction Nationale des assurances (Rapport annuel 2012)

² La période de référence va de 2010 à 2012

GRAPHIQUE 1 : Primes émises par les sociétés (vie et non vie)**Tableau 2 : évolution du chiffre d'affaires de SAHAM Assurance Mali**

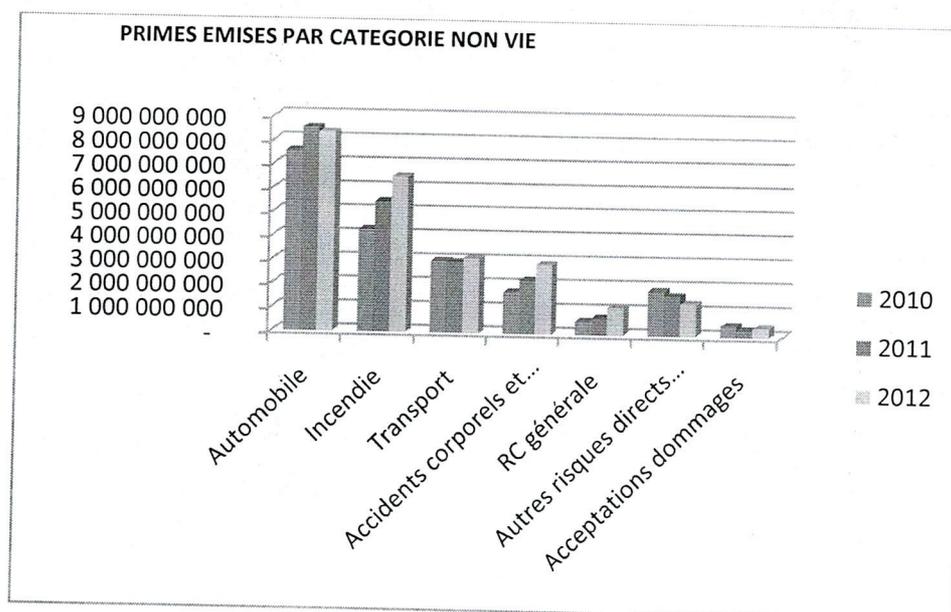
Libellés	Chiffre d'affaires		Ecart	Chiffre d'affaires	Ecart	Moy
	2010	2011		2012		
Marché	23 434 060 689	27 953 209 606	19,3	29 008 616 037	3,78	11,5
Saham	6 366 104 181	6 565 192 852	3,13	8 402 969 295	27,99	15,6

Les primes émises par les compagnies non vie ont régulièrement augmenté sur la période de référence avec l'automobile comme branche leader suivie par la branche incendie et la branche transport (tableau 3 et graphique 2).

Tableau 3: Primes émises par catégorie non vie

CATEGORIES	2010	2011	2012
Automobile	7 554 722 084	8 525 121 276	8 341 726 820
Incendie	4 273 950 230	5 464 635 149	6 512 233 938
Transport	2 987 328 977	2 950 226 948	3 116 719 656
Accidents corporels et maladie	1 732 596 850	2 241 845 242	2 905 055 225
RC générale	554 449 092	702 106 625	1 134 776 799
Autres risques directs dommages	1 872 609 762	1 658 917 422	1 350 974 076
Acceptations dommages	453 309 845	285 702 376	392 110 471

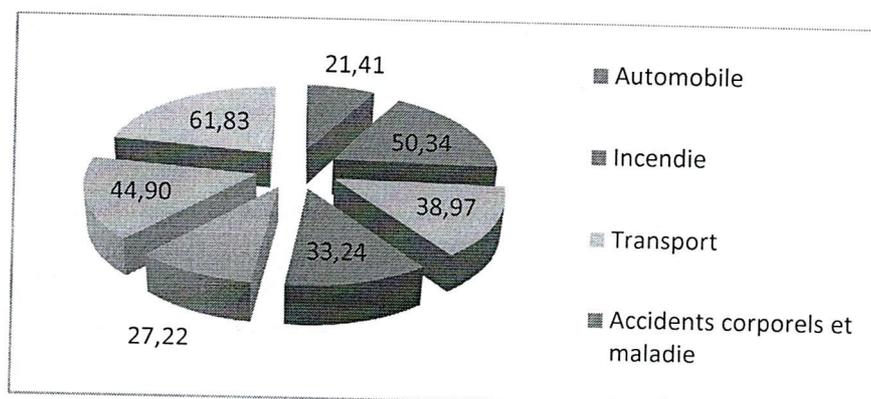
Source : Direction Nationale des assurances (Rapport annuel 2012)

GRAPHIQUE 2: Primes émises par catégorie non vie

En 2012, SAHAM Mali reste la compagnie leader du marché malien avec une part de marché de 35,38% (tableau 4 et graphique 3).

Tableau 4: Part de Marché de SAHAM ASSURANCE Mali par catégorie en 2012

CATEGORIES	PRIMES EMISES	PART DE MARCHÉ	
	2012	EN FCFA	EN %
Automobile	8 341 726 820	1 786 236 954	21,41
Incendie	6 512 233 938	3 278 582 020	50,34
Transport	3 116 719 656	1 214 606 044	38,97
Accidents corporels et maladie	2 905 055 225	965 567 280	33,24
RC générale	1 134 776 799	308 940 181	27,22
Autres risques directs domma	1 350 974 076	606 576 165	44,90
Acceptations dommages	392 110 471	242 460 651	61,83
TOTAL GENERAL	23 753 596 985	8 402 969 295	35,38

GRAPHIQUE 3: part de marché de SAHAM ASSURANCE Mali par catégorie en 2012

CHAPITRE II : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET LES ACTIVITES DE SAHAM MALI

Dans ce chapitre, nous décrirons simultanément les organes et les services composant la société, les activités menées dans chaque service ainsi que les prestations qui y sont offertes.

SECTION 1 : LES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

Ils sont constitués par le Conseil d'Administration et de Direction générale.

I. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (C.A) :

SAHAM assurance Mali dispose conformément aux dispositions de l'acte uniforme OHADA d'un conseil d'Administration.

Dirigé par un Président qui coordonne toutes les activités, le Conseil d'Administration est chargé de définir les objectifs et l'orientation de la Société. Il contrôle en permanence la gestion de la Direction Générale et arrête les comptes de chaque exercice.

Par ailleurs le C.A a pour rôle de statuer sur les problèmes d'ordre général de la société et décide aussi de la répartition du bénéfice conformément aux dispositions légales.

II. LA DIRECTION GENERALE (DG) :

Animée par un directeur Général nommé par le C.A, elle assure la gestion et engage la Société par les actes au sens des articles 122 et suivants de l'Acte Uniforme de l'OHADA. La Direction Générale est chargée d'exécuter les décisions du C.A et de coordonner les activités de la Direction Technique et Commerciale et de la direction Administrative et Financière. Elle a pour rôle de définir les attributions des différents services, de même que le règlement intérieur et veille à l'application des instructions des notes de services.

La Direction Générale définit les orientations stratégiques et managériales de la Société. En outre, elle assure le pilotage de la politique générale de la Société. Aussi elle supervise, coordonne et contrôle les activités de chacun des départements.

Sont sous l'autorité directe du Directeur Général (D.G):

1. L'Assistante de direction

Collaboratrice directe du D.G, elle est chargée de :

- l'élaboration des courriers ;
- la réception, l'envoi, l'enregistrement et le classement des courriers physiques et électroniques ;
- la préparation (organisation) des réunions hebdomadaires ;
- l'organisation de l'agenda du DG ;
- l'accueil des visiteurs et réception des appels téléphoniques ;
- etc.

2. Le Contrôleur de gestion

Le contrôle de gestion est le processus par lequel les dirigeants s'assurent que les ressources sont obtenues et utilisées avec efficacité (par rapport aux objectifs) et efficience (par rapport aux moyens employés pour réaliser les objectifs de l'organisation).

Le contrôleur de gestion a pour rôle d'aider la Direction générale:

- A prendre des décisions :

Tout d'abord, il fournit les informations chiffrées nécessaires à la réflexion stratégique de la Direction Générale,

Puis il assiste les dirigeants dans la traduction en termes économiques des politiques retenues afin de bâtir un plan correspondant aux options choisies.

- Dans la planification

Il s'agit de découper les plans stratégiques en court et moyen terme.

Le court terme correspond à ce que l'on appelle le budget opérationnel, regroupant les objectifs et les plans d'actions pour l'année à venir.

- Dans la mise en œuvre de la politique retenue

L'exécution des plans d'action en vue d'atteindre les objectifs fixés.

- Dans l'analyse des réalisations

Cette étape consiste à assurer un suivi précis des réalisations.

L'analyse des réalisations permet de comprendre l'origine des résultats obtenus et de proposer les actions correctives à mettre en œuvre pour arriver le plus près possible des objectifs prévus.

3. *Le département transports*

Le département transport est un service autonome compte tenu de sa particularité.

Contrairement aux autres branches dont la production et la gestion des sinistres sont assurés séparément par deux services distincts, la production et le règlement des sinistres transports sont gérés par un même service.

Ses activités seront développées dans la deuxième partie de notre travail.

SECTION 2 : LES ORGANES TECHNIQUES ET FINANCIERS

Ils regroupent les Directions Administrative, Financière et Technique de la société.

I. LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE (DAF) :

Cette Direction est chargée d'animer et de coordonner l'ensemble des activités relatives aux finances et à la comptabilité de la Société. Elle établit les états financiers et assiste la Direction Générale dans ses relations avec les institutions financières.

Elle est dotée :

- d'un service Comptable qui se charge de transcrire sous forme d'écritures comptables toutes les opérations de la société et de l'élaboration des états financiers conformément aux dispositions du code CIMA.
- d'un service de recouvrement des créances sur les clients tant en direct que chez les intermédiaires.
- D'une caisse au niveau de laquelle sont effectués les paiements au comptant (espèces ou chèques) des quittances de primes émises par les services de production.
- d'un service administration et Moyens généraux qui est chargé de :
 - la commande et achat des articles et mobiliers de bureau ;
 - Assurer tous travaux de réparation et d'entretien, ...
 - la Rédaction de courriers ;
 - le Classement des courriers et autres documents administratifs reçus par le DAF ;
 - la Rédaction de documents administratifs délivrés au personnel (documents de congés, répondre aux demandes de permission, ...) ;
 - le Suivi de l'état des contrats à durée déterminée (C.D.D) et Stages ;
 - la Déclaration des salariés auprès de l'Institut National de Prévoyance Sociale (I.N.P.S) : relation avec L'I.N.P.S pour tous documents à remplir et retourner ;
 - la Gestion des ressources humaines : suivi des dossiers du personnel et autre.

II. LA DIRECTION TECHNIQUE ET COMMERCIALE (DTC) :

Cette Direction a pour activités principales exécutées à travers ses services rattachés, la souscription de contrat, la gestion de sinistre et les actions commerciales.

Elle est notamment chargée de :

- Etudier les appels d'offre;
- Organiser des visites de risque avec ou sans l'intervention d'experts ;
- Analyser chaque risque à assurer et vérifier dans quelle mesure il peut être garanti par le contrat proposé ou déjà souscrit ;
- Accepter ou refuser de garantir les risques. En cas d'acceptation, définir les conditions de souscription (garanties spécifiques, taux de cotisation et franchises, plafond de garanties, mesures de prévention, exclusions) dans les quelles les risques peuvent être assurés, co-assurés et réassurés ;
- Rédiger des projets de contrat sur mesure avec aménagements nécessaires aux cas particuliers ;
- Répondre aux questions de la clientèle ou des intermédiaires (Agents généraux et courtiers) sur la proposition de contrat (montant des garanties proposées et critères de tarification) ;
- Participer avec les commerciaux et Agents généraux aux négociations avec les clients permettant de finaliser l'offre de souscription ;
- Suivre l'évolution des contrats au niveau commercial et technique, analyser leur rentabilité et procéder, si nécessaire, aux ajustements de la tarification en fonction de nouveaux paramètres ;
- Rédiger des guides et documents d'information ;
- Entretenir et développer les liens commerciaux avec les clients et avec les intermédiaires (courtiers) ;
- Enregistrer les déclarations de sinistres, les évaluer et indemniser les victimes.

Elle est aussi chargée de la réassurance et de la coassurance.

Elle a en son sein :

- ✓ un service Courtage et Réseau ;
- ✓ un service de production Automobile et Divers ;
- ✓ un service Programmes Internationaux et Indemnisation Risques Divers ;
- ✓ un service Commercial et Marketing ;
- ✓ un service Indemnisations Auto ;
- ✓ une cellule de Gestion Santé ;

SECTION 3 : LES SERVICES RATTACHES A LA DTC ET LEURS ACTIVITES

I. SERVICE COURTAGE ET RESEAU :

Ce service est chargé de la mise en place des contrats Risques Divers, de l'émission d'avenants et de la bonne marche des relations entre la Société et les intermédiaires (Agents Généraux et courtiers).

Mise en place des contrats :

La connaissance du risque est un préalable avant l'octroi d'une couverture. Tout risque proposé en souscription fait l'objet d'une description à travers un formulaire de présentation de risque (questionnaire) dûment rempli par le proposant dans tous ses points. Après analyse du questionnaire, une vérification physique (visite de risque) suivie d'un rapport technique complet pourrait être envisagée, apportant ainsi des éléments d'appréciation pour la souscription de toutes les garanties demandées, **notamment en fonction des capitaux et de la particularité du risque.**

Après ce préliminaire, une proposition est faite et soumise à la signature du proposant pour approbation. Si le proposant accepte cette proposition, le rédacteur édite le contrat. Le client procède au règlement de la prime par chèque, virement ou en espèces à la caisse qui lui transmet un reçu de caisse en retour. Il peut aussi procéder à la signature d'une lettre d'engagement dans les cas suivants :

- Le montant de la prime excède quatre vingt (80) fois le SMIG annuel (à l'exception des contrats des branches auto, maladie et marchandises transportées) ;
- Le client est un organisme public.

Les produits concernés et leurs principaux éléments de tarification sont entre autres:

- Multirisque professionnelle :

Les éléments à communiquer sont :

- Raison sociale du proposant ;
- Adresse professionnelle et situation géographique du risque à assurer ;
- La ou les activités de l'entreprise à assurer ;
- La qualité du proposant (s'agit-il d'un locataire ? ou d'un propriétaire ?) ;
- La valeur du loyer mensuel (pour un locataire) ou du bâtiment (pour un propriétaire) ;
- Valeur du contenu (matériels, mobiliers, marchandises...) du bâtiment à assurer ;
- Les mesures de prévention et de protection.

- Responsabilité Civile Chef d'Entreprise (RC) :

Les informations nécessaires pour la tarification sont :

- Une description des activités de l'Entreprise avec indication du ou des lieux où elles sont exercées ;
- Le chiffre d'affaire annuel ;
- La masse salariale ;
- Le nombre d'employés.

- **Assurance Maladie :**

En maladie seul le groupe est admis, l'individuelle n'est donc admise que lorsque la personne souscrit une assurance complémentaire (Multirisque, IAC etc.).

Les informations à communiquer sont :

- Nom et prénoms des personnes à assurer ;
- Leurs âges ;
- La territorialité de l'assurance : trois options sont proposées (Mali exclusivement, Mali plus pays limitrophes et Mali plus monde entier) ;
- La nature de la couverture (remboursement direct ou Tiers payants) ;
- Le taux de couverture (80% ou 100%).

NB : en maladie trois systèmes sont proposés (le Remboursement direct, le Tiers Payant et le système mixte).

- **Individuelle Accidents :**

Elle est souscrite individuellement ou collectivement.

Les éléments à communiquer sont :

- Nom et prénoms du proposant ;
- Age du proposant (limité à 55 ans) ;
- Nature de l'activité exercée par le proposant ;
- Etat de santé actuel et antérieur du proposant ;
- Circonstances aggravantes (déplacement constant, manipulation de marchandises dangereuses, manipulation d'outil dangereux...) ;
- Les capitaux à souscrire.

- **Multirisque Habitation :**

Les critères essentiels de tarification sont :

- La qualité du proposant ;
- Raison sociale (pour une société) ;
- La nature de la résidence (s'agit-il d'une résidence principale ou d'une résidence secondaire ?) ;

- Catégorie de la résidence : s'agit-il d'une maison base (villa) ou d'un appartement ? ;
- Le nombre de pièces (l'on s'y réfère lorsqu'il s'agit d'un appartement) ;
- Le nombre de mois d'inhabitation dans l'année ;
- Valeur du bâtiment (pour un propriétaire) ou du loyer (pour un locataire) ;
- Valeur du contenu du local à assurer ;
- Mesures de prévention et de protection ;
- Le pourcentage des objets précieux dans le contenu (30%).

NB Les garanties de la police multirisque habitation peuvent être étendues à la Responsabilité Civile Chef de Famille. Dans ce cas, le proposant communique à la société : le nombre d'enfants, de conjoints (es), d'employés de maison, l'existence ou non d'une piscine.

Emission d'avenants

Elle est faite généralement à la demande de l'assuré et de commun accord avec la compagnie. Il peut s'agir entre autres d'avenants de modification de garantie, de régularisation, de retrait, d'incorporation etc.

En ce qui concerne les relations avec les intermédiaires, le service est chargé notamment de la gestion des différents bordereaux envoyés par ces derniers et leurs demandes de documents de production.

II. SERVICE PRODUCTION AUTOMOBILE ET DIVERS :

Ce service s'occupe principalement de la tarification des risques automobiles et l'établissement des avenants (renouvellement, suspension, remise en vigueur, changement d'immatriculation, modification de garanties, duplicata etc.).

La tarification est le procédé par lequel on détermine la prime à payer pour un risque donné.

La prime est proposée différemment selon qu'il s'agisse de la garantie R.C ou des garanties dommages sous présentation de la carte grise du véhicule par le proposant, condition sine qua non pour l'établissement de la police.

Conformément aux dispositions de l'arrêté N° 06 0251/MEF.SG du 10/02/2006 portant tarif minimal de l'assurance R.C automobile en République du Mali, le tarif applicable pour chaque contrat est fonction de :

- l'usage du véhicule : il s'agit de savoir à quelles fins le véhicule devant être assuré est utilisé. L'identification de l'usage est essentielle, car elle conditionne la détermination de la prime ;
- les caractéristiques du véhicule :
 - Puissance fiscale ou charge utile :

L'on se réfère à la puissance fiscale, pour le calcul de la prime RC, quel que soit l'usage du véhicule. S'agissant des cyclomoteurs (usage 5) c'est la cylindrée qui permet de déterminer la prime RC.
 - Energie utilisée :

Outre la puissance fiscale, il faut prendre en considération l'énergie utilisée pour le calcul de la prime RC.
Ces deux éléments sont cumulatifs.
 - Nombre de places assises :

Il est vivement conseillé de consulter la carte grise pour savoir avec exactitude le nombre de places assises du véhicule devant être assuré.
C'est sur la base du nombre de places assises que se calculent aussi bien la prime RC et celle des personnes transportées.
- des zones géographiques de circulation :

L'arrêté cité ci-dessus divise le territoire national du Mali en deux (2) zones de circulation se présentant comme suit :

 - Zone A : Bamako, Mopti, Kayes, Koulikoro, Sikasso et Ségou ;
 - Zone B : Gao, Tombouctou et Kidal
- De l'importance de la flotte :

En ce qui concerne les assurances de flottes, selon l'Arrêté susvisé seuls les véhicules immatriculés au nom d'une même personne physique ou morale dont le nombre est supérieur ou égal à deux et ayant une même échéance de prime peuvent être considérés comme constituant une flotte.

Les primes applicables aux flottes sont celles du tarif de base de la catégorie à laquelle appartient chaque véhicule composant la flotte. Toutefois des réductions peuvent être accordées aux conditions suivantes (tableau) :

Tableau 5 : Taux de réduction flotte

NOMBRE DE VEHICULES ASSURES PAR UN MEME SOUSCRIPTEUR	REDUCTIONS
De 02 à 10 véhicules	10% sur la prime de l'exercice en cours
De 11 à 20 véhicules	15% sur la prime de l'exercice en cours
De 21 à 30 véhicules	20% sur la prime de l'exercice en cours
De 31 à 40 véhicules	25% sur la prime de l'exercice en cours
De 41 à 50 véhicules	30% sur la prime de l'exercice en cours
De 51 véhicules et plus	35% sur la prime de l'exercice en cours

- De la durée du contrat :

Le même arrêté indique que la prime s'étend sur une période de douze (12) mois.

Cependant pour des considérations diverses des assurances temporaires peuvent être souscrites sur les bases suivantes :

De 1 j à 10 jours	15% de la prime annuelle
De 11 j à 20 jours	20% de la prime annuelle
De 21 j à 30 jours	25% de la prime annuelle
De 31 j à 2 mois	30% de la prime annuelle
De 61 j à 3 mois	40% de la prime annuelle
De 91 j à 6 mois	70% de la prime annuelle
De 121 j à 9 mois	90% de la prime annuelle
Plus de 9 mois	100% de la prime annuelle

Les taux sont appliqués sur les primes annuelles des risques garantis, il convient de noter que pour une durée totale de garantie de plus de neuf (9) mois en plusieurs fractionnements, la somme de fraction de la prime ainsi perçue ne doit pas excéder 105% de la prime annuelle.

S'agissant de la tarification des garanties dommages, elle est faite partant d'un triple élément à savoir :

- les valeurs vénale et neuve du véhicule :

La valeur vénale est retenue pour le calcul des primes vols (vol simple et vol à main armée) et incendie lorsqu'il s'agit d'un véhicule d'occasion. Par contre c'est la valeur

neuve qui est retenue quand le véhicule à assurer est neuf. La valeur neuve sert également de référence pour le calcul de primes dommages (Tierce Complète ou tierce collision) et de bris de glaces.

- l'usage que fait l'assuré du véhicule (affaires, commerce, agriculture) ;
- la zone de circulation.

En ce qui concerne les avenants, ils sont établis suite à une modification du contrat à la demande de l'assuré et de commun accord avec la compagnie. Les causes de modification sont généralement les suivantes :

- amélioration du risque (affectation à un usage aggravant, TPM pour tourisme) ou aggravation du risque (affectation du véhicule dans une zone à forte trafic routier, zone B pour A selon l'arrêté ci-dessus mentionné) ;
- le remplacement du véhicule assuré ;
- l'aliénation du véhicule conformément à l'Article 41 du code CIMA) ;
- l'incorporation ou retrait du véhicule (flotte) ;
- la résiliation du contrat.

En plus de ces opérations, les producteurs sont également chargés de la rédaction des lettres d'accompagnement de police et d'avenant, des avis d'échéance et d'effectuer des appels de relance.

Un agent est également chargé de la confection des cartes d'accès au réseau de soin des assurés en maladie (Système Tiers payant), des cartes d'évacuation sanitaires et de l'émission des contrats assistance voyage.

III. SERVICE PROGRAMMES INTERNATIONAUX ET INDEMNISATION **RISQUES DIVERS :**

Ce service est chargé comme son nom l'indique, de la mise en place des programmes internationaux d'assurances et du règlement des sinistres relatifs aux risques divers.

1. Programmes internationaux

Pour certains risques, il est souscrit des programmes internationaux d'assurance, c'est-à-dire des conventions pouvant bénéficier à l'assuré dans les différents pays où il a son activité.

Ce type d'assurance est celui des grands groupes ayant une activité internationale et ayant besoin d'une couverture d'assurance dans chacun des pays où ils interviennent.

Les programmes internationaux d'assurance concernent généralement l'Incendie, les Risques techniques, la Responsabilité Civile et le Transport.

Ils se composent d'une police principale dénommée police master jouant mondialement et des polices locales jouant au niveau local. La police master joue en complément des polices locales.

La police master pourra intervenir en complément d'une police locale, si la garantie concernée n'a pas été souscrite localement ou si ayant été souscrite, elle apparaît être insuffisante.

Lorsque la police master comporte une garantie non souscrite au niveau local, on parle de *Différent Insurance conditions (DIC)* ou *Différence de Conditions*.

Lorsqu'elle intervient en complément d'une garantie souscrite localement, on parle de *Différent Insurance limit (DIL)* ou *Différence de Limites*.

Néanmoins, si les garanties prévues par la police locale peuvent jouer, celle-ci interviendra prioritairement à la police master.

2. Indemnisation Risques Divers

Lorsqu'un assuré déclare un sinistre, on procède d'abord à l'ouverture physique du dossier qui consiste à remplir le registre manuel en affectant un numéro d'ordre de sinistre qui sera porté sur le dossier (chemise cartonnée de couleur jaune) puis à celle informatique qui va consister à enregistrer sur ordinateur les données et informations du dossier physique.

Le rédacteur de sinistre analyse les éléments de cette déclaration (date et lieu, les circonstances, nature du dommage, les biens endommagés etc.) ainsi que la police d'assurance afin d'imputer s'il y a lieu le sinistre à une garantie.

Il ne sera pas nécessaire de poursuivre l'instruction du dossier alors que la garantie concernée n'est pas souscrite par l'assuré ou que les conditions du contrat ne permettent pas la prise en charge du sinistre pour cause de limitations. La non prise en charge du sinistre peut aussi résulter du rapport de l'expert. Dans ce cas, une lettre d'accusé de réception est immédiatement adressée à l'assuré pour lui notifier l'exclusion du sinistre avec tous les arguments techniques et contractuels.

Lorsque le sinistre est important et que la garantie est due, le rédacteur de sinistre se rend sur les lieux seul ou accompagné par un expert pour vérifier la matérialité des faits et de l'importance des dommages.

Si le rédacteur de sinistre commet un expert, le rapport de ce dernier lui fournit les éléments nécessaires à la détermination de l'indemnité à payer au bénéficiaire.

Dès réception du rapport de l'expert, une offre d'indemnité est faite à l'assuré par courrier. En cas d'accord de l'assuré sur le montant de l'indemnité, la procédure du paiement se déclenche.

Le paiement de l'indemnité suit le processus suivant :

- établir un mémorandum explicatif de règlement de sinistre adressé à la direction générale pour proposer le paiement de l'indemnité;
- procéder au règlement technique qui consiste à saisir un ordre de paiement à partir du système informatique ;
- après l'accord de la Direction Générale, lequel est constaté à travers sa signature sur le mémorandum et l'ordre de paiement, le rédacteur de sinistre procède à la validation du règlement technique afin de permettre à la comptabilité de procéder au règlement comptable (émission du chèque, imputation) ;
- transmettre après validation l'ordre de paiement à la comptabilité pour le règlement comptable ;
- remettre le chèque, soit par courrier ou directement, accompagné de la quittance paiement ou de l'acte de subrogation au bénéficiaire réel après vérification de son identité. La quittance de paiement ou l'acte de subrogation établie en deux exemplaires doit être signé par le bénéficiaire muni d'une copie de sa pièce d'identité, s'il s'agit d'une personne physique, ou signée et cachetée, s'il s'agit d'une personne morale.

Après paiement de l'indemnité et dans le cas où la responsabilité d'un tiers est engagée dans la survenance du sinistre, la société exerce le recours subrogatoire conformément aux dispositifs de l'article 42 du code CIMA contre ce dernier et/ou son assureur.

Le recours peut aboutir ou non. Au cas où il aboutit et dès réception du chèque provenant du tiers ou de son assureur, le rédacteur procède à l'encaissement du recours qui se fait comme suit :

- établir le bon ou la quittance d'encaissement de recours à partir du système informatique ;
- renseigner le cadre réservé au recours sur la cote du dossier physique ;
- faire la photocopie du chèque avant de le remettre à la comptabilité pour encaissement.

IV. SERVICE INDEMNISATIONS AUTOMOBILE :

A. DECLARATION DE SINISTRE :

Dès qu'un déclarant se présente à la Compagnie suite à un accident, les premières dispositions consistent en l'ouverture de dossier.

Cette ouverture de dossiers ou déclaration de sinistre se fait en deux étapes : l'ouverture physique/manuelle et l'ouverture informatique. Ces deux étapes d'ouverture de dossier sont complémentaires.

1. Ouverture physique/manuelle

Elle comporte les éléments suivants :

- Faire les photocopies des originaux de l'Attestation d'assurance, du permis de conduire qui sont récupérés auprès du déclarant ainsi que la carte grise du véhicule.
- Rechercher la police d'assurance relative au véhicule.
- Remplir le formulaire de la déclaration et le faire signer par le déclarant.
- Remettre au déclarant une attestation de déclaration.
- Remplir le registre manuel en affectant un numéro de sinistre ; ce même numéro sera porté sur le formulaire de déclaration.

2. Ouverture informatique

Elle consiste en l'enregistrement des données et informations manuelles de la déclaration sur ordinateur pour avoir un numéro informatisé du dossier qui sera porté sur le formulaire de la déclaration. Après quoi, on procède à l'étude du dossier.

B. LES SINISTRES MATERIELS (GESTION ET REGLEMENT)

1. GESTION DES SINISTRES MATERIELS :

1.1. La responsabilité civile (R.C) :

L'étude des dossiers peut faire ressortir deux hypothèses :

- ✓ L'assuré a raison
- ✓ L'assuré a tort

L'assuré a raison :**a. Recours client :**

➤ Dans ce cas le régleur de sinistre qui a reçu la déclaration adresse à l'assuré une lettre d'accusé de réception de sa déclaration tout en lui demandant de fournir les pièces suivantes :

- Le devis de remise en état du véhicule,
- Le rapport d'expertise technique de l'Office Nationale de Transport (O.N.T), obligatoire au Mali après chaque accident impliquant deux véhicules terrestres à moteur (VTM)
- Le procès verbal (P.V) de constat de police ou de la gendarmerie,
- Parallèlement, la compagnie adresse une demande de PV de constat au Commissariat de Police qui a fait le constat
- Il évalue le dossier en recours client à 1000 F CFA

b. Mise en cause de la compagnie adverse :

- Dès réception des trois documents sus indiqués, la compagnie adresse une lettre de mise en cause à la compagnie adverse
- on évalue le dossier en recours client à hauteur du montant des devis.
- Si on le juge nécessaire, on fait procéder à une expertise conservatoire.

L'assuré a tort :

Dans ce cas, la compagnie adresse à l'assuré une lettre d'accusé de réception de déclaration tout en lui demandant de tenir informée la compagnie de toute évolution éventuelle de cette affaire et de lui transmettre toutes pièces qui s'y rapportent.

1.2. Les Risques Divers :

Les dossiers des véhicules assurés en dommages sont traités de façon minutieuse et spéciale et font l'objet d'une prise en charge spécifique :

- ✓ Adresser immédiatement une lettre d'accusé de réception à l'assuré tout en lui demandant de fournir le devis de remise en état, le rapport d'expertise technique de l'O.N.T ainsi que les photos du véhicule avant réparation en faisant ressortir le numéro d'immatriculation. Ces photos sont souvent prises sur place à la compagnie.
- ✓ Une fois le devis de réparation reçu, la compagnie procède si nécessaire à une expertise chiffrée du véhicule.
- ✓ Une proposition d'indemnisation est ensuite faite à l'assuré sur la base dudit rapport après déduction de la franchise.
- ✓ Les dossiers sont conservés au niveau du service sinistre pour un suivi plus rigoureux.

Après règlement du dossier et dans le cas où l'assuré a raison, la compagnie peut exercer le **Recours subrogatoire ou Compagnie**.

Il revient également à la compagnie d'exercer le **Recours Client** contre le tiers responsable ou son assureur pour le montant de la franchise et/ou du découvert ou dépassement.

2. REGLEMENT DES SINISTRES MATERIELS :

2.1. Après étude des dossiers et **avis favorable** de la direction constaté sur un ordre de paiement et un memorandum établis par le Service Indemnisation Automobile pour les dossiers « **bon à payer** ». Ces ordres de règlement sont ensuite transmis, après la validation informatique du règlement technique, à la comptabilité pour établissement des chèques.

Après le règlement comptable et la réception du chèque, on imprime directement à partir du système informatique la quittance de règlement ou l'acte de subrogation.

Le rédacteur procède à la rédaction de la lettre pour transmettre le chèque accompagné de deux exemplaires de la quittance ou de l'acte de subrogation qui doivent être retournés à la compagnie dûment signés et cachetés par l'assuré ou le bénéficiaire pour versement dans le dossier.

2.2. Recours encaissés :

A la réception des chèques d'autres compagnies pour le compte des assurés on procède comme suite :

- ✓ Saisir informatiquement l'encaissement du recours et le valider s'il s'agit d'un recours compagnie ;
- ✓ Imprimer le bon ou la quittance d'encaissement en deux exemplaires;
- ✓ Remplir le formulaire du dossier avec la mention « encaissement de recours » ;
- ✓ Faire la photocopie du chèque et le classer dans le dossier avec un exemplaire de la quittance ou bon d'encaissement ;
- ✓ Transmettre au caissier le chèque et un exemplaire de la quittance;
- ✓ Procéder ensuite au reversement du recours client par l'établissement d'un ordre de paiement ;

- ✓ Imprimer la quittance de reversement en deux exemplaires qui sont transmis à l'assuré avec le chèque par courrier s'il s'agit d'une personne morale ou directement s'il s'agit d'une personne physique;

Les recours encaissés doivent être reversés dans les meilleurs délais aux clients lorsqu'ils en sont bénéficiaires.

C. LES SINISTRE CORPORELS (GESTION ET REGLEMENT)

1. GESTION DES SINISTRES CORPORELS :

1.1. CAS DES BLESSURES

a. Procédures :

- ✓ Procéder à une expertise médico-légale de la victime conformément à l'article 244 du code CIMA ;
- ✓ Réclamer les pièces citées dans l'article 240 du code CIMA ;
- ✓ Proposer une offre d'indemnisation transactionnelle à la victime (Article 231 code CIMA) ;
- ✓ En cas d'accord, établir un procès verbal de transaction ;
- ✓ Etablir et faire signer par la victime les quittances d'indemnité pour solde de tout compte.

b. Le préjudice d'une victime comporte :

- ✓ Les frais médicaux (Article 258 code CIMA)
- ✓ L'incapacité temporaire (Article 259 code CIMA)
- ✓ L'incapacité permanente (Article 260 code CIMA)
 - Préjudice physiologique
 - Préjudice économique
- ✓ L'assistance d'une tierce personne (Article 261 code CIMA)
- ✓ Le pretium doloris et préjudice esthétique (Article 262 code CIMA)
- ✓ Le préjudice de carrière (Article 263 code CIMA)

1.2. CAS DE DECES :

a. Procédure :

- ✓ Réclamer les pièces citées dans l'article 241 du code CIMA
- ✓ Proposer une offre d'indemnisation transactionnelle aux ayants droits de la victime ou à leurs représentants (Article 231 code CIMA)

- ✓ En cas d'accord, établir un procès verbal de transaction
- ✓ Etablir et faire signer par les ayants droits de la victime ou à leurs représentants les quittances d'indemnité pour solde de tout compte.

b. Le préjudice des ayants droits de la victime comporte

- ✓ Les frais funéraires (article 264 code CIMA)
- ✓ Le préjudice économique des ayants droits (Article 265 code CIMA)
- ✓ Le préjudice moral des ayants droits (Article 266 code CIMA)

2. REGLEMENTS DES SINISTRES CORPORELS :

Le règlement doit se faire une fois que les dossiers sont « bon à payer » et après avis favorable de la direction.

NB : la procédure de règlement est la même que celle du sinistre matériel.

V. CELLULE DE GESTION SANTE :

La cellule santé est un service qui travaille en étroite collaboration avec les médecins conseils de la société et est chargée comme son nom l'indique de la gestion des demandes de remboursements adressées à la société par les assurés directement (système de remboursement direct) et des partenaires et prestataires (système de tiers payant).

Le travail des agents qui y opèrent consiste à :

- Recevoir et dépouiller les dossiers de réclamations des assurés ;
- Assurer leur ouverture informatique et leur évaluation ;
- Assurer le tirage des dossiers à fournir au médecin conseils en cas de constatation d'anomalies pendant le dépouillement ;
- Elaborer les courriers (pour accord de prise en charge, pour notification d'exclusion, d'envoi de chèques aux assurés bénéficiaires et aux prestataires etc.) ;
- Etablir les ordres de règlement au profit des assurés ;
- Etablir le certificat de prise en charge d'actes médicaux ;
- Etablir les bons des facturations d'actes médicaux ;
- Effectuer l'impression des saisies et transmettre la copie au service comptable pour établissement des chèques ;
- Transmettre les chèques et classer les dossiers.

DEUXIEME PARTIE :L'OBLIGATION
D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A
L'IMPORTATION (CAS DU MALI)

Cette deuxième partie comprend également deux chapitres dont le premier parlera de la réglementation de l'assurance maritime au Mali et le second sera consacré à l'assurance des marchandises transportées par voie maritime.

CHAPITRE I: LA REGLEMENTATION DE L'ASSURANCE MARITIME AU MALI

SECTION 1: PRESENTATION DU MALI

Le Mali est un vaste territoire d'une superficie de **1 241 238 km²** situé au cœur de l'Afrique de l'ouest pour une population estimée à **15 000 000 habitants (hts)** avec une **densité moyenne 12 hts / km²**. En milieu rural vivent près de **67%** des habitants. Le Mali est considéré comme un pays à vocation agropastorale fortement dépendant des aléas climatiques. Totalement enclavé, il a sept frontières et ne possède aucune façade maritime. La partie désertique couvre les **2/3** du territoire et est occupée par **10%** de la population ce qui pose d'énormes problèmes de voies de communications.

Les principaux ports de desserte du pays (**Dakar, Abidjan, Lomé**) sont à plus de **1000 km** de la capitale Bamako ; le port le plus proche est celui de Conakry en Guinée et est distant de **980 km**. Conscient de ce handicap, le Mali, depuis son indépendance en **1960**, n'a cessé d'investir dans la construction des routes et des espaces d'entreposage dans les pays de transit avec l'aide des partenaires au développement. Ces investissements sont concentrés en majorité autour des corridors de desserte du pays.

Dans le cadre de la politique de diversification des voies d'accès à la mer, le Mali a adhéré à plusieurs conventions dont les principaux sont :

- Le code de conduite des conférences maritimes ;
- La charte des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- L'organisation maritime internationale ;
- L'organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- Etc.

Pour faciliter l'accès à la mer, le Mali a signé des accords de transports et de transits maritimes et routiers avec les pays côtiers susceptibles de desservir le pays dont les points sont entre autres :

- Le droit d'usage à la mer ;
- Le déchargement et le chargement des navires battant pavillon malien ;

- Le droit d'usage des installations portuaires ;
- Les avantages consentis par le pays d'accueil pour la facilitation du transit.

A travers ces accords, le Mali a mis en place dans les ports des pays hôtes des structures de gestion des espaces d'entreposage appelés « entrepôts maliens ».

Ces structures s'occupent du respect des accords signés avec le pays d'accueil et de l'acheminement dans les meilleurs délais les marchandises à leur destination.

SECTION 2: NECESSITE D'UNE ASSURANCE TRANSPORT

L'Assurance Maritime sur faculté est depuis des siècles, une institution au service du commerce par mer. En effet, assurer ses biens contre les conséquences économiques de leur perte ou de leur destruction est une nécessité. L'assurance a pour but de permettre aux chargeurs de mener des opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient subir par suite de risques de mer. Même si le transporteur déclare être responsable des marchandises qui lui sont confiées (il doit remettre les marchandises à l'arrivée au destinataire dans l'état où il les a reçues), il est très important de considérer l'étendue de cette responsabilité car, dans la pratique, la responsabilité du transporteur en cas de sinistre, est règlementée et limitée par les conventions internationales (Bruxelles et Hambourg). En fait la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur n'est pas absolue car elle admet non seulement des causes d'exonération (force majeure, faute du chargeur, vice propre de la marchandise, fait d'un tiers, inadéquation de l'emballage...) mais aussi d'importantes limitations exprimées en Droits de Tirage Spéciaux (DTS)³ par kilo de marchandise ou par « colis » endommagé, la limite retenue étant celle qui est la plus favorable à la partie lésée.

Dans ces conditions, l'importateur ne saurait réclamer une indemnisation en cas de dommages que si la responsabilité du transporteur est réellement engagée. Il est donc, dans son intérêt de souscrire une assurance pour ses marchandises importées.

En outre, les chargeurs ne doivent pas oublier que même lorsque leurs marchandises sont arrivées en parfait état à destination, ils peuvent être tenus de verser une contribution d'avarie commune dans le cas où la cargaison a fait l'objet d'une déclaration d'avarie commune en cours de voyage.

³ L'unité de compte du Fonds monétaire international.

Mais cette assurance permet surtout à tout importateur de marchandises, de se conformer à la réglementation nationale sur l'obligation d'acheter hors assurance et de domicilier l'assurance pour toute importation d'une valeur supérieure à cinq cent mille (500 000) F CFA auprès d'une société d'assurance agréée qui opère sur le territoire du Mali.

Cette obligation est assortie de sanctions pénales d'une amende de 25% de la valeur de la marchandise importée et facultativement de onze (11) jours de prison au moins et d'un an au plus.

SECTION 3 : LES TEXTES DE LOIS ET REGLEMENTS EN LA MATIERE

Dans le but de mieux sécuriser le transport et la manipulation des marchandises importées, le législateur a jugé utile de rendre obligatoire l'assurance des marchandises à l'importation.

1. Réglementation nationale

Le législateur Malien dans un souci de protection de l'économie Malienne a légiféré en rendant obligatoire l'assurance des facultés à l'importation.

a. LOI N°81-78 / AN-RM du 15 août 1981 :

Elle constitue le texte de base de l'obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

Adoptée par l'Assemblée Nationale du Mali le 15 août 1981, elle fixe son domaine d'application en ces termes : « les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Mali pour toute importation de marchandise ou facultés sur le territoire de la République du Mali »⁴.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès d'une entreprise d'assurance agréée ou par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurance au Mali.

Toute infraction à ces dispositions est punie d'une amende égale à 25% de la valeur de la marchandise ou faculté importée et facultativement de 11 jours de prison au moins et d'un an au plus.

b. LOI N°85-37 / AN-RM du 21 juin 1985

Adoptée par l'Assemblée Nationale du Mali le 14 mai 1985, cette Loi porte un additif à la Loi N°81-78 / AN-RM.

⁴ Article 1^{er} de la loi n°81-78 /AN-RM du 15 août 1981

Elle précise en substance que les personnes physiques ou morales citées par la loi qu'elle complète sont assujetties à l'obligation d'acheter FOB ou coût et fret.

Toute fois, précise cette Loi additive que des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé des Finances lorsqu'il s'agit des dons, secours d'urgence, emprunts, prêts et crédits destinés à l'investissement pour l'expansion économique du Mali.

En la matière le Ministre chargé des Finances dispose des droits de transaction indépendamment des poursuites judiciaires. Cette transaction devra intervenir avant une décision judiciaire définitive et éteint l'action publique.

c. DECRET N°314/PG-RM du 05 décembre 1983

Il fixe les conditions d'application de l'obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

Elle précise en substance que l'obligation d'assurance instituée par la Loi 81-78/AN- RM du 15 août 1981 ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède UN MILLION DE FRANCS MALIENS (1000 000 FM) soit aujourd'hui l'équivalent de CINQ CENT MILLE FRANCS CFA (500 000 F CFA).

Ce même décret précise que le mode d'assurance est librement fixé par les parties. A défaut d'une couverture « Tous Risques », l'assurance doit être faite en cas de transport maritime aux conditions manima de la garantie « Francs d'Avaries Particulières (F.A.P. Sauf)... »

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture « Perte Totale ».

Dans tous les cas l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Mali pour une couverture depuis le magasin dans le pays du fournisseur jusqu'à destination finale au Mali.

La preuve de cette assurance est établie par une attestation d'assurance délivrée par un organisme d'assurance.

La police d'assurance doit être rédigée en caractère apparent en particulier les clauses de déchéances et de nullité doivent être mentionnés en caractères très apparents, dans le cas contraire elles sont réputées non écrites.

d. ARRETE N°3364/MF-DNTCP du 14juillet 1984 :

Cet arrêté du Ministre des Finances portant application du décret 314 /PG-RM du 05 décembre 1983 fixe les conditions d'application de l'obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

Il précise en son article 1^{er} que « les contrats d'assurance concernant les marchandises ou facultés importées doivent être souscrites au Mali. Cette obligation incombe à l'importateur ».

Ce même arrêté précise que les marchandises ou facultés transportées conditionnées pour l'expédition doivent être garanties depuis le magasin dans le pays fournisseur jusqu'à destination finale.

En cas de disposition réglementaire étrangère contraire, le lieu à considérer sera le point où ces contraintes disparaissent et l'assurance commence à partir du chargement des marchandises à bord du moyen de transport choisi.

La Direction Nationale des Affaires Economiques (organe de contrôle du respect de la Loi et textes subséquents ci-dessus cités), ne peut délivrer de titres que pour les importations assurés auprès d'un organisme agréé au Mali.

Aussi, toute déclaration en douane doit être accompagnée d'une attestation d'assurance dont l'absence est punie conformément aux dispositions prévues par la Loi 81-78/AN-RM du 15 août 1981. Les auteurs d'établissement de polices fictives et les utilisateurs des dites polices seront passibles des sanctions applicables en la matière.

Malgré l'existence des textes réglementaires, il a été donné de constater par les autorités de contrôle qu'ils ne sont pas respectés par les importateurs.

A cet effet, **une lettre circulaire du Directeur Général des Douanes du Mali sous le N°0007/MEF-DGD/RFRI du 18 Février 2005** a été adressée à tous les intervenants dans le circuit économique et de contrôle de l'Etat en guise de rappel au respect et à la bonne application des textes rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation en République du Mali.

2. La réglementation communautaire

On a essentiellement le code CIMA. Bien que ne s'appliquant pas aux assurances de transport, le titre II du livre II de ce code concerne cependant l'assurance des facultés à l'importation. Il ne comporte qu'un seul article, le **n°278**, ainsi rédigé : « L'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations »⁵.

⁵ Article 278 du code Cima

SECTION 4 : LE NON RESPECT DE LA LEGISLATION

Malgré ce cadre réglementaire et toute la légitimité de cette mesure qui vise à transformer les entreprises nationales d'assurances afin qu'elles puissent jouer leur rôle d'investisseurs institutionnels dans le développement économique et financier du pays, la loi n'est pas ou est peu appliquée. Ce refus délibéré ou non, de souscrire aux polices localement est dû surtout à l'insuffisance du contrôle du respect des obligations d'assurances de la part des structures de l'Etat en charge. A cela, s'ajoute le manque d'intérêt des populations vis-à-vis des assurances et les nombreux cas de fraude (attestation d'assurance de complaisance délivrée par certaines compagnies après l'arrivée des marchandises, déclaration inexacte de quantité de marchandises importées etc.), les importateurs considérant l'assurance comme un taux portuaire à régler pour l'enlèvement des marchandises (surtout s'agissant de la garantie **FAP sauf** qui est souvent vendue pendant que les marchandises sont arrivées à destination et qu'elles ne courent plus de risques).

SECTION 5 : MANQUE A GAGNER

Deuxième mamelle de l'économie moderne, les assurances dans les pays développés mobilisent chaque année d'importantes ressources financières pour soutenir l'activité économique des entreprises. Elles constituent de véritables sources de financement d'opérations à long terme pour les banques avec lesquelles elles entretiennent une complicité tacite.

Depuis la promulgation de la **Loi N°81-78 / AN-RM du 15 août 1981** et les textes subséquents, nous constatons que les primes générées par les facultés à l'importation ne reflètent point le volume des dites importations qui ne cessent de croître.

Les entreprises étrangères installées au Mali versent d'importantes ressources financières à des compagnies de leur pays d'origine.

Les opérateurs économiques contournent la loi relative à l'assurance transport. L'assurance de leurs marchandises par les compagnies étrangères entraîne des fuites de recettes estimées à plusieurs milliards de **F CFA** par an. Pendant que le volume de l'importation croît d'année en année.

Cette situation pénalise grandement aussi l'Etat qui perd ses taxes perçues sur les contrats d'assurance.

Tableau 6: Chiffres d'affaires de l'assurance transport (2010 à 2012) en millier de francs

Libellés	Chiffres d'affaires			Evolution en %
	2010	2011	2012	2012/2011
Transports Aériens	959 631	413 967	555 072	34,09
Transports Maritimes	851 847	1 395 665	1 309 373	-6,18
Autres Transports	1 175 851	1 140 595	1 252 275	9,79
Total	2 987 329	2 950 227	3 116 720	5,64

Source : Comité des Compagnies d'Assurance du Mali (CCAM)

Nous observons que le développement est lent.

La production globale est passée de 2 987 325 000 F CFA (dont 851 843 000 F CFA pour le transport maritime) en 2010 à 3 116 720 000 F CFA (dont 1 309 373 000 F CFA pour le transport maritime) en 2012 . Le taux de croissance (sur la période 2011 à 2012) est de 5,64% avec - 6,18% pour le transport maritime.

Concernant les importations, les statistiques sont les suivantes :

11 693 088 067 311 F CFA en 2010

1 581 842 058 654 F CFA en 2011

1 769 507 130 501 F CFA en 2012

Le taux moyen de prime sur le marché Malien, tous modes de transport confondus étant de 0,20% en accident caractérisé et en « FAP Sauf » et 0,60% en garantie « Tous Risques », si toutes les importations des années 2010 à 2012 avaient été assurées rien qu'en accident caractérisé et en « FAP Sauf », le chiffre d'affaires global des compagnies d'assurance du Mali en transports serait de :

11 693 088 067 311 F CFA x 0,20% = **23 386 176 135 F CFA** en 2010

1 581 842 058 654 F CFA x 0,20% = **3 163 684 117 F CFA** en 2011

1 769 507 130 501 F CFA x 0,20% = **3 539 014 261 F CFA** en 2012

Or, comme indiqué dans le tableau n°6 ci-dessus, le chiffre d'affaires était de :

2 987 329 000 F CFA en 2010, 2 950 227 000 F CFA en 2011 et 3 116 720 000 F CFA en 2012.

Ces chiffres seront encore beaucoup plus importants si nous tenons compte du fait que certains importateurs souscrivent en « Tous Risques ».

CHAPITRE II : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME

L'assurance est un contrat par lequel une partie, l'assureur, accepte en contrepartie du paiement d'une prime, de rembourser une autre, l'assuré, pour des pertes subies ou pour sa responsabilité ayant entraîné des pertes causées par des risques spécifiques et à un objet défini.

SECTION 1 : LES RISQUES AUXQUELS SONT EXPOSEES LES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT

Les expéditions effectuées par voie maritime comportent le plus souvent des transports par voie routière, ferrée, aérienne ou fluviale, qui précèdent ou suivent le transport maritime.

Toute marchandise, quels que soient sa nature, son emballage, sa destination, est exposée, lorsqu'elle voyage, à des risques si nombreux et si onéreux qu'aucun commerçant ou industriel ne peut envisager d'en supporter lui-même l'aléa.

D'après leur cause, on classe les risques :

- en risques ordinaires de transport ;
- en risques de guerre, de grève et assimilés (risques exceptionnels).

Ces risques peuvent se traduire par :

- des avaries particulières ;
- des avaries communes.

Avaries particulières :

Ce sont les détériorations, manquants ou pertes subis par la marchandise elle-même au cours de son transport (au cours du transport proprement dit et des manutentions).

Avaries communes :

Lorsque pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le Capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un sacrifice et que ce sacrifice a eu un résultat utile, la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une « avarie commune », le transporteur et chacun des propriétaires de marchandises sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable, même s'ils ne sont pas assurés.

SECTION 2 : LES TYPES DE POLICES D'ASSURANCES DU TRANSPORT PRINCIPAL

La police d'assurance est l'acte remis au souscripteur par la société d'assurances et qui établit les conditions du contrat d'assurance. C'est la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. La police d'assurance matérialise donc l'accord des deux parties, l'assureur et l'assuré signataires du contrat.

Selon la taille et la fréquence des flux gérés entre les partenaires commerciaux, le choix peut être fait entre une police « au voyage », une police « d'abonnement », une police « à alimenter » et une police « Tiers Chargeur ».

I. LA POLICE AU VOYAGE :

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus : le risque est bien délimité.

II. LA POLICE A ALIMENTER :

Elle convient surtout pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification une « police à alimenter », dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

III. LA POLICE D'ABONNEMENT :

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police encore appelée « police flottante »⁶ a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur quels que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou de destination dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

⁶ « Police flottante » ne signifie pas police maritime ou police de marchandises voyageant par mer ; l'expression traduit seulement l'indétermination des biens assurés.

Ainsi, l'assuré n'a pas à souscrire une police avant chaque envoi. La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions, sans qu'il fasse de déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou ses mandataires ; la seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs ; il lui suffit de leur déclarer ensuite dans le délai convenu, en « aliment » à sa police, à l'aide d'un carnet à souches, toutes les expéditions faites pour son compte. La « déclaration d'aliment » ne fait pas naître l'engagement des assureurs ; elle régularise cet engagement, qui lui est préexistant.

IV. LA POLICE TIERS CHARGEURS :

Il existe à l'usage des compagnies de navigation, commissionnaires de transports et transitaires, etc. des polices d'abonnement établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

Cette police, dite « tiers chargeurs », est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique : en effet, l'automatisme de la police d'abonnement constitue la contre partie de l'obligation de l'assuré d'y appliquer toutes ses expéditions ; dans la police « tiers chargeurs », l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

SECTION 3 : LES TYPES DE GARANTIES :

La garantie est un engagement pris par la compagnie d'assurance de répondre à l'exécution de ses obligations contractuelles dans le cas où l'événement assuré venait à se réaliser. Les risques couverts ainsi que la durée de la garantie sont clairement mentionnés dans le contrat.

L'étendue de la couverture des risques est une question de convention entre l'assuré et son assureur. La police type prévoit deux modes principaux d'assurance des marchandises : une garantie « tous risques » et une garantie « franc d'avaries particulières sauf » (FAP sauf).

Les conditions générales utilisées sont :

La Police Française d'Assurance Maritime sur Facultés, (imprimés « tous risques » et « FAP sauf » du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002).

I. LA GARANTIE « TOUS RISQUES » :

L'appellation « tous risques » est trompeuse, effectivement, elle ne comprend pas les risques exclus, sauf convention contraire, et en aucun cas comprendra les risques inassurables. Nous présentons ici les clauses générales de cette couverture.

L'assurance « tous risques » couvre tous les dommages et pertes matériels survenus aux objets assurés pendant le voyage assuré, à moins qu'ils ne soient dus à l'un des risques exclus et limitativement énumérés par la police.

II. LA GARANTIE FRANC D'AVARIES PARTICULIERES « FAP sauf » :

Au contraire de la couverture « tous risques », où la garantie des avaries particulières est la règle, la couverture « F.A.P. sauf » ne garantit que les avaries particulières provenant d'événements limitativement énumérés dans le texte de la police.

La garantie FAP sauf couvre, comme la garantie tous risque, la contribution de la marchandise aux avaries communes, les frais et les mesures de conservation ou de sauvetage et les dommages dus à des changements forcés de route, de voyage ou de navire.

III. RISQUES EXCLUS :

La police type énumère les risques de garantie, tant dans la couverture « tous risques » que dans la garantie « F.A.P. Sauf ».

Ce sont essentiellement les risques qui ne constituent pas les aléas normaux d'un transport.

Les uns sont exclus dans tous les cas ; ce sont, en particulier, ceux qui proviennent :

- de la faute intentionnelle ou du fait de l'assuré ou de ses préposés, représentant et ayant droit, y compris les conséquences pénales ou administratives (saisie) ; d'infractions à la réglementation douanière ou commerciale et de l'insuffisance ou du mauvais conditionnement des emballages ;
- de la marchandise elle-même (vice propre, etc.) ;

- de l'opération commerciale en cause (différence de cours, indemnités pour retard de livraison, etc.).

D'autres risques exclus peuvent cependant être couverts par une clause spéciale précisant les conditions de couverture et moyennant surprime :

- Les risques de guerre civile ou étrangère, les actes de terrorisme et de sabotage, les émeutes, grèves et mouvement populaires ;
- Les risques de vol, pillage et disparition.

SECTION 4 : DUREE DE L'ASSURANCE :

Sauf convention contraire l'assurance commence au moment où les facultés assurées quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et prend fin au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droits au lieu de destinations du dit voyage. Sont considérés comme magasin du destinataire, de ses représentants ou ayants droits, tout endroit, leur appartenant où ils font déposer les facultés à leur arrivé (Bout en Bout).

Toute prise de livraison anticipée par l'assuré met fin à l'assurance. La durée peut être prorogée moyennant surprime.

SECTION 5 : LA VALEUR ASSUREE (Somme en risque) :

Au moment de la souscription (police au voyage) ou de la déclaration d'aliment (Police d'abonnement), l'assureur prend en considération la valeur fixée par l'assuré sans demander de justification.

L'assuré ne doit pas perdre de vue que l'assurance transport est une assurance de chose et à un caractère indemnitaire. L'assurance ne doit en aucun cas être pour l'assuré l'occasion de percevoir une indemnité supérieure à ce qu'il aurait encaissé si le transport s'était passé normalement et les assureurs peuvent, lorsqu'ils sont saisis d'une réclamation, demander la justification de la valeur réelle de la marchandise.

Compte tenu de la rapidité des transactions commerciales et du climat de confiance qui caractérise les relations entre assureur et assuré, la somme à assurer déclarée par celui-ci n'est pas discutée à ce stade.

Les conditions générales de la police type Art 12 dispose :

La valeur assurée qui doit être justifiée en cas de sinistre ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1. Soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination majoré du profit espéré.
Cela veut dire que la valeur maximum admise pour le règlement des dommages est la valeur réelle (c'est-à-dire généralement le prix CAF facturé à l'acheteur) majoré d'un pourcentage qui ne peut dépasser 20%. Si la valeur d'assurance est égale au prix CAF augmenté de 20% au maximum, elle n'est pas discutée et l'assureur la prend comme base de règlement.
2. Soit par la valeur à destination à la date d'arrivée telle que déterminée par les cours usuellement publiés.
3. Soit par les dispositions figurant au contrat de vente.
4. Soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de bien manufacturé, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondance.

SECTION 6 : LA TARIFICATION

La police indique le taux de prime convenu entre l'assureur et l'assuré. Cette prime est toujours un pourcentage de la valeur assurée. Le taux de prime des risques ordinaires est débattu librement entre l'assureur et l'assuré. Il n'y a pas de barème de prime.

Pour déterminer ce taux, l'assureur tient compte :

- de la nature de la marchandise (riz, tissu, fer, caoutchouc etc.) de son poids, de son emballage ou de son conditionnement (carton, sac, caisse en conteneur, en vrac) ;
- du voyage lui-même (Chine-Bamako ; Thaïlande-Bamako, etc.) et du transbordement ;
- du port (Abidjan, Dakar, Tema) ;
- du navire utilisé (âge et pavillon) ;
- des conditions même de l'assurance (Tous risques – FAP sauf...).

Prime Nette (PN) = Taux de prime x valeur d'assurance

Prime Totale = PN + Coût de police + Taxe (4% en transport au Mali)

SECTION 7 : REGLEMENT DE L'INDEMNITE

En matière d'assurance maritime, les sinistres peuvent faire l'objet de deux sortes de règlements :

- Le règlement en Avaries ;
- Le règlement en perte totale et délaissement.

Avant de voir ces deux modes de règlement, nous allons voir la constitution du dossier d'indemnisation.

En vue d'être indemnisé en cas de dommage (pertes ou Avaries) le bénéficiaire présente une réclamation à la personne auprès de laquelle ou par l'intermédiaire de laquelle l'assurance a été souscrite directement à l'assureur.

Les pièces à joindre au dossier de réclamation :

Toute demande d'indemnisation auprès de l'assureur, doit impérativement faire l'objet de la constitution d'un dossier complet, composé des documents suivants :

- L'original du certificat d'assurance ;
- L'original du rapport d'expertise délivré par le commissaire d'avarie ainsi que la note de frais et honoraire dûment acquittée ;
- Facture fournisseur et documents commerciaux (originaux ou à défaut copies certifiées conformes) ;
- Connaissance original, les documents de transport et le bordereau de livraison etc. ;
- Les copies des lettres de réserves, de protestation et de convocation justifiant la conservation des recours ;
- Les éventuelles réponses correspondantes ;
- Une récapitulation chiffrée des dommages en y incluant les honoraires d'expertises acquittés auprès du commissaire d'avarie.

Délais de réclamation :

- L'action contre les transporteurs maritimes étant généralement prescrite au bout d'un an, il est dans l'intérêt de l'assuré de présenter le plus rapidement possible sa demande d'indemnisation à l'assureur.
- Dès l'obtention du rapport d'expertise original délivré par le commissaire d'avarie, le dossier doit être complété et adressé à l'assureur.
- Pour règlement rapide de l'assuré ;
- Pour permettre à l'assureur d'exercer un recours contre les tiers responsables.

Règlement en avaries :

Dans ce genre de règlement, il faut déterminer

- Le préjudice subi par l'assuré ;
- L'indemnité qui sera payée par l'assureur.

Le préjudice subi par l'assuré c'est-à-dire sa perte représente le maximum pouvant être réclamé aux assureurs, en raison du caractère indemnitaire du contrat d'assurance.

Le calcul du préjudice varie selon la nature de l'avarie.

- **Les Avaries frais :**

Il s'agit des éventuels frais de tris, de manutentions, d'essais conditionnements ou tous autres frais et mesures conservatoires engagés par l'assuré pour la sauvegarde de la marchandise assurée.

Le mode de calcul est simple, le préjudice est égal au montant des sommes déboursées par l'assuré et justifiées par les quittances. En principe ces frais sont intégralement à la charge des assureurs.

- **Les Avaries matérielles et/ou manquants ou pertes constatées par le commissaire aux avaries :**

Le montant du dommage est toujours déterminé dans le rapport d'expertise délivré par le commissaire d'avarie à l'issue de ses constatations. Sauf en cas de travaux et/ou de réparations, ce dommage est toujours exprimé en unité de facturation et bien entendu sur la base de la valeur assurée.

Deux cas peuvent se présenter :

1^{er} cas :

Lorsque la marchandise ou le bien assuré est réparable, le préjudice est égal au total des frais de réparation effectués du dommage provoqué par l'évènement, il ne s'agit pas toute fois de toutes les réparations qui peuvent avoir été effectuées.

- Les seules réparations à la charge des assureurs sont celles qui sont nécessaires pour remettre l'objet assuré dans l'état où il se trouvait avant l'évènement.

En conséquence, aucune amélioration ne peut être prise en charge par l'assureur.

- Le coût des réparations doit être vérifié par expert de façon à ce que les factures ne puissent être gonflées, les assureurs règlent donc le coût approuvé par le commissaire d'avarie de la réparation sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à la valeur d'assurance.

2^{ème} cas :

Les avaries ne sont pas réparées :

Lorsque le bien assuré ne peut être réparé, le préjudice est établi par comparaison entre sa valeur à l'état sain et sa valeur en état d'avarie, il résulte de cette comparaison un pourcentage de dépréciation ou taux d'avarie et ce pourcentage est reporté sur la valeur d'assurance pour déterminer l'indemnité.

Selon l'article 20 des conditions générales, l'importance des avaries constatées est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eu à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée :

$$\text{Indemnité} = \frac{\text{valeur avarie} * \text{valeur assurée}}{\text{valeur saine}}$$

Lorsqu'il s'agit des manquants partiels on détermine la valeur des objets perdus par rapport à la valeur d'assurance totale si l'assurance porte sur une expédition globale.

Dans le cas où l'assurance porte sur chaque objet séparément le préjudice équivaut à la valeur assurée de l'objet perdu.

- Récupération : A chaque fois qu'il est possible de diminuer le montant du dommage, le sauvetage de la marchandise en avarie doit être mis en œuvre. De même le commissaire d'avarie est parfois amené à déprécier une marchandise chiffrant ainsi d'une part un dommage et d'autre part une récupération dont le montant devra venir en diminution de l'indemnité.
- Dans le cas de vente pour cause de dommages ou pertes matériels garantis décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

Règlement en perte totale ou délaissement :

En matière faculté les assureurs rembourseront la pleine valeur d'assurance dans la mesure où celle-ci sera justifiée.

Le délaissement est la faculté que possède l'assuré, en cas de sinistre grave d'exiger le remboursement de la pleine valeur d'assurance moyennant le transfert de propriété à l'assureur du bien assuré ou de ce qui en reste.

Lorsque les conditions de délaissement sont réunies l'assuré doit proposer à l'assureur le délaissement (action de délaissement) mais l'assureur conserve la possibilité soit d'accepter ce délaissement et de devenir par conséquent propriétaire du bien assuré, soit de régler en perte totale mais sans devenir propriétaire du bien.

Les cas de délaissement prévus par l'article 26 des conditions générales sont les suivants :

- dans le cas de perte sans nouvelle du navire transporteur, après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés non pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts (3/4) de la valeur assurée.

Cas où il n'y a pas de remboursement intégral :

Dans certains cas, une partie des dommages et pertes n'est pas remboursée à l'assuré : c'est la partie correspondant à la freinte de route ou la franchise.

1. La freinte de route :

En raison de leur nature ou de leur emballage, certaines marchandises subissent des pertes en quantité (par dessiccation, évaporation, tamisage) qui sont normales et prévisibles. Ces pertes inévitables, indépendantes de tout aléa de transport constituent la « freinte de route » appelé aussi « déchet de route » et ne sont pas remboursées par les assureurs.

Les taux de freintes découlent des usages en vigueur au port de destination et figurent souvent au contrat de vente.

2. La franchise :

Certaines marchandises subissent souvent en cours de transport des dommages minimes que l'assuré et l'assureur peuvent convenir d'éliminer de la garantie pour éviter des frais de constatation et de correspondance qui dépasseraient l'intérêt en cause.

La franchise est généralement fixée en pourcentage de la valeur d'assurance, son taux varie selon les marchandises, il est librement discuté lorsque sont arrêtées les conditions de la police. La franchise est déduite des dommages constatés.

CONCLUSION

Au terme de cette recherche, nous avons pu mesurer l'importance de l'assurance de façon générale et l'assurance maritime en particulier couvrant la marchandise au cours de son transport, dans la sauvegarde du patrimoine et des intérêts des opérateurs économiques de nos Etats.

En parcourant l'étendue de la responsabilité du transporteur maritime, nous avons constaté qu'il n'est pas aisé pour le chargeur d'être indemnisé lorsque la sinistralité s'empare du voyage maritime.

Cette recherche nous a permis de mieux appréhender le mécanisme d'assurance maritime. En effet, le fonctionnement de l'assurance maritime dépend de la réglementation des transports maritimes auxquels elle s'applique, c'est pourquoi il a été primordial de comprendre le fonctionnement de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises avant d'aborder l'assurance maritime des marchandises.

Le risque assuré dépend directement de cette responsabilité. Pour l'assureur, le risque est égal à la valeur de la marchandise diminuée de la dette de responsabilité du transporteur.

Nous avons pu l'observer à l'occasion de la présentation des polices d'assurances françaises qui reprennent en exclusion les cas exceptés qui exonèrent le transporteur de sa responsabilité.

Il est évident que le métier d'assureur n'est pas une activité philanthrope, l'assureur qui indemnise l'assuré et qui est subrogé dans ces droits va chercher à son tour à être indemnisé par le transporteur qui va lui opposer des causes exonératoire de responsabilité. Il est donc aisé de comprendre le mécanisme d'assurance maritime et les précautions prises par l'assureur lorsqu'un sinistre vient à se réaliser.

C'est dans le souci du développement du commerce de nos Etats que le législateur a rendu obligatoire l'assurance transport des marchandises à l'importation à travers des lois. Mais le fait seulement de légiférer est insuffisant sans une prise de conscience, une implication et une appropriation par les principaux intervenants dans le secteur.

Pour ce faire, nous recommandons la mise en place dans les meilleurs délais d'un Guichet Unique électronique du commerce extérieur et de passer à la dématérialisation des procédures sous la supervision du ministère en charge du Commerce et de la Concurrence.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages Généraux :

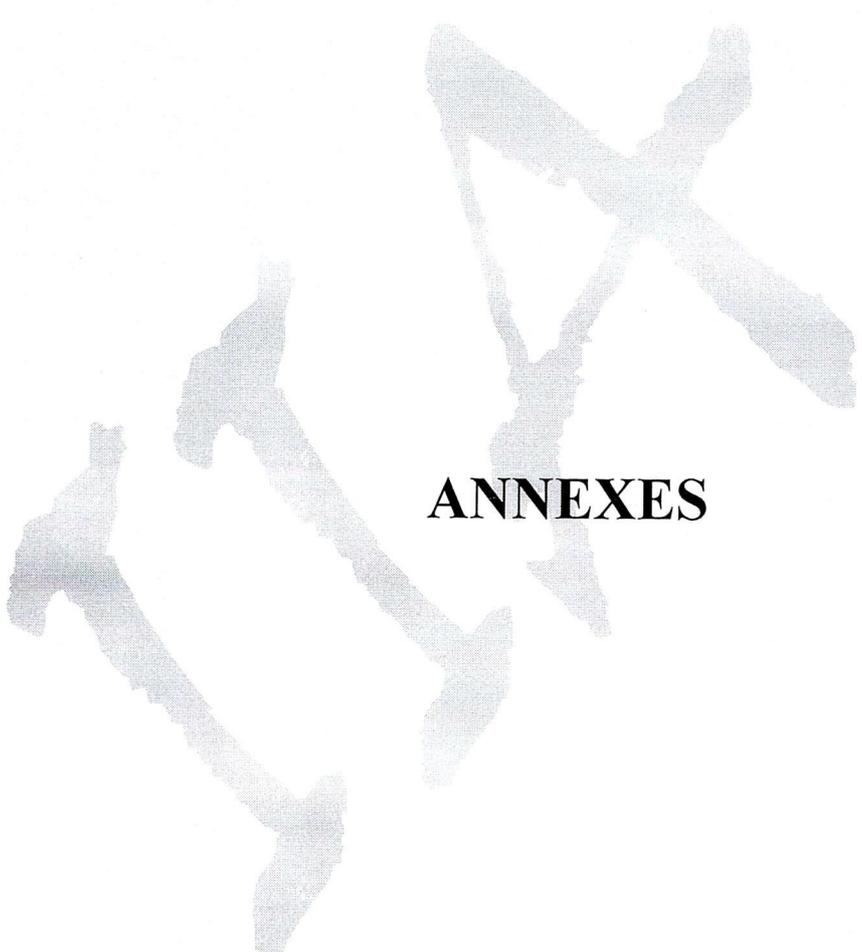
- MARCQ Jean-Patrick, « Risques et assurances transports et logistique » - Edition l'Argus de l'Assurance – 2^{ème} édition, 2011 ;
- RODIERE René : « Traité général de droit maritime » Tome I – Edition Dalloz ;
- KULLMANN Jérôme, « Lamy des assureurs », Edition Lamy, édition 2012.

Texte réglementaire : Code CIMA, édition 2009

Cours :

Jérôme YEATMAN « Assurances Transport et Aviation », IIA DESS-A 19^{ème} promotion 2011.

Autre : Rapport annuel 2012 (Direction National des Assurances)



ANNEXES

Annexe :

LOI N° 81-78/AN-RM

Rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation

L'Assemblée nationale,
a délibéré et adopté en sa séance du 13 juillet 1981
le Président de la République
promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Mali pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du Mali.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'organisme visé à l'alinéa précédent ou par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurances au Mali.

Article 2

Un décret fixe les conditions d'application de la présente loi notamment la valeur minima des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurance.

Article 3

Toute infraction aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus est punie d'une amende égale à 25 % de la valeur de la marchandise ou faculté importée et facultativement de onze jours de prison au moins et d'un an au plus.

Article 4

La présente loi sera enregistrée et publiée au Journal Officiel de la République de Mali et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Bamako, le 15 août 1981
Le Président de la République
Général Moussa Traoré

LOI N° 85-37/AN-RM

*portant additif à la loi n° 81-78/AN-RM du 15 août 1981
rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou
facultés à l'importation*

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté en sa séance du 14 mai 1985
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

La loi n° 81-78/AN-RM du 15 août 1981 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation est complétée ainsi qu'il suit :

Article 1 (nouveau) Alinéa 1

Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation d'acheter FOB ou coût et fret et de souscrire une assurance auprès d'une société agréée au Mali pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du Mali.

Article 2

Toutefois, des dérogations peuvent être accordées par le Ministre chargé des Finances lorsqu'il s'agit des dons, secours d'urgence, emprunts, prêts et crédits destinés à l'investissement pour l'expansion économique du Mali.

(Le reste sans changement)

Article 3 (nouveau) alinéa 1 sans changement.**Alinéa 2**

En la matière le Ministre chargé des Finances dispose des droits de transaction indépendamment des poursuites judiciaires. Cette transaction devra intervenir avant une décision judiciaire définitive et éteint l'action publique (le reste sans changement).

Koulouba, le 21 juin 1985
Le Président de la République
Général Moussa Traoré

Pour copie certifiée conforme
DIRECTION NATIONALE DU TRÉSOR
ET DE LA COMPTABILITÉ PUBLIQUE

Bamako, le 10 décembre 1985
P/LE DIRECTEUR GÉNÉRAL/PO
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

TIDIANI SOW

TABLE DE MATIERES

DEDICACE	i
REMERCIEMENTS.....	ii
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	iii
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES GRAPHIQUES.....	iv
RESUME.....	v
ABSTRACT	vi
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE :CADRE INSTITUTIONNEL ET OBSERVATIONS DU STAGE	4
CHAPITRE I : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM ET DE SAHAM ASSURANCE MALI ET SON STATUT SUR LE MARCHE MALIEN DES ASSURANCES	5
SECTION 1 : PRESENTATION DU GROUPE SAHAM	5
SECTION 2 : PRESENTATION ET STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHE	6
I. PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI	6
II. STATUT DE SAHAM ASSURANCE MALI SUR LE MARCHE DES ASSURANCES 2012	8
CHAPITRE II : STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET LES ACTIVITES DE SAHAM MALI	11
I. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION (C.A) :	11
II. LA DIRECTION GENERALE (DG) :	11
1. <i>L'Assistante de direction</i>	12
2. <i>Le Contrôleur de gestion</i>	12
3. <i>Le département transports</i>	13
SECTION 2 : LES ORGANES TECHNIQUES ET FINANCIERS	13
I. LA DIRECTION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE (DAF) :	13
II. LA DIRECTION TECHNIQUE ET COMMERCIALE (DTC) :	14
SECTION 3 : LES SERVICES RATTACHES A LA DTC ET LEURS ACTIVITES	15
I. SERVICE COURTAGE ET RESEAU :	15
II. SERVICE PRODUCTION AUTOMOBILE ET DIVERS :	17
III. SERVICE PROGRAMMES INTERNATIONAUX ET INDEMNISATION RISQUES DIVERS :	20
1. <i>Programmes internationaux</i>	20
2. <i>Indemnisation Risques Divers</i>	21
IV. SERVICE INDEMNISATIONS AUTOMOBILE :	23
A. DECLARATION DE SINISTRE :	23
1. <i>Ouverture physique/manuelle</i>	23
2. <i>Ouverture informatique</i>	23
B. LES SINISTRES MATERIELS (GESTION ET REGLEMENT)	23
1. GESTION DES SINISTRES MATERIELS :	23
1.1. La responsabilité civile (R.C) :	23
1.2. Les Risques Divers :	24
2. REGLEMENT DES SINISTRES MATERIELS :	25
2.2. Recours encaissés :	25
C. LES SINISTRE CORPORELS (GESTION ET REGLEMENT)	26

1.	GESTION DES SINISTRES CORPORELS :	26
1.1.	CAS DES BLESSURES	26
a.	Procédures :	26
b.	Le préjudice d'une victime comporte :	26
1.2.	CAS DE DECES :	26
a.	Procédure :	26
b.	Le préjudice des ayants droits de la victime comporte	27
2.	REGLEMENTS DES SINISTRES CORPORELS :	27
V.	CELLULE DE GESTION SANTE :	27
	DEUXIEME PARTIE :L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION (CAS DU MALI)	28
	CHAPITRE I: LA REGLEMENTATION DE L'ASSURANCE MARITIME AU MALI	29
	SECTION 2: NECESSITE D'UNE ASSURANCE TRANSPORT	30
	SECTION 3 : LES TEXTES DE LOIS ET REGLEMENTS EN LA MATIERE	31
1.	<i>Réglementation nationale</i>	31
a.	LOI N°81-78 / AN-RM du 15 août 1981 :	31
b.	LOI N°85-37 / AN-RM du 21 juin 1985	31
c.	DECRET N°314/PG-RM du 05 décembre 1983	32
d.	ARRETE N°3364/MF-DNTCP du 14juillet 1984 :	32
2.	<i>La réglementation communautaire</i>	33
	SECTION 4 : LE NON RESPECT DE LA LEGISLATION	34
	SECTION 5 : MANQUE A GAGNER	34
	CHAPITRE II : L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME	36
	SECTION 1 : LES RISQUES AUXQUELS SONT EXPOSEES LES MARCHANDISES EN COURS DE TRANSPORT	36
	SECTION 2 : LES TYPES DE POLICES D'ASSURANCES DU TRANSPORT PRINCIPAL	37
I.	LA POLICE AU VOYAGE :	37
II.	LA POLICE A ALIMENTER :	37
III.	LA POLICE D'ABONNEMENT :	37
IV.	LA POLICE TIERS CHARGEURS :	38
	SECTION 3 : LES TYPES DE GARANTIES :	38
I.	LA GARANTIE « TOUS RISQUES » :	39
II.	LA GARANTIE FRANC D'AVARIES PARTICULIERES « FAP sauf » :	39
III.	RISQUES EXCLUS :	39
	SECTION 4 : DUREE DE L'ASSURANCE :	40
	SECTION 5 : LA VALEUR ASSUREE (Somme en risque) :	40
	SECTION 6 : LA TARIFICATION	41
	SECTION 7 : REGLEMENT DE L'INDEMNITE	42
	CONCLUSION	46
	BIBLIOGRAPHIE	47
	ANNEXES	48

