



**CONFERENCE INTERAFRICAINE DES MARCHES  
D'ASSURANCES (CIMA)**



\*\*\*\*\*

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES  
(IIA)**

BP 1575 Yaoundé – Tél : (+237) 22 20 71 52 – FAX : (+237) 22 20 71 54

E –mail : [iiacameroun.com](mailto:iiacameroun.com)

Site web: <http://www.iiacameroun.com>

Yaoundé/ Cameroun

\*\*\*\*\*

**RAPPORT DE FIN D'ETUDE  
Pour l'obtention du  
DIPLOME DE MAITRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES  
D'ASSURANCES (MST-A)  
(Cycle II : 14<sup>ème</sup> Promotion 2018 – 2020)**

**THÈME**

**L'OBLIGATION DE DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES  
FACULTÉS A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO :  
ETAT ACTUEL DES LIEUX ET PERSPECTIVES**



**Présenté et soutenu par :**

**KONDA Ousmane**

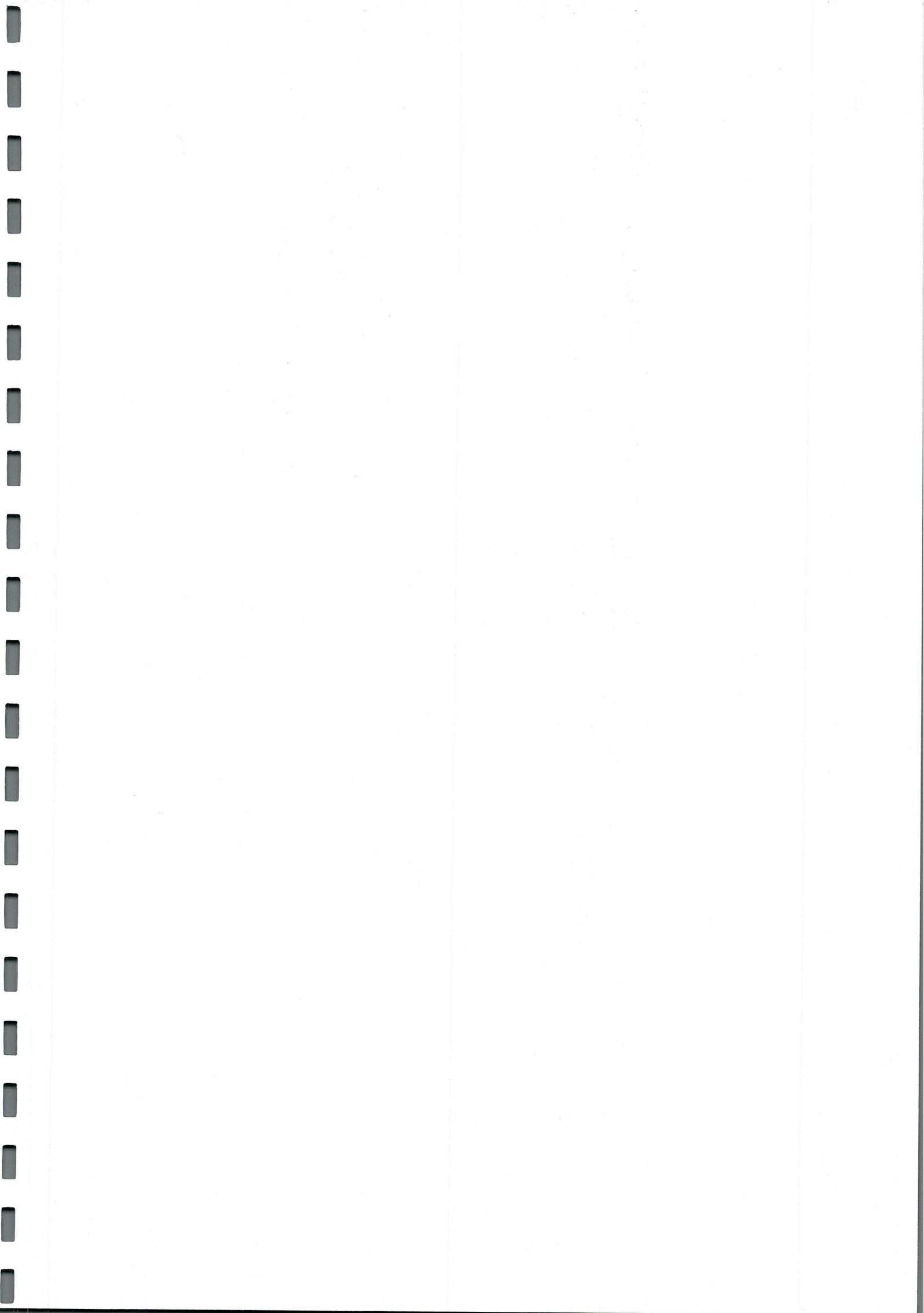
**Étudiant, Cycle II (MST-A)**

**Sous la Direction de :**

**Monsieur Maurice GOUBA**

**Directeur de l'Automobile et Mass  
Market**

**Novembre 2020**



## DÉDICACES

*A mes deux parents qui, du haut là-bas, continuent de veiller sur moi ;*

*A ma famille pour sa patience, sa compréhension, ses encouragements et ses prières ;*

*A ma mère adoptive Feue BOENA/BADINI Mariam qui nous a quitté durant ma formation ;*

*A mes frères et amis BOENA et BADINI qui m'ont été d'une assistance importante ;*

*A mes camarades étudiants de l'Institut international des assurances (IIA) de Yaoundé ;*

*A tous ceux qui, de près ou de loin, m'ont soutenu tout au long de cette formation.*

## **REMERCIEMENTS**

Au terme de cette formation nous tenons à remercier :

- ✚ **Dieu** qui, dans son infinie bonté nous a permis d'avoir la chance, la santé et la force nécessaire pour suivre cette formation ;
- ✚ **L'Etat Burkinabè** qui nous a permis de bénéficier de cette formation dans des conditions acceptables ;
- ✚ La **Direction Générale de l'IIA** qui a su mettre à notre disposition les ressources humaines et matérielles pour le bon déroulement de la formation ;
- ✚ **L'équipe pédagogique de l'IIA** pour la qualité de leurs prestations ;
- ✚ **M.TRAORE SI SALIFOU, Directeur Général** de SAHAM Assurance Burkina qui nous a donné l'opportunité d'y effectuer notre stage ;
- ✚ **M. TRAORE Drissa, Directeur Général Adjoint** de SAHAM Assurance Burkina qui en dépit de ses occupations a pris le soin de veiller au bon déroulement de notre stage et à la rédaction de notre rapport ;
- ✚ **M. GOUBA Maurice, Directeur de l'Indemnisation et du Contentieux** à SAHAM Assurance Burkina pour son encadrement, ses encouragements et ses précieux conseils ;
- ✚ **M. DABIRE Narcisse, Directeur des Risques d'Entreprise et du Courtage** à SAHAM Assurance Burkina pour son encadrement ses encouragements et précieux conseils ;
- ✚ Tous les **collaborateurs de SAHAM Assurance Burkina** ;
- ✚ Tous mes **camarades de promotion 2018-2020 (MST-A/DESS-A)** pour les moments de complicité, de complémentarité et de fraternité vécus ;
- ✚ **Toutes les personnes** qui, de près ou de loin, ont contribué à l'élaboration de ce document.

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

<b>APSAB</b>	Association Professionnelle des Sociétés d'Assurance du Burkina
<b>CAF</b>	Certificat d'Assurance Facultés
<b>CARFO</b>	Caisse Autonome de Retraite des Fonctionnaires
<b>CICA</b>	Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances
<b>CIF</b>	Cost, Insurance and Freight
<b>CIMA</b>	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
<b>CNSS</b>	Caisse Nationale de Sécurité Sociale
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies sur Commerce et le Développement
<b>DAAF</b>	Directeur Administratif et Financier
<b>DACG</b>	Directeur de l'Actuariat du Contrôle et de Gestion
<b>DACI</b>	Directeur de l'Actuariat du Contrôle et de l'Informatique
<b>DAMM</b>	Directeur Automobile et Mass Market
<b>DFC</b>	Direction Financière et Comptable
<b>DG</b>	Directeur Général
<b>DGA</b>	Directeur Général Adjoint
<b>DREC</b>	Directeur Risques d'Entreprise et Courtage
<b>FOB</b>	Free On Board
<b>IARD</b>	Incendie Accidents Risques Divers
<b>MCI</b>	Manage Care International
<b>MSTA</b>	Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurance
<b>OHADA</b>	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
<b>SOGESY</b>	Société de Gestion de la plateforme SYLVIE
<b>SYLVIE</b>	Systèmes de Liaison Virtuelle
<b>TUA</b>	Taxe Unique d'Assurance
<b>VTM</b>	Véhicule Terrestre à Moteur

## **LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES**

Tableau 1 : Répartition des primes par société NON VIE en 2017.....	16
Tableau 2 : Statistiques des importations FOB et de primes d'assurance transport.....	40
Tableau 3 : Récapitulatif du manque à gagner pour l'Etat.....	41
Graphique 1 : Répartition du chiffre d'affaires par branche IARD au Burkina Faso de 2011 à 2017 (%).....	39
Graphique 2 : Répartition par branche du secteur non vie en 2017 (en %, 15 pays).....	39

## RÉSUMÉ

Le transport maritime nourrit et dynamise le commerce international et est de loin le plus important moyen de transport des marchandises. Le phénomène est beaucoup plus accentué de nos jours avec l'évolution de la technologie maritime qui permet l'audit transport de drainer des capitaux énormes dans le monde entier à travers les marchandises.

Le Burkina Faso, compte tenu de sa situation enclavée sans accès à la mer et aussi au regard de son faible niveau de développement industriel, s'approvisionne en biens de consommation et en marchandises auprès des pays côtiers par le biais du commerce extérieur. L'approvisionnement du pays est ainsi fortement lié aux importations.

Aussi, le transport de ces marchandises dans le cadre des importations, comporte d'énormes risques d'où l'intérêt et la nécessité de les assurer en transport maritime. Dans le souci de sécuriser ces importations, le Burkina Faso a institué l'obligation de l'assurance des facultés à l'importation antérieurement aux dispositions du code CIMA, à travers une Ordonnance et un décret d'application sous la période révolutionnaire en 1983.

Cependant, le manque de contrôle de la part de l'Etat, la vétusté des textes applicables, le désintéressement des assureurs et l'ignorance et le refus de certains importateurs, ont engendré le non-respect de l'obligation d'assurance transport. Cet état de fait occasionne des pertes pour l'Etat en termes de taxes, les assureurs, un manque à gagner en termes de primes d'assurance, et enfin pour les importateurs eux-mêmes, l'absence de prise en charge en cas de sinistre car dans la plupart des cas, ces importateurs ne connaissent même pas leurs assureurs ni la teneur de leurs polices d'assurance incorporées dans contrat de transport depuis le port d'embarquement.

Au regard de ces difficultés, nous avons proposé dans le cadre de notre travail des solutions à savoir une relecture des textes applicables, une gestion en coassurance de l'assurance transport entre les assureurs qui permet d'éviter la concurrence, une meilleure communication et des actions de sensibilisation qui nécessitent une réelle implication de tous les acteurs du commerce extérieur.

## **ABSTRACT**

Maritime transport nourishes and energizes international trade and is by far the most important means of transporting goods. The phenomenon is much more accentuated nowadays with the evolution of maritime technology which allows transport audit to drain enormous capital around the worldwide through the freight.

Burkina Faso, taking into account from its landlock location without access to the sea and in view of its low level of industrial development, it obtains its supplies of consumer goods and merchandise from coastal countries through foreign trade. The supply of the country is thus highly limited by import.

Also, the transport of these goods within the framework of imports involves enormous risks, hence the interest and the need of insure them in maritime transport. In order to secure these imports, Burkina Faso instituted the obligation of insure right prior to the provisions of the CIMA code, through an Ordinance and a decree of application under the revolutionary period in 1983.

However, the lack of control on the part of the state, the obsolescence of the applicable texts, the disinterestedness of the insurers and the ignorance and refusal of certain importers, have resulted in the non-compliance with the transport insurance obligation. This state of affairs causes losses for the state in terms of taxes, insurers a loss of earnings in terms of insurance premiums, and finally for the importers themselves, the lack of coverage in the event of claim because in most cases, these importers do not even know their insurers or the content of their insurance policies incorporated in the contract of carriage from the post of embarkation.

Regarding of these difficulties, we have proposed within the framework of our work solutions, namely a rereading of the applicable texts, co-insurance management of transport insurance between insurers which makes it possible to avoid competition, better communication and awareness-raising actions which require the real involvement of all the actors in foreign trade.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
1 <sup>ère</sup> PARTIE : DESCRIPTION DU CADRE INSTITUTIONNEL DU STAGE.....	4
CHAPITRE I : PRESENTATION ET ORGANISATION DE SAHAM ASSURANCE BURKINA.....	
	5
Section I. Présentation du groupe SAHAM et de SAHAM Assurance Burkina.....	5
Section II. Organisation et fonctionnement de SAHAM Assurance.....	8
CHAPITRE II : ACTIVITES ET PLACE DE SAHAM ASSURANCE IARD SUR LE MARCHE BURKINABE.....	
	15
Section I. SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè .....	15
Section II. Le réseau de distribution .....	22
2 <sup>ème</sup> PARTIE : L'OBLIGATION DE L'ASSURANCE DES FACULTÉS A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO : ETAT ACTUEL DES LIEUX ET PERSPECTIVES.....	24
CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES.....	
	25
Section I. Risques couverts et évènements garantis.....	25
Section II. Quelques notions en assurance transport de facultés .....	31
CHAPITRE II : L'OBLIGATION DE DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO.....	
	34
Section I. Le contenu de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso .....	34
Section II. Perspectives .....	45
CONCLUSION.....	53
BIBLIOGRAPHIE.....	55
ANNEXES.....	56
TABLE DES MATIÈRES.....	60

## INTRODUCTION GENERALE

La nécessité d'assurer les marchandises contre des pertes éventuelles et des dommages qu'ils pourraient subir au cours du transport s'est manifestée chez les humains dès l'antiquité avec les premiers échanges commerciaux à travers le commerce maritime international. Du « prêt à la grosse aventure », en passant par le Moyen Age jusqu'à l'Ordonnance sur la marine de Colbert en 1681 en France, le besoin de réglementation de l'assurance transport maritime a toujours été au cœur des préoccupations des hommes dans leurs échanges commerciaux.

Ces préoccupations demeurent jusqu'à nos jours. En effet, au regard du volume important des échanges commerciaux internationaux, l'assurance transport de marchandises est vue sur nos marchés d'assurances comme étant la branche qui offre des perspectives prometteuses. L'aversion aux risques liés au transport des marchandises ou facultés amène beaucoup d'opérateurs économiques à souscrire à des contrats d'assurance transport.

Cependant, en Afrique, il n'est pas rare malheureusement de constater qu'un nombre important d'opérateurs économiques, continuent d'importer des marchandises qui sont assurées depuis les pays des fournisseurs au détriment des assureurs des pays de destination. Cette tendance se justifierait par l'absence des compagnies d'assurance en Afrique dès le lendemain des indépendances. Néanmoins, cette approche n'est plus défendable de nos jours avec la montée en puissance de beaucoup de compagnies nationales de droit africain.

Partant de ce constat, l'Assemblée Générale de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), réunie en juin 1972 à Santiago au Chili, a recommandé aux pays en voie de développement de prendre des mesures nécessaires pour stimuler la croissance de leurs marchés nationaux d'assurances. Chaque Etat concerné devait intégrer dans sa législation nationale, des normes tendant à faire couvrir ses importations de biens et de marchandises par des assureurs locaux.

Trois ans plus tard, à Genève, la CNUCED préconise d'interdire l'incoterm CIF<sup>1</sup> à l'importation et d'imposer l'importation uniquement en valeur FOB<sup>2</sup>.

Le Burkina Faso, pays enclavé sans accès à la mer, importe beaucoup de marchandises comme le riz, le ciment et bien d'autres pour sa consommation locale. Son économie à l'instar des économies des autres pays en voie de développement, est fortement dépendante du commerce extérieur au regard de l'importance du volume de ses importations.

En effet, le transport des marchandises est une activité à risques, ce qui justifie la nécessité de le protéger au moyen de l'assurance. L'activité comporte beaucoup d'aléas et les importateurs qui disposent des polices souscrites à l'étranger connaissent quotidiennement d'énormes difficultés dans la procédure d'indemnisation en cas de sinistre. Par contre, ceux qui souscrivent localement leurs contrats ont la possibilité de poursuivre eux-mêmes l'instruction de leurs dossiers sinistres.

L'ensemble des difficultés rencontrées par les importateurs d'une part, et le manque à gagner financier pour les Etats et les compagnies d'assurances du fait de la non souscription aux polices d'assurance transport d'autre part, ont motivé de l'instauration de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation. Le Burkina Faso, à l'instar de certains pays membres de l'espace CIMA, a suivi les recommandations de la CNUCED en instaurant par ordonnance en 1983, l'obligation de la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation.

Cependant, force est de constater qu'au Burkina Faso, malgré le cadre réglementaire et la pertinence de la mesure, les textes régissant l'obligation d'assurance transport ne sont pas ou peu appliqués sur le marché. C'est tout l'intérêt que porte la deuxième partie de notre réflexion basée sur le thème : « **L'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso : état actuel des lieux et perspectives** ».

---

<sup>1</sup> Cost, Insurance and Freight (Coût, assurance et Fret) : Le vendeur paie le transport des marchandises au port et également les frais d'assurance minimum

<sup>2</sup> Free On Board (Franco à bord) : Le vendeur est responsable de la livraison sur le navire et organise le dédouanement à l'exportation

Cela parce que, trente-sept (37) ans après l'instauration de cette obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso, on constate aisément que la loi n'est pas respectée, ce qui nous conduit aux interrogations suivantes :

Quelles en sont les raisons, les conséquences sur l'économie nationale, notamment sur le chiffre d'affaires des compagnies d'assurances burkinabè ?

Quelles solutions peut-on envisager pour restaurer le respect de l'obligation de domiciliation des facultés importées ?

Pour apporter des réponses à ces questions, il nous a paru nécessaire d'articuler la **seconde partie** de notre travail en **deux (02) chapitres**.

Le **premier chapitre** est consacré à un bref rappel sur **les généralités de l'assurance transport des facultés**. Dans le **second chapitre**, il sera question de faire un état des lieux de l'application de **l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation**.

Mais nous ne saurons traiter ce thème sans au préalable présenter dans **une première partie le cadre institutionnel du stage** qui s'est déroulé du **17 août** au **31 octobre** au sein de SAHAM Assurance Burkina. Elle comprend **deux (02) chapitres** : le **premier** concerne la **présentation et organisation de SAHAM Burkina** et le **second**, les **activités et la place de SAHAM sur le marché d'assurance Burkinabè**.

## **1<sup>ère</sup> PARTIE : DESCRIPTION DU CADRE INSTITUTIONNEL DU STAGE**

Cette première partie qui décrit le cadre institutionnel de déroulement du stage est composée de deux (02) chapitres. Le premier chapitre concerne l'organisation et le fonctionnement de SAHAM Assurance Burkina. Quant au second, il aborde les activités et place de SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè.

# **CHAPITRE I : PRESENTATION ET ORGANISATION DE SAHAM ASSURANCE BURKINA**

Il convient dans ce chapitre de présenter dans un premier temps le groupe SAHAM et SAHAM Assurance Burkina et dans un second temps de faire une description du fonctionnement de cette dernière.

## **Section I. Présentation du groupe SAHAM et de SAHAM Assurance Burkina**

Il sera question ici de faire un bref rappel sur l'historique du groupe, ses valeurs et une présentation de SAHAM Assurance Burkina.

### **Paragraphe 1. Historique du groupe SAHAM**

Fondé en 1995 par Moulay Hafid Elalamy, à Casablanca au Maroc, le Groupe SAHAM est devenu une grande holding avec 46 filiales qui opèrent à travers 25 pays. Il œuvre à répondre aux besoins essentiels de l'homme en offrant des services à forte valeur ajoutée. SAHAM, un groupe aux activités diversifiées (assurance, réassurance et finance), s'est consolidé autour de deux métiers historiques : l'assurance et les centres de relations clients. SAHAM avait procédé à l'acquisition ciblée de plusieurs compagnies leaders du continent à savoir le groupe COLINA (2010), CNIA Assurance et Saada Assurance et a su tisser un vaste réseau international à travers l'Afrique et le Moyen Orient, élargissant ainsi son assise financière.

En octobre 2018, SANLAM, premier groupe d'assurance en Afrique avec une capitalisation boursière de 16 milliards de dollars, acquiert la totalité des filiales SAHAM Assurance du groupe SAHAM, en augmentant sa participation dans le capital de SAHAM Finances de 46,6% à 100%. Le changement de dénomination qui devrait initialement intervenir en juin 2020 a été repoussé en février 2021 pour cause de maladie à Corona virus.

En rappel, le groupe SANLAM fondé en 1918 tant qu'une compagnie d'assurance vie en Afrique du Sud dont son siège s'y trouve, s'est transformé en une entre-

prise de services financiers multiples<sup>3</sup> avec de domaines d'intervention variés : l'assurance, l'ingénierie financière, la gestion d'actifs, la gestion des risques, les activités de marchés de capitaux, etc. Le groupe SANLAM, leader panafricaine du secteur des assurances est présent dans 39 pays, dont 34 pays africains pionniers dans un environnement où la demande et la persévérance sont les maîtres mots.

Le Groupe SAHAM est porté par cinq (05) valeurs inspirantes qui forment son esprit et qui guident ses actions, ses projets et ses décisions au quotidien :

❖ **L'entrepreneuriat**

Cette valeur est profondément liée aux racines mêmes du groupe, qui grandit par une stratégie entrepreneuriale et volontariste. Les initiatives individuelles et les réussites collectives sont le moteur du développement du groupe.

❖ **L'excellence**

Être les meilleurs dans leur domaine, tel est le credo des collaborateurs du groupe SAHAM. Le management se donne pour mission de faire vivre cet état d'esprit au quotidien, ainsi qu'en témoignent les projets ambitieux menés à l'échelle du groupe et de ses filiales.

❖ **L'éthique**

Les collaborateurs de SAHAM sont attachés aux valeurs de respect, de droiture d'esprit et de transparence. L'intégration de l'autre et de ses différences, synonyme de richesse et de complémentarité, caractérise la politique Ressource Humaine (RH) mise en place.

❖ **L'innovation**

Envisager des marchés inexplorés, développer des produits et services innovants, transformer les réseaux de distribution pour renforcer la proximité du client, autant de pratiques qui démontrent l'orientation clients et le souci d'innover des collaborateurs.

---

<sup>3</sup> Sanlam Personal Finance, Sanlam Emerging Markets, Sanlam Investments, Santam et la société nouvellement créée Sanlam Corporate.

❖ **La solidarité**

Le groupe SAHAM est fortement engagé dans une démarche de responsabilité sociale, en témoigne la Fondation SAHAM qui agit depuis 2008 en faveur des populations démunies en Afrique.

## **Paragraphe 2. Présentation de SAHAM Assurance**

Pour ce qui est de sa présence sur le sol burkinabè, le groupe SAHAM opère au Burkina Faso à travers trois filiales : SAHAM Assurance (IARD), SAHAM Assurance Vie Burkina Faso et Manage Care International (MCI-BF) qui est une société de gestion santé.

La branche IARD a commencé ses activités au Burkina Faso en 2000 sous la dénomination Colina Burkina Faso, puis SAHAM Assurance après le rachat du Groupe Colina en 2010 par le groupe SAHAM.

Quant à la branche Vie, elle a commencé ses activités après l'obtention de son agrément en début d'année 2016 sous le nom de SAHAM VIE BURKINA FASO.

Nous avons effectué notre stage au sein de SAHAM Assurance IARD. Son Siège est situé au cœur de la zone commerciale de Ouagadougou, plus précisément sur l'Avenue du Docteur KWAME N'KRUMAH.

Dans son ambition de confirmer et de garder son rang de leader sur le marché burkinabè de l'assurance, SAHAM Assurance IARD s'est doté d'une équipe très talentueuse et d'un réseau de distribution diversifié. Ce réseau était composé de trente (30) points de vente au dernier trimestre de 2019 avec l'ouvertures de ses cinq (05) nouvelles agences dans les villes de Ouagadougou (02), Bobo-Dioulasso, Orodara et Ouahigouya.

L'atteinte d'un tel objectif, à savoir, confirmer et de garder son rang de leader et l'assurance de sa pérennité a nécessité chez SAHAM Assurance IARD, une organisation particulière avec un mode de fonctionnement spécifique.

## **Section II. Organisation et fonctionnement de SAHAM Assurance**

Cette section décrit l'organisation de SAHAM Assurance et de ses organes fonctionnels.

### **Paragraphe 1. Organisation de SAHAM Assurance IARD**

La société SAHAM Assurance IARD Burkina a un organigramme de type hiérarchique et se compose de Directions, de Départements et de Services. Ainsi suivant l'organigramme nous avons procédé à la description de ses différentes composantes.

#### **A. Direction Générale**

La Direction Générale de SAHAM Assurance IARD Burkina est assurée par un Directeur Général (DG) disposant d'une délégation de pouvoirs formellement définie par le Conseil d'Administration. Il planifie, dirige et supervise l'ensemble des activités de la société et est garant du développement et de la rentabilité opérationnelle de la filiale conformément aux objectifs fixés par le groupe SAHAM.

Le DG est aidé dans ses tâches par une Assistante de Direction sous la responsabilité de laquelle sont placés les services accueil/standard et celui des archives/documents. Toutefois, sont rattachées à la Direction Générale un Département Administratif et Ressources et un Service de Communication.

#### **B. Direction Générale Adjointe**

Sous l'autorité du Directeur Général, cette Direction est pilotée par le Directeur Général Adjoint (D.G.A) qui a en charge la coordination de l'ensemble des activités commerciales, techniques, administratives et financières. Il assure le respect de la politique de souscription du groupe et de la compagnie en collaboration avec les responsables techniques des différentes directions rattachées.

Le Directeur Général Adjoint, contrôle les opérations menées par le Département d'Audit et les cinq (05) directions à savoir la Direction Automobile et Mass Market (D.A.M.M), la Direction Actuariat et Contrôle de Gestion (D.A.C.G), la Direction Finan-

cière et Comptabilités (D.F.C), la Direction Risques d'Entreprise et de Courtage (D.R.E.C) et la Direction du Contrôle et de l'Informatique (D.C.I). Ces différentes directions constituent des centres de profits. Chaque Directeur supervise les produits et les charges de sa direction et rend compte au DGA.

### **1. Département d'Audit**

Ce département est dirigé par un auditeur interne qui est chargé d'analyser de façon indépendante, le degré de maîtrise des opérations. Il évalue le management des risques opérationnels, financiers et de conformité. Ainsi, il élabore la cartographie des risques (identification, évaluation, classement et traitement), les règles et le code d'éthique de la compagnie d'assurance. Il veille à l'application des procédures écrites dans les différents départements et contrôle les délégations de pouvoir, etc.

### **2. Direction Automobile et Mass Market**

Le Directeur Automobiles et Mass Market (DAMM) est chargé de contrôler et de coordonner les opérations menées par le Département Indemnisation et du Contentieux et le Département Distribution Mass Market.

#### **❖ Département de l'Indemnisation et du contentieux**

Il a en charge la gestion des dossiers sinistres de la compagnie, qu'il s'agisse de règlement par voie judiciaire ou à l'amiable. La gestion des sinistres revient au département indemnisation et contentieux et suivant une procédure particulière du fait de la dématérialisation du processus de traitements des dossiers sinistres. La gestion des sinistres se fait à l'aide de trois logiciels dénommés « **Milliard** », « **Elise** » et « **AWA** ». Il convient de préciser que le logiciel métier est Milliard, tandis que Elise est le système de gestion du processus de dématérialisation.

Concernant le logiciel « **AWA** », il permet non seulement de prendre directement les déclarations des assurés, ce qui permet de générer automatiquement la fiche de déclaration ainsi que le récépissé de déclaration, mais aussi toutes les opérations de paiement sont enregistrées avec des options permettant des signatures électroniques, chose qui renforce le processus de dématérialisation des dossiers sinistres.

Le département est composé d'une cellule de déclaration des sinistres et trois services que sont : le Check Auto Express (CAE), le Service Recours Sinistres et Back, et le Service Indemnisation, mais le premier constitue une innovation importante.

✓ **Check Auto Express (CAE)**

Depuis 2017, SAHAM Assurance a apporté une innovation majeure dans les procédures de règlement des sinistres en instituant le Check Auto Express (CAE). C'est un détachement du Département Indemnisation et Contentieux, composé d'une équipe talentueuse et bien formée avec à son sein des compétences diversifiées y compris un expert en Automobile. Le CAE est un **bureau d'indemnisation rapide** de SAHAM qui permet une indemnisation des sinistres en **72 heures**. Ce service est prioritairement destiné aux Véhicules Terrestres à Moteur (VTM) assurés en dommage. Par ailleurs le montant de l'indemnisation payable en son sein est plafonné à un certain montant et pour tout montant supérieur le dossier après instruction est transmis au siège pour paiement.

Ainsi, dès la survenance d'un sinistre entraînant des dégâts sur un véhicule éligible, il suffit de suivre les étapes suivantes :

- Faire constater l'accident soit par les services de la compagnie (constat amiable du produit d'assistance automobile) ; soit par l'autorité compétente (police, gendarmerie).
- Faire rapidement la déclaration directement au CAE ou dans tout autre point de SAHAM Assurance en joignant à la déclaration une facture pro-forma ou un devis de réparation, plus photos des dégâts sur le véhicule.

Sur cette base, l'expert automobile interne procède à une évaluation du dossier et échange avec les prestataires (professionnels de la réparation). Après l'instruction, une offre (chèque ou bon de prise en charge) est faite à l'assuré en 72 heures sauf, les cas où les dégâts sont importants et nécessitent une expertise auxquels cas le réseau d'experts indépendantes et agréées répondent promptement à la moindre sollicitation. La même célérité de traitement est réservée aux réclamations des victimes d'accidents dès que le procès-verbal de constat situant les responsabilités est disponible.

#### ❖ **Département Distribution Mass Market**

Ce département est placé sous la responsabilité d'un Chef de département. Il coiffe les services « assurances dommages » et « assurances des personnes ». Ce département est chargé de toutes les souscriptions de contrats relevant du centre de profit Automobile et Mass Market. Il est composé de Service des Bureaux Directs et celui de l'Animation. Il s'occupe principalement de la prospection de nouveaux clients, du suivi du portefeuille clientèle de la compagnie, du suivi des partenariats commerciaux, de l'animation des agences et des bureaux directs.

### **3. Direction Actuariat et Contrôle de Gestion**

Le Directeur de l'Actuariat, du Contrôle et de Gestion est chargé de suivre et de coordonner les activités des deux services qui sont sous son contrôle à savoir le département d'actuariat et celui du contrôle.

Le Service contrôle est dirigé par un chef de service qui a pour principales missions de déceler les risques auxquels sont exposés la compagnie, de prévoir des solutions de gestion de ces risques mais surtout de veiller à l'amélioration des activités de la compagnie en vue de la satisfaction de la clientèle. Le service inspection et recouvrement est rattaché à ce département.

### **4. Direction Financière et Comptabilités**

Cette direction a sa à tête un premier responsable qui est chargé de contrôler les opérations effectuées par le Service des Moyens Généraux, le Département Comptabilité et celles du Département Trésorerie. Les deux derniers départements se subdivisent respectivement en deux (02) services chacun, à savoir le service Comptabilité Générale et la Comptabilité Technique et celui de la Trésorerie et du Portefeuille.

### **5. Direction Risques d'Entreprise et Courtage**

Il est dirigé par le Directeur des Risques d'Entreprise et de Courtage (DREC) qui a pour mission principale de coordonner les actions menées par les Département IARDT (Incendies-Accidents-Risques-Divers-Transport) et Réassurance.

Le Département IARDT est composé de deux (02) services à savoir le service IARD et le service le service Transport et Sinistres. Le chef du département IARDT anime le réseau de distribution et veille à la bonne collaboration avec les sociétés de courtage en assurance telles que Gras Savoye Burkina, la société de conseil et courtage Vincent & Associés, etc.

Placé sous l'autorité du DREC, le Chef du Département Réassurance a pour mission principale, l'établissement du plan de réassurance de la société. Il est chargé, en plus de la mise en œuvre le plan de réassurance, de négocier avec les réassureurs pour l'obtention de meilleures conditions dans les traités de réassurance et d'assurer la gestion des documents contractuels. Il est également chargé d'assurer la surveillance du portefeuille notamment sa sinistralité.

## **6. Direction du contrôle et de l'Informatique**

La Direction du Contrôle et de l'Informatique (D.C.I) est composée de deux (02) départements à savoir le département Informatique chargé de veiller à l'administration du réseau informatique, d'assurer la maintenance informatique mais aussi de mener des études au cas échéant. Et le Département Contrôle chargé de l'Audit des services et celui de la surveillance et du contrôle.

### **Paragraphe 2. Le fonctionnement de SAHAM Assurance IARD**

Suivant les dispositions du Code CIMA, deux (02) formes de sociétés sont admises pour toute entreprise d'assurance à savoir, les sociétés d'assurances mutuelles et les sociétés anonymes (**article 301, alinéa 1**).

La société SAHAM Assurance obéit à cette dernière catégorie et de ce fait, possède une configuration conforme, non seulement aux dispositions de l'Acte Uniforme de l'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique (OHADA), relatif au Droit des Sociétés Commerciales et Groupements d'Intérêt Économiques (AU/DSCGIE), mais aussi à celles du code CIMA sur les organes constitutifs d'une compagnie d'assurances.

Comme toute société anonyme, une société d'assurance dispose d'une Assemblée Générale, d'un Conseil d'Administration et d'un Commissariat aux comptes chargé de valider les comptes de la société.

### **A. L'Assemblée Générale**

L'Assemblée Générale composée des actionnaires, se réunit une fois par an en session ordinaire sur convocation de son président, et une session extraordinaire, si la situation l'exige. Elle peut aussi se réunir sur convocation du conseil d'administration ou à la demande d'un ou de plusieurs actionnaires détenant au moins un dixième du capital social.

L'Assemblée Générale représente les actionnaires qui composent la société, et a pour principales missions de :

- Nommer les membres du conseil d'administration ;
- Décider de la suspension d'un membre ;
- Agréer les commissaires aux comptes ;
- Décider de l'augmentation du capital social.

Elle discute et approuve les comptes de l'exercice écoulé, et délibère sur toutes les questions relevant de sa compétence et portées à l'ordre du jour.

Les Assemblées Générales Ordinaires (AGO) sont celles qui se tiennent dans les six mois suivant la clôture de l'exercice et portent sur l'examen des comptes annuels de la société.

### **B. Le Conseil d'Administration**

Le conseil d'administration composé d'actionnaires et avec à sa tête un président assisté dans ses missions par des commissaires aux comptes, joue un rôle central dans la conduite de SAHAM Assurance. Il s'agit d'une instance collégiale qui est mandatée par l'ensemble des actionnaires. Le rôle principal du Conseil d'Administration est de veiller aux intérêts de l'entreprise et de ses actionnaires. Dans l'exercice de ses prérogatives légales, le Conseil d'administration remplit les principales missions suivantes :

- Définir les choix stratégiques de l'entreprise ;
- Désigner les dirigeants chargés de gérer l'entreprise dans le cadre de la stratégie définie ;
- Choisir le mode d'organisation et de s'assurer de la pérennité et la rentabilité de l'entreprise ;
- Contrôler la gestion de l'entreprise et veiller à la qualité de l'information fournie aux actionnaires.

### **C. Commissaires aux comptes**

L'Assemblée Générale des actionnaires nomme (02) deux commissaires aux comptes, un titulaire et un suppléant pour une durée de trois (03) ans renouvelable une seule fois. Ils ont pour mission de vérifier les livres et les valeurs de la société et de contrôler la régularité et la sincérité des opérations effectuées par l'entreprise. Ce sont les commissaires aux comptes qui certifient et valident les comptes de la société.

## **CHAPITRE II : ACTIVITES ET PLACE DE SAHAM ASSURANCE IARD SUR LE MARCHE BURKINABE**

### **Section I. SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè**

#### **Paragraphe 1. L'évolution de SAHAM Assurance**

##### **A. Brève présentation du marché d'assurance burkinabè**

Le marché burkinabè de l'assurance est composé de nos jours de huit (08) sociétés Non Vie, de huit (08) sociétés Vie et une (01) société de réassurance.

En 2017, le chiffre d'affaires du secteur des assurances s'élève à **74,97 milliards (46,4 milliards en Non Vie et 28,57 milliards en Vie)** de F CFA contre **65,99 milliards** de F CFA en **2016**, soit en progression de **13,60%**. Le taux de croissance annuel moyen des cinq dernières années est de **12,85%**. La part de l'assurance Vie est de plus en plus croissante. En effet, de **33% en 2015** elle est passée à **38% en 2017** C'est un marché en plein essor au sein de la zone **CIMA** qui s'est hissé à la **5<sup>e</sup> place** et **7<sup>e</sup> rang FANAF** en 2017.

##### **B. Position de SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè**

Le marché burkinabè est un marché dynamique et fortement concurrentiel. SAHAM Assurance y occupe une place prépondérante. Selon le rapport de la FANAF 2018, la compagnie SAHAM, occupe la **2<sup>e</sup> place du marché en IARD** pour l'année d'exercice **2017** avec **16,74%** des parts du marché. Son chiffre d'affaires en **2017** s'élevait à **7 829 256 534 FCFA** contre **7 275 846 000 FCFA** en **2016**, soit une progression de **7,71%** (Tableau 1 ci-dessous). En **2019**, la société a réalisé un chiffre d'affaires de **10 812 298 078 FCFA** contre **9 010 432 919 FCFA** en **2018**, soit une progression environ **20%** (source : données de la comptabilité interne de la société).

**Tableau 1 : Répartition des primes par société NON VIE en 2017**

	Chiffre d'affaires 2017		Chiffre d'affaires 2016		Parts 2017	Evolution 2016- 2017
	En FCFA	En USD	En FCFA	En USD		
<b>SONAR IARD</b>	12 152 199	22 239	12 051 714	19 403	25,99%	0,83%
<b>SAHAM</b>	<b>7 829 256</b>	<b>14 328</b>	<b>7 275 846</b>	<b>11 714</b>	<b>16,74%</b>	<b>7,61%</b>
<b>RAYNAL As- surance IAR</b>	5 492 925	10 052	4 459 175	7 179	11,75%	23,18%
<b>UAB IARD</b>	5 311 107	9 719	5 214 539	8 396	11,36%	1,85%
<b>GA IARD</b>	5 086 247	9 308	4 705 188	7 575	10,88%	8,10%
<b>SUNU Burkina</b>	4 953 150	9 064	5 036 958	8 110	10,59%	-1,66%
<b>CORIS Assu- rance</b>	4 783 706	8 754	3 959 936	6 376	10,23%	20,80%
<b>JACKSON Assurance</b>	1 151 482	2 107	1 050 465	1 691	2,46%	9,62%
<b>Total</b>	<b>46 760 072</b>	<b>85 571</b>	<b>43 753 821</b>	<b>70 444</b>	<b>100%</b>	<b>6,87%</b>

(Chiffres en milliers)

**Paragraphe 2. Produits commercialisés par SAHAM Assurance**

SAHAM Assurance offre une large gamme de produits standardisés ou sur mesure, adaptés aux besoins spécifiques de chaque client suivant sa catégorie (particulier, professionnel ou entreprise). Ces produits sont assez diversifiés et innovants et la gamme de produits relatifs à la catégorie des entreprises et celle des particuliers sont les plus développées. Ainsi les produits peuvent être classés suivant les deux (02) branches d'assurance à savoir l'assurance de biens et l'assurance de personne.

Il s'agit pour nous ici, de présenter essentiellement ces produits innovants par branche d'activité en insistant sur leur spécificité.

## A. Produits commercialisés en assurance de Dommage

L'assurance dommage vise la réparation des dommages corporels et matériels subis par les assurés. Elle comprend deux (02) catégories : l'assurance de responsabilité civile et l'assurance de biens. Ces catégories concernent l'assurance automobile, l'assurance Multi-risques, l'assurance Transport et l'assurance des risques techniques.

### 1. Assurance Automobile

On y dénombre les produits suivants :

- ❖ **L'Assurance « au tiers » ou la RC Automobile.** C'est une garantie qui permet la prise en charge des dommages causés aux autres usagers du fait de la mise en circulation du véhicule assuré. Elle est la consécration de l'obligation d'assurance automobile instituée par le code CIMA (**article 200**). Elle comporte une garantie principale à savoir la garantie Responsabilité civile (RC) et deux (02) garanties secondaires que sont les garanties Personnes Transportées et Défense/Recours.
- ❖ **L'Assurance « Tous Risques »** qui concerne les automobiles de moins de **5 ans** et s'intéresse à toutes les garanties permettant de prendre en compte l'ensemble des risques résultant d'évènements garantis et liés à la mise en circulation des véhicules assurés. Elle comporte en plus des garanties de la RC, les garanties Dommages, l'Incendie, le Vol simple/Braquage et la garantie Bris de glaces.

D'autres produits spécifiques, adaptés sont également mis à la disposition de sa clientèle. Les plus commercialisés sont le **Pack Digital Auto** et l'**Assistance Automobile**.

#### ✚ Le Pack Digital Auto

Le Pack Digital Auto est un produit à destination des propriétaires de voitures automobiles particulières. Ce produit offre un large choix de couverture à des tarifs très concurrentiels. La conception du produit est basée sur trois (03) axes fondamentaux :

- ✓ **La flexibilité** qui permet d'adapter le produit en fonction des choix du client ;
- ✓ **La pédagogie** qui développe chez l'assuré, son autonomie dans ses choix ;

- ✓ **L'innovation** qui est l'action d'améliorer constamment les produits et services existants à travers la mise en place des interfaces d'explications, des applications mobiles de souscription.

Les garanties du Pack Digital Auto comprend une garantie obligatoire (Responsabilité Civile de l'assuré contre d'éventuels dommages causés aux tiers), et les garanties facultatives à savoir :

- **La formule « Basic »** : Elle couvre les dommages causés aux tiers (**RC**), **l'assistance judiciaire** et le **recours** auprès de l'assureur du tiers responsable, les dommages subis par le conducteur et une assistance auto avantage.
- **La formule « Médium »** : En plus des garanties de la formule Basic, l'assuré bénéficie les garanties **Incendie et de Bris de glaces** du véhicule en cas de sinistre.
- **La formule « Confort »** : elle offre au-delà des garanties du Medium, une couverture des **Dommages** subis par le véhicule en cas d'accident.
- **La formule « Confort+ »** : En plus des garanties du Digital Confort, l'assuré bénéficie non seulement la garantie **Vol à main armée** mais aussi une **Auto Assistance Confort**.
- **La formule Liberté** : l'assureur prend en charge outre de la formule **Confort+** une garantie **Auto Assistance Liberté** qui est la formule la plus étoffée en termes de couverture.

#### ✚ **L'Assistance Automobile**

C'est un service qui apporte une aide au **remorquage, un constat à l'amiable** et un **véhicule de remplacement** aux assurés en cas de panne ou d'accident de leurs véhicules. Elle comporte trois (03) formules :

- **La formule Assistance Auto Avantage** : elle offre un **constat à l'amiable**, et un **remorquage** gratuit du véhicule en cas d'accident. Elle est accordée à partir du **Digital Basic** ;
- **Formule Assistance Auto Confort** : elle offre des garanties de la formule Assistance, un véhicule de remplacement en cas d'accident. Cette couverture est accordée à partir de la formule **Confort+** ;

- **Formule Auto Assistance Liberté** : elle englobe le constat à l'amiable, le remorquage en cas d'accident ou de panne et un véhicule de remplacement en cas d'accident ou de panne. Cette formule est accordée aux assurés admis au **Digital Liberté**.

## 2. Assurance Incendies et Risques annexes

A ce niveau, nous avons deux (02) produits à savoir la multirisque habitation « **Multirisques Habitation+** » ou « **M'ZAK ASSUR** » et la **Multirisque professionnelle**.

Le premier produit est destiné aux particuliers et permettant une prise en charge des dommages que peut subir leurs maisons ou bureaux. Il vise à couvrir les dommages causés au bâtiment et à son contenu, les dommages électriques, les Bris de glaces, les Dégâts des eaux, la Privation de jouissance et le Recours des Voisins et des Tiers, etc.

Quant au second, c'est la Multirisque professionnelle qui s'intéresse aux professionnels (artisans, les architectes, les avocats, etc.) et les responsables ou propriétaires des entreprises. C'est un produit qui vise à assurer la pérennité de l'activité professionnelle afin d'assurer le développement de l'entreprise en toute sérénité. Il garantit contre l'Incendie, Explosion, et Chute de foudre, la Perte d'exploitation, le Vol (avec ou sans effraction), les Dégâts des eaux, les Dommages électriques, la Responsabilité Civile, etc.

## 3. Assurance Transport

L'assurance transport est une assurance qui permet de sécuriser le transport des marchandises. SAHAM Assurance met à la disposition de sa clientèle qui désire importer des marchandises de l'étranger, une gamme très variée de produits relatifs aux assurances sur facultés (terrestre, maritime et aérien). On a la garantie tous risques couvrent tous les dommages et pertes matériels causés aux marchandises transportées et survenus au cours du transport et les accidents caractérisés, la FAP Sauf et les événements majeurs qui couvrent un certain nombre d'événements limitativement énumérés au contrat.

Les types de polices souscrites sont la police au voyage, la police d'abonnement, la police à alimenter, la police aux chiffres d'affaires et la police tiers chargeur.

#### 4. Assurance de Risques Techniques

Il s'agit ici des garanties offertes à la clientèle désirant faire des constructions. On peut citer principalement les contrats Tous Risques Chantier (T.RC), Tous Risques Montage et Essais (T.R.M.E) et aussi les garanties Tous Risques Informatiques (T.R.I) et la Bris de Machine (B.M). Il y a également les Globales Dommages et les Globales de Banque.

#### 5. Assurances de Responsabilité Civile

Dans cette gamme de produits, SAHAM Assurance offre des garanties Responsabilité Civile (RC) aussi bien aux particuliers qu'aux entreprises. Pour les particuliers, il y a lieu de citer principalement l'assurance de **Responsabilité Civile Chef de Famille**, les assurances de **Responsabilité Civile « Propriétaire d'immeuble »** et **« Risques locatifs »**, la **RC Professionnelle**, etc.

Quant aux entreprises, il s'agit d'une garantie destinée à couvrir la responsabilité civile des propriétaires et responsables des entreprises ou de leurs préposés. On peut citer la **Responsabilité Civile Exploitation**, la **RC après Livraison** et également la **RC décennale** (construction) ou la **RC Scolaire** pour les propriétaires ou responsables d'établissements d'enseignement, etc.

### B. Produits commercialisés en assurance de personnes

Concernant les produits de l'assurance des personnes, ils visent à garantir la prise en charge des dommages corporels nés d'un événement garanti. On peut citer entre autres, **l'Individuelle Accidents Caractérisés**, **l'assistance Voyage** et **l'assurance santé**.

#### 1. Individuelle Accidents Caractérisés

L'**Individuelle Accidents Caractérisés (IAC)** est une assurance qui garantit la prise en charge des conséquences pécuniaires de toutes atteintes corporelles dont l'assuré pourrait être victime dans l'exercice de sa profession ou de sa vie privée. Le produit IAC comporte les garanties suivantes :

- **Décès** : versement d'un capital aux ayants droit de l'assuré ;
- **Incapacité permanente ou partielle** : versement d'un capital en fonction du taux d'incapacité suivant expertise médicale ;
- **Frais médicaux** : remboursement des frais médicaux réellement exposés et justifiés.

## 2. Assistance Voyage

Il s'agit là d'un produit d'assurance qui a pour objectif d'accorder des garanties d'assistance à un assuré pendant son voyage. Des prestations sont fournies par SAHAM Assistance à travers un partenariat avec Mondial Assistance. Les garanties qu'offre ce produit sont entre autres :

- Assistance médicale à l'étranger ;
- Conseil médical ;
- Evacuation sanitaire ;
- Rapatriement et transport du corps de l'assuré décédé, etc.

## 3. Assurance Santé

A travers ce produit, l'assureur prend en charge les frais médicaux, pharmaceutiques, ou de l'octroi de services spécifiques suite à une grossesse, un accident ou une maladie non professionnelle. Les accidents et maladies professionnels relèvent de la Caisse nationale de Sécurité Sociale (CNSS) ou de la Caisse de Retraite des Fonctionnaires (CARFO).

Le contrat d'assurance maladie ou santé offre les garanties suivantes :

- **La garantie Hospitalisation et Maternité** qui assure le remboursement des frais exposés au cours et à la suite d'une hospitalisation ou d'un accouchement.
- **La garantie Soins Ambulatoires** qui assure le remboursement des frais de soins engagés en dehors d'une hospitalisation ou d'un accouchement (consultations, pharmacies, analyse de laboratoire).

- **La garanties Prothèses dentaires et prothèses optiques** qui assure le remboursement des frais liés aux soins et prothèses dentaires, ainsi que le remboursement des frais de lunetterie (verres et) montures.

Ce sont des modèles de contrats d'assurance groupe dont l'objectif est, d'une part, de permettre aux entreprises d'améliorer leur productibilité et de fidéliser leurs collaborateurs, et d'autre part, leur favoriser un meilleur contrôle et suivi des dépenses en santé par une meilleure adéquation de leurs soins et de leur budget de santé. Ils leur permettent également d'optimiser leur plan de protection sociale et d'externaliser la gestion des soins de santé de leurs collaborateurs en toute sécurité.

Le taux de couverture varie entre 70% à 100% mais l'étendue ou la territorialité de couverture est soit nationale et/ou internationale.

## **Section II. Le réseau de distribution**

Il s'agit essentiellement en plus de la vente en direct, d'un réseau de distribution constitué de bureaux directs, d'agences générales et de courtiers qui sont associés dans leurs tâches, par d'autres intervenants surtout dans les évaluations des dommages matériels et corporels ainsi que des cas d'assistance devant les tribunaux.

### **Paragraphe 1. Les bureaux directs**

Le bureau direct est considéré comme un détachement de la compagnie d'assurance qui dispose d'une certaine autonomie de fonctionnement. Le siège mis à part, SAHAM Assurance ne dispose que seul (01) bureau direct en l'occurrence celui basé à BOBO Dioulasso. C'est ainsi qu'une partie des souscriptions est faite directement auprès de ce bureau. Qu'en est-il des agences ?

### **Paragraphe 2. Les agences générales**

L'agent général est le mandataire de la compagnie auprès de l'assuré. Il est désigné par un traité de nomination et doit justifier de connaissances techniques en assurance.

SAHAM Assurance dans sa quête d'être plus proche de ses clients a procédé à la création de cinq (05) nouvelles agences portant le nombre de ses points de vente à trente (30) répartis sur le territoire national au dernier trimestre de 2019. Leur contribution dans l'atteinte des objectifs de la compagnie est très significative, environ 60 à 70% du chiffre d'affaires de la compagnie en 2019.

Une formation sur la technique de gestion des commerciaux est organisée chaque année à l'attention de toutes les agences générales au cours de laquelle les objectifs assignés à chaque agence générale sont présentés.

### **Paragraphe 3. Les courtiers**

Les courtiers sont des mandataires des assurés auprès des compagnies d'assurance et par conséquent sont autorisés à travailler avec toutes les compagnies de la place.

SAHAM Assurance IARD à l'instar des autres sociétés d'assurance non vie entretient d'étroites relations avec les courtiers du marché. Mais il est important de rappeler que SAHAM travaille avec une liste sélective en fonction du professionnalisme affiché par ces derniers. En effet, dans le chiffre d'affaires de la compagnie, le courtage a certes toujours occupé une place non négligeable. C'est ainsi que pour les branches incendie et transport, les courtiers s'affichent en tête. Par contre dans la branche automobile les agents généraux assurent la plus grande partie de la production. Quant aux assurances de personnes (Accidents corporels, maladies et assistance), c'est le siège qui produit la plus grande partie des contrats.

Parmi ces chiffres fournis, l'assurance Transport occupe une place importante mais qu'en est-il de l'instauration de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso ?

## **2<sup>ème</sup> PARTIE : L'OBLIGATION DE L'ASSURANCE DES FACULTÉS A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO : ETAT ACTUEL DES LIEUX ET PERSPEC- TIVES**

Cette deuxième partie s'articule autour de deux (02) chapitres. Le premier chapitre est consacré à un bref rappel sur les généralités de l'assurance transport des facultés. Dans le second chapitre, il sera question de faire un état des lieux de l'application de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso.

# **CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES**

L'assurance transport des marchandises ou de facultés concerne le transport des marchandises par voies maritime, terrestre, aérienne et fluviale. Toutes les marchandises transportées, quel que soit le mode de transport utilisé, sont exposées à des risques multiples au cours de leur trajet, d'où la nécessité de les couvrir.

## **Section I. Risques couverts et évènements garantis**

### **Paragraphe 1. Les risques couverts**

Selon leur cause, les risques sont classés en risques ordinaires ou risques exceptionnels (risques de guerre et assimilés).

#### **A. Les risques ordinaires**

Les risques ordinaires en assurance transport maritime sont classés en fonction de trois types d'avaries suivant les causes des dommages subis par le navire ou sa cargaison. Sont à noter les avaries particulières, les avaries-frais et les avaries communes.

##### **1. Les avaries particulières**

Il s'agit des dommages et pertes matériels ainsi que des pertes de poids ou de quantités subis par des marchandises pendant la durée de la garantie qui englobe le transport au sens strict, les opérations de manutention mais également le stockage, dès lors qu'elles sont accessoires au transport des marchandises. Ces avaries peuvent résulter des cas d'incendies, d'explosions, de mouilles, de vol, etc.

Suivant le mode de transport, les risques sur les marchandises transportées peuvent survenir au cours du transport et résulter :

- ✓ Soit d'évènements dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport (navire, avion, véhicules etc.) et son chargement (naufnage, incendie, etc.)
- ✓ Soit d'accidents affectant uniquement la marchandise (mouilles, casses ou perte de quantité etc.)
- ✓ Soit au chargement à bord, à la manipulation sous cale, au déchargement, au transbordement (au cours des manutentions), principalement à l'occasion du passage de

la marchandise d'un véhicule de transport à un autre (rupture de charge) ou de séjours à quai ou en entrepôt.

## **2. Les avaries-frais**

Ce sont des frais raisonnablement exposés en cours du transport dans le but de préserver les marchandises d'un dommage ou d'une perte matérielle nés d'évènements garantis. Il s'agit des frais engagés pour éviter des dommages supplémentaires ou d'en limiter leurs conséquences (exemple des frais de réexpédition d'une marchandise endommagée au cours du voyage pour réparation). Autrement dit, les avaries-frais désignent les dépenses exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle garantis ou d'en limiter l'importance.

## **3. Les avaries communes**

L'avarie commune se définit comme étant un sacrifice extraordinaire consenti volontairement et raisonnablement par le capitaine du navire et ayant eu un résultat utile pour le navire et sa cargaison. C'est une décision prise en vue d'échapper à un danger ou d'en réduire ses conséquences dommageables, dans l'intérêt des biens (navire et cargaison) et dont le coût est réparti proportionnellement à la valeur respective des biens sauvés calculés au port de destination. Chacun participe à la masse créancière proportionnellement à la valeur de son bien sauvé.

### **B. Les risques de guerre et assimilés**

Ce sont des risques nés des conflits politiques et sociaux (guerre étrangère, guerre civile, émeutes, sabotage, terrorisme etc.). Selon leur caractère exceptionnel, ces risques sont exclus des conditions générales des risques ordinaires et ne peuvent être garantis que par des conventions spéciales qui offrent deux types de garanties

#### **1. La garantie dite « étendue »**

Elle est calquée sur la durée de la garanties « Risques Ordinaires » des conditions générales qui couvrent les marchandises de bout en bout, c'est-à-dire du magasin d'embarquements jusqu'au magasin à destination.

## **2. La garantie limitée dite « Waterborne »**

La garantie limitée dite « Waterborne » couvre les marchandises depuis leur mise à bord sur le navire au port d'embarquement jusqu'au déchargement des marchandises au port de destination.

Pour la couverture de chacun de ces risques en sus cités, l'assureur propose à ses clients des garanties sous forme de polices d'assurance en fonction des options faites par ces derniers.

### **Paragraphe 2. Types de polices et garanties proposées**

La police en assurance transport, preuve de l'échange des consentements entre les deux (02) parties au contrat (assureur et souscripteur), est composée des conditions générales, des conditions particulières et éventuellement des conventions spéciales et annexes.

Les conditions particulières priment sur les conditions générales, mais c'est le certificat d'assurance qui prime sur tout en cas de contradictions.

La police peut être établie à personne dénommée ou conclue pour le compte de qui il appartiendra. Pour ce faire, les assureurs proposent plusieurs types de polices aux assurés.

#### **A. Les différentes polices proposées en assurance transport**

On peut citer la police au voyage, la police à alimenter, la police d'abonnements, la police au chiffre d'affaire et la police tiers chargeur.

##### **1. La police au voyage**

Elle couvre les marchandises pour un voyage déterminé. Les éléments de souscription que sont la nature de la marchandise, sa valeur, le ou les moyens de transport, le point de départ et d'arrivée, sont communiqués à l'assureur avant le commencement du transport.

## **2. La police à alimenter ou à atteindre**

La police à alimenter est conclue pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

L'assuré communique au moment de la souscription, la valeur totale des marchandises, leur nature, le lieu de provenance et de destination finale et le nombre des voyages prévus.

La prime d'assurance est calculée ad valorem sur le montant total des biens assurés et la garantie est accordée automatiquement sans déclaration préalable pour toutes les expéditions effectuées dans le cadre du contrat commercial. Elle est ajustable en fin de contrat en cas de variations de la valeur assurée.

## **3. La police d'abonnement**

La police d'abonnement ou police flottante est la forme la plus utilisée et elle est destinée à couvrir les exécutions fréquentes des opérateurs. Elle est conclue d'avance et pour une période, généralement un (01) an. C'est une police cadre qui permet de couvrir avec déclaration préalable (facultative) ou à postériori (obligatoire) des expéditions entrant dans le cadre des garanties définies lors de la souscription du contrat.

La prime est calculée par application d'un ou de plusieurs taux selon une grille préalablement définie. Dans cette police, il y a une obligation réciproque entre les parties : l'assuré a obligation de déclarer toutes les expéditions définies dans ce cadre et l'assureur l'obligation d'accepter toutes les expéditions déclarées par l'assuré dans ce cadre.

## **4. La police aux chiffres d'affaires**

C'est une police d'abonnement à application obligatoire qui, après étude des éléments de souscription, permet une couverture automatique et sans déclaration préalable des expéditions. Les primes calculées à partir du chiffre d'affaires déclaré par l'assuré en fin de période d'assurance, sans qu'il ait lieu de procéder à des déclarations d'aliments ni à l'émission de certificats d'assurance à l'occasion de chaque transport.

Dans la pratique, une prime prévisionnelle (environ 70% de la prime totale) est payée lors de l'émission du contrat. Elle est généralement calculée sur le chiffre d'affaires de l'exercice antérieur, représentant l'assiette, réajustable en fin d'exercice. La police permet aux chargeurs de couvrir automatiquement sans déclaration préalable et de manière adaptée tous les flux de marchandises ou des biens de l'entreprise.

La police d'abonnement est renouvelable d'année en année par tacite reconduction, avec faculté de résiliation sous préavis d'un mois.

### **5. La police tiers chargeur**

C'est une police souscrite par les auxiliaires de transport pour le compte des chargeurs. C'est une police d'abonnement facultative qui fonctionne par aliment et qui prévoit une grille tarifaire, par nature de transport, par moyen de transport et par zone géographique. Ici, le chargeur n'a pas la qualité de souscripteur mais plutôt celle du bénéficiaire et pour cette raison, il a peu d'impact commercial vis-à-vis de l'assureur.

En sommes, dans toutes ces polices ci-dessus décrites, l'assureur propose une gamme variée de garanties destinées à répondre aux différents besoins de couverture des assurés. Cependant, en quoi consistent ces garanties proposées aux assurés en assurance transport des facultés ?

## **B. Les garanties proposées en assurance transport de facultés**

En fonction de l'étendue de la garantie, on dénombre à ce niveau deux sortes de garanties : les garanties restrictives (FAP Sauf) qui concernent des garanties simples et généralement obligatoires, et la garantie tous risques, généralement facultatives.

### **1. Les garanties restrictives (FAP Sauf, Accidents caractérisés et évènements majeurs)**

Les garanties restrictives comprennent la garantie « F.A.P Sauf » en Maritime, la garantie « Accidents majeurs » en Aérien, la garantie « Accidents caractérisés » en Terrestre et de la garantie « Evènements majeurs » en Fluviale. La garantie restrictive couvre

les pertes et dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans le texte de la police. Ces événements peuvent être classés en trois catégories :

- ✓ Grands événements maritimes : naufrage, échouement, abordage ;
- ✓ Grands événements terrestres : catastrophes naturelles (inondations, tremblements de terre etc. ;
- ✓ Évènements majeurs pouvant survenir à terre ou sur mer : incendies, explosion, excepté le vol (article 5 des conditions générales françaises).

La preuve de la survenance de l'évènement garanti énuméré incombe à l'assuré à qui, il appartient d'établir le lien de causalité entre le dommage et l'évènement garanti.

## **2. La garantie tous risques**

C'est une garantie étendue qui couvre les dommages et pertes matériels survenus aux marchandises pendant leur transport, ainsi que les pertes de poids et de quantité et, sous certaines conditions, les disparitions et vols.

L'expression « tous risques » ne signifie pas que tous les risques sont garantis, mais uniquement les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises assurées, à moins qu'ils ne résultent de l'un des risques exclus et limitativement énumérés dans la police. Le risque est présumé couvert contrairement aux garanties restrictives et il appartient à l'assureur d'apporter la preuve d'un événement exclu. La charge de la preuve incombe ici à l'assureur.

## **C. Les exclusions**

On dénombre trois (03) sortes d'exclusions à savoir les exclusions absolues, les exclusions rachetables et les exclusions liées à l'état de la marchandise.

Concernant les exclusions absolues, nous avons :

- ✓ La faute intentionnelle et inexcusable de l'assuré ;
- ✓ L'influence de température atmosphérique ;
- ✓ Le vice propre de la marchandise et les freintes de route ;
- ✓ Les amendes, confiscations, contrebandes ;

- ✓ Les conséquences de risques nucléaires.

Quant aux exclusions rachetables, il s'agit essentiellement de :

- ✓ Les guerres civiles ou étrangères ;
- ✓ Les émeutes et mouvements populaires ;
- ✓ Les pirateries à caractère politique.

S'agissant enfin des marchandises exclues, elles concernent celles présentant un risque très élevé et qui ne peuvent qu'être assurées que par des clauses additionnelles. Ce sont :

- ✓ Les bijoux, les métaux précieux et billets de banque, valeurs en espèces ;
- ✓ Les fourrures objets d'art ;
- ✓ Les animaux vivants, etc.

## **Section II. Quelques notions en assurance transport de facultés**

En assurance transport, les questions relatives à la durée de la garantie, aux éléments de la tarification telle que la valeur d'assurance, ou celles relatives au règlement des sinistres sont d'une grande importance.

### **Paragraphe 1. La durée de la garantie**

Après la modification des conditions générales françaises le 1<sup>er</sup> juillet 2009 à l'instar des conditions générales anglaises (01/01/2009), la durée de la garantie se présente comme suit : « **Sauf conventions contraires, l'assurance commence au moment où les facultés (...) sont déplacées dans les magasins au point extrême départ du voyage assuré pour être immédiatement chargées sur le véhicule de transport. Elle cesse au moment de leur déchargement du véhicule de transport, lors de leur mise à terre dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage** ».

Ainsi le nouveau texte intègre les dommages liés au chargement et déchargement contrairement à l'ancien texte<sup>4</sup> qui les excluait.

## **Paragraphe 2. Les critères de tarification et valeur assurée**

La tarification en assurance transport tient principalement compte des éléments suivants :

- ✓ La nature de la marchandise et son mode de conditionnement ;
- ✓ La valeur de la marchandise ;
- ✓ Le voyage à assurer (trajet) ;
- ✓ Le moyen de transport utilisé ;
- ✓ La cessation de garantie<sup>5</sup>.

En fonction de ces informations en sus citées qui sont fournies par le client, l'assureur établit sa proposition qui est ensuite soumise au client avec tous les détails possibles afin de faciliter sa compréhension.

## **Paragraphe 3. Le sinistre**

Le sinistre c'est la réalisation de l'évènement garanti au contrat par l'assureur. Lorsqu'un sinistre survient en assurance transport, la détermination du montant de l'indemnité tient compte de deux (02) facteurs que sont la couverture et la valeur d'assurance (valeur réelle). La valeur assurée doit être justifiée en cas de sinistre.

L'indemnité est limitée à la valeur réelle de la marchandise au moment du sinistre qui est déterminée suivant quatre modes de calcul. Elle ne saurait en aucun cas dépasser la valeur la plus élevée de ces modes de calcul que sont :

- 1) Le prix de revient du bien ou de la marchandise à destination, majoré du profit espéré forfaitaire de 20% ;

---

<sup>4</sup> Ancien texte « sauf convention contraire l'assurance commence au moment où les facultés quittent les magasins (...) et finit au moment où les facultés entrent dans les magasins du destinataire ... »

<sup>5</sup> En Maritime : 60 jours à compter du déchargement des marchandises du dernier navire, 15 jours par le transport Aérien et Terrestre

- 2) La valeur du bien ou de la marchandise à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours du marché usuellement publiés ;
- 3) La valeur du bien figurant aux conditions du contrat de vente d'origine ;
- 4) La valeur de remplacement du bien ou de la marchandise lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition d'en produire la preuve de leur remplacement effectif par des factures correspondantes.

Après ce bref rappel sur les généralités de l'assurance transport, il convient d'analyser la problématique de l'applicabilité de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso.

## **CHAPITRE II : L'OBLIGATION DE DOMICILIA- TION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO**

Il convient ici d'examiner dans un premier temps le contenu de l'obligation, les difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre et en second lieu, de proposer des perspectives de solutions visant à rendre plus effective son application.

### **Section I. Le contenu de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso**

Parlant du contenu, il est question de passer en revue les différents textes en vigueur relatifs à l'obligation, de procéder à un état des lieux de son application sans passer sous silence les limites des textes qui la régissent.

#### **Paragraphe 1. Les textes relatifs à l'obligation d'assurance transport au Burkina Faso**

Au Burkina Faso, les sources de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation sont au nombre de deux (02), une loi supranationale, à savoir le code CIMA et des lois nationales, notamment l'Ordonnance n°83-028 du 27 décembre 1983 et son décret d'application du 30 décembre 1983.

##### **A. Le Code CIMA**

Le code des assurances CIMA est presque muet sur la question de l'assurance Maritime et Transport. Toute chose qui nous interpelle sur la gestion de cette branche. En effet, le Législateur CIMA pose simplement le principe de l'obligation d'assurance transport des facultés à l'importation et renvoie aux Etats membres de légiférer chacun en ce qui le concerne sur la question.

C'est précisément l'article 278 dudit code CIMA qui consacre l'obligation d'assurance en ces termes : « **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. Toutefois, les dispositions du présent code relatives au paiement des primes lui sont applicables** ».

Ainsi, le législateur CIMA a posé ainsi le principe de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport à l'importation et a laissé la latitude à chaque Etat de légiférer sur la question, excepté le volet relatif au paiement de la prime qui reste soumis aux dispositions du code CIMA. Cependant, qu'en est-il de la législation Burkinabè ?

### **B. L'Ordonnance N° 28-083/CNR/PRES/MF du 27 décembre 1983**

L'Ordonnance N°28-083/CNR/PRES/MF<sup>6</sup> portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation du 27 décembre 1983 est le texte fondamental qui consacre cette obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation au Burkina Faso. Prise sous la Révolution en République de Haute Volta actuel Burkina Faso<sup>7</sup>, cette Ordonnance fixe l'obligation en son **article 1<sup>er</sup>** en ces termes : « **Les personnes physiques ou morales de droit public ou de droit privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée en Haute Volta pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République de la Haute Volta** ».

Ainsi, l'obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation remonte à la période révolutionnaire et elle pesait tant sur les personnes physiques que sur les sociétés publiques et privées importatrices de marchandises en Haute Volta. En outre, cette assurance doit être souscrite auprès d'une société agréée par l'Etat. Elle peut être souscrite directement auprès d'une entreprise agréée en République de Haute Volta, ou par l'intermédiaire de personne physique ou morale autorisée à présenter des opérations d'assurance en République de la Haute Volta (actuel Burkina Faso). Dans ce dernier cas, l'Ordonnance vise les intermédiaires d'assurance que sont les courtiers et les agents généraux.

Toutefois, toute infraction aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> est passible d'une **amende** égale à **25%** de la valeur des marchandises ou facultés importés (**article 3**). Un décret d'application précise les conditions d'application de cette Ordonnance.

<sup>6</sup> Conseil National de la Révolution/Présidence/Ministère des Finances

<sup>7</sup> Qui signifie : Pays des hommes intègres

### **C. Le Décret N°84-329/CNR/PRES/MF du 30 décembre 1983**

Le décret n°84-329/CNR/PRES/MF du 30 décembre 1983 fixe les conditions d'application de l'Ordonnance du 27 décembre 1983 portant domiciliation de l'assurance transport des marchandises ou facultés au Burkina Faso, notamment la valeur minimale de la marchandise à assurer, la garantie minimale à souscrire et l'itinéraire à assurer.

En effet, l'article 1<sup>er</sup> du décret précise en substance que l'obligation d'assurance instituée par l'Ordonnance s'applique aux marchandises ou facultés dont la **valeur FOB** excède **Cinq Cent Mille (500 000) Francs CFA**.

L'article 2 du décret précise que le mode d'assurance est librement fixé par les parties, toutefois, l'assurance doit être faite aux conditions minimales de la garantie « Franc d'Avaries Particulières Sauf » (F.A.P Sauf).

Quant à l'article 3, il stipule que les marchandises ou facultés doivent être assurées depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'à destination.

Par ailleurs, il est fait obligation à son article 4 à l'assureur de fournir à l'assuré sans frais les documents justificatifs d'assurance, notamment le **Certificat d'Assurance Facultés (CAF)**. Aussi, l'article 5 dudit décret précise que les formalités douanières en vue de l'enlèvement des marchandises ou facultés importées doivent être subordonnées à la production d'un document justificatif, à savoir le certificat d'assurance.

Mais malgré l'existence de ces normes l'obligation de domiciliation de l'assurance de facultés à l'importation est-elle respectée par les importateurs au Burkina Faso ?

### **Paragraphe 2. Etat des lieux de l'application de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso**

Il convient ici, de faire un diagnostic sur l'effectivité de l'application de l'obligation d'assurance au Burkina Faso, ses implications, ainsi que les causes de sa non application.

## A. Le non-respect de l'obligation d'assurance

Notons que conformément au **décret N°84-329/CNR/PRES/MF du 30 décembre 1983**, obligation est faite à tous les importateurs de marchandises à destination du Burkina Faso d'une valeur **FOB** supérieure ou égale à **500 000 F CFA** de souscrire une assurance transport auprès d'une compagnie locale. En effet, dès l'adoption de cette réglementation, elle a connu une adhésion satisfaisante due à l'implication des différents acteurs et la rigueur des pouvoirs publics.

Aujourd'hui, malgré ce cadre réglementaire et toute la légitimité de cette mesure qui vise à transformer les entreprises nationales d'assurances afin qu'elles jouent pleinement leur rôle d'investisseurs institutionnels dans le développement économique et financier du pays, le décret n'est pas respecté. Ainsi, beaucoup d'importations de marchandises à destination du Burkina Faso échappent à cette réglementation à tel point qu'on se pose la question de son existence en la matière. Cette problématique de souscription à l'assurance des marchandises importées mérite alors un diagnostic sans complaisance en vue de remonter la pente car le non-respect de la réglementation pénalise grandement l'Etat qui perd des taxes perçues sur les contrats d'assurances.

La situation s'est un peu améliorée avec la mise en place de la plateforme **SYLVIE** (Système de Liaison Virtuelle des opérations d'Importations et d'Exportations) qui permet la centralisation électronique de tous les documents pré-dédouanement et de sa structure de gestion (**SOGESY**).

Cependant, dans la pratique le **Certificat d'Assurance de Facultés (CAF)** qui est pourtant un document indispensable pour l'enlèvement de toute marchandise importée (**article 5 du décret de 1983**) n'a toujours pas été exigé pour le dédouanement des marchandises. Ce qui n'est pas sans conséquences non seulement pour les importateurs eux-mêmes en cas de sinistre, mais aussi pour les assureurs et également pour l'Etat.

## **B. Les conséquences du non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport de facultés**

Le non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport de facultés entraîne des conséquences financières pour les compagnies d'assurance mais aussi pour l'Etat et les importateurs eux-mêmes.

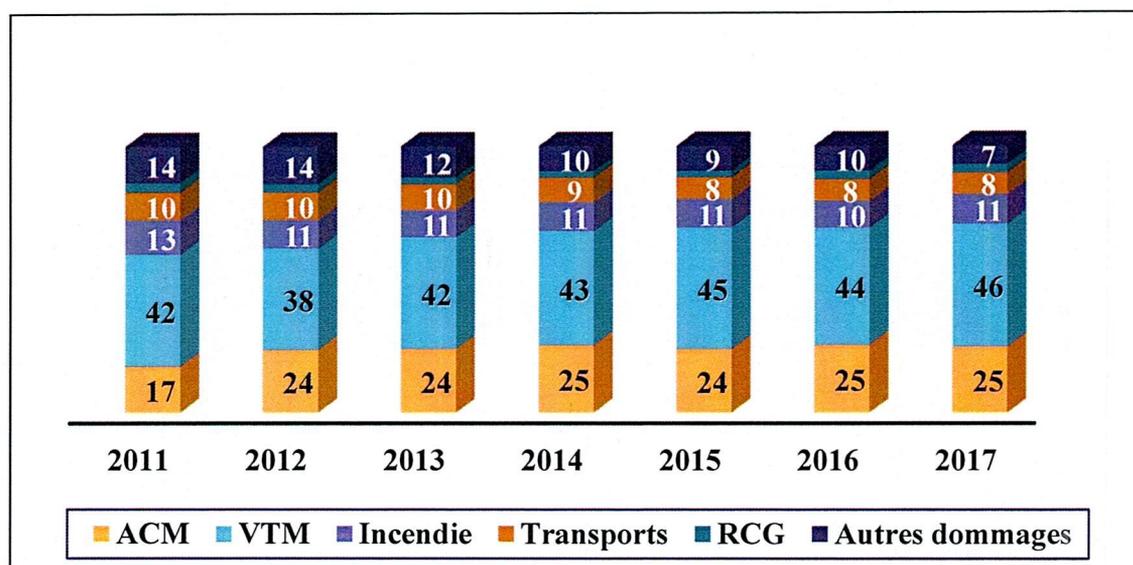
### **1. L'impact sur les compagnies d'assurance**

Malgré le cadre réglementaire, la branche de l'assurance transport au Burkina Faso reste le parent pauvre du secteur des assurances du fait du non-respect de l'obligation d'assurance de facultés. En effet, ce contournement des lois relatives à l'obligation d'assurance transport a comme conséquence pour les compagnies d'assurance, un manque à gagner en termes de chiffre d'affaires.

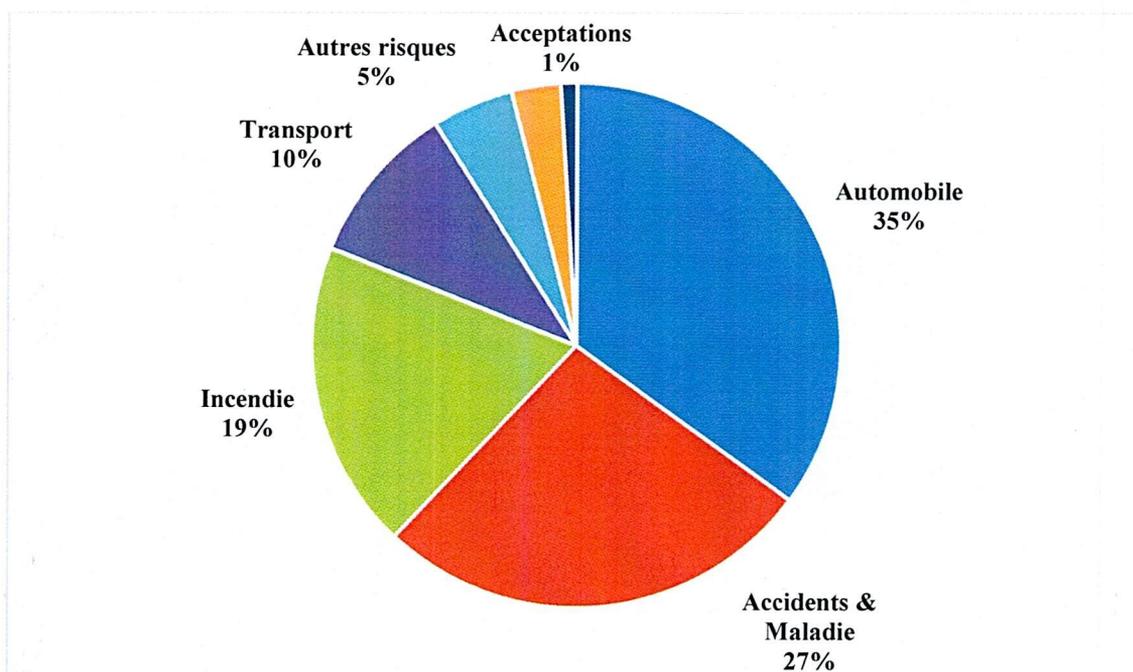
Pour le cas spécifique du marché burkinabè de l'assurance, ce manque à gagner occasionné par le non-respect de l'obligation de domiciliation d'assurance transport est on ne peut plus clair. En sept (07) ans, le chiffre d'affaires du marché Burkinabè de l'assurance en IARD dans son ensemble a plus que doublé. Il est passé de **21,54 milliards de F CFA** en 2011 à **46,76 milliards de F CFA** en 2017. Cependant, sur la même période, le chiffre d'affaires de l'assurance Transport est passé de **2,1 milliards F CFA** en 2011 à **3,64 milliards F CFA** en 2017.

Partant de ce constat, l'on constate que la part de la branche assurance Transport a perdu deux (02) points en sept (07) ans ; elle est passée de **10%** en 2011 à **9%** en 2014, puis à **8%** en 2017 (conf. **Graphique 1** ci-dessous). Or en la zone FANAF, l'assurance Transport occupe la **4<sup>e</sup> place (10%)** après l'**Automobile (35%)**, la **Maladie (27%)** et l'**Incendie (19%)**. Conf. (**Graphique 2**).

Ainsi le Burkina Faso est l'un des rares pays dont le poids de l'assurance Transport est inférieur à **10%**, malgré l'augmentation du volume de ses importations, soit de **1 117,80 milliards de F CFA** en 2011 à **1 855,20 milliards de F CFA** en 2017 (Sources : BCEAO, Statistiques douanières).

**Graphique 1 : Répartition du chiffre d'affaires par branche IARD au Burkina Faso de 2011 à 2017 (%)**

**Source :** APSAB, Rapport annuel 2018

**Graphique 2 : Répartition par branche du secteur non vie en 2017 (en %, 15 pays)**

**Source :** FANAF, février 2019

Il convient de rappeler également ici que suivant les résultats des travaux de la CNUCED, les primes d'assurance maritimes doivent représenter au minimum 1,5% de la valeur totale des importations FOB d'un pays. Ainsi, une application numérique de ce taux

aux importations du Burkina Faso, nous permet d'estimer que les primes potentielles du pays auraient dû atteindre en FCFA **27,828 milliards** en 2017 contre en FCFA **3,64 milliards** de primes réelles réalisées par le marché à cette même période, soit un manque à gagner en FCFA de **24,18 milliards** pour les compagnies d'assurance. Cet état de fait nous permet également de conclure qu'en 2017, le marché des assurances burkinabè a mobilisé à peine **13%** des primes potentielles en assurance Transport tandis que les importations FOB du pays sont passées de **1 117,80 milliards** de F CFA en 2011 à **1 855,20 milliards** de F CFA en 2017 (Sources : BCEAO, Statistiques douanières). Conf. Tableau 2 ci-dessous.

Pour l'année 2018, le volume des importations en valeur FOB est estimé en FCFA à **1 972, 289 milliards** (Source : Douane), soit une estimation de prime prévisionnelle en FCFA de **29,584 milliards** au profit des compagnies d'assurance.

*Tableau 2 : Statistiques des importations FOB et de primes d'assurance transport*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Importations (M) FOB</b>	1 117,80	1 355,80	1 644,20	1 490,90	1 540,40	1 676,70	<b>1 855,20</b>
<b>Primes d'assurance Transport</b>	2,1	2,67	2,97	2,9	2,99	3,45	<b>3,64</b>
<b>Primes Potentielles des 1,5% (M) FOB</b>	16,767	20,337	24,663	22,3635	23,106	25,1505	<b>27,828</b>
<b>Manque à gagner pour les compagnies d'assurances</b>	14,667	17,667	21,693	19,4635	20,116	21,7005	<b>24,188</b>

(Milliards de F CFA)

Source : APSAB, Rapport annuel 2018

## 2. L'impact sur l'économie nationale

L'un des objectifs de la politique de domiciliation de l'obligation de l'assurance Transport sur facultés est de permettre de conserver les primes dans les pays de destination

des marchandises afin de limiter la fuite des capitaux et de développer les marchés locaux. En effet, les primes récoltées sont destinées à être injectées dans les économies nationales sous forme provisions techniques. Ainsi les primes collectées permettent de développer davantage l'industrie des assurances et de favoriser le financement de l'économie.

S'agissant des recettes pour l'Etat, deux sortes de prélèvement sont effectués :

- ✓ **Les Frais de contrôle** : l'Etat prélève, au titre de frais de contrôle des organismes d'assurance, **1,5%** des primes collectées par les assureurs ;
- ✓ **La Taxe Unique d'Assurance (TUA)** : les assureurs payent la Taxe Unique sur l'Assurance qui est de **8%** en assurance Transport.

Quant aux pertes de taxes pour l'Etat occasionnées par le non-respect de l'obligation d'assurance Transport, elles sont importantes. En effet, pour l'année d'exercice de **2017**, l'Etat a perdu environ **362,75 millions** de F CFA de frais de contrôle et **1,93 milliards** de F CFA en Taxes d'Assurance, soit un manque à gagner total de **2,3 milliards** de F CFA pour l'Etat.

Concernant l'année d'exercice **2018**, les primes en prévision suivant les statistiques sur le volume des importations en valeur FOB (**1 972, 289 milliards**) communiquées par la Direction générale des Douane, sont estimées en **FCFA 29,584 milliards**, ce qui laisse présager un montant total en FCFA de **2, 811 milliards** de taxes d'assurance et de frais contrôle au profit de l'Etat.

**Tableau 3 : Récapitulatif du manque à gagner pour l'Etat**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Sur frais de contrôle</b>	220,06	264,98	325,33	291,89	301,67	325,45	<b>362,75</b>
<b>Sur la TUA</b>	1 173,67	1 413,23	1 735,07	1 556,74	1 608,92	1 735,76	<b>1 934,65</b>
<b>Manque à gagner total</b>	1 393,73	1 678,22	2 060,40	1 848,62	1 910,60	2 061,21	<b>2 297,40</b>

(Millions de F CFA)

### **3. L'impact sur les importateurs**

En plus de ces pertes pour l'Etat et les compagnies d'assurances, le non-respect a des effets néfastes pour les importateurs eux-mêmes. En effet, l'assurance transport a pour but de permettre aux importateurs de mener leurs opérations commerciales en étant dégagés, tout au moins partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou ceux confiés, ou des dommages que ceux-ci pourraient subir tout au long du processus de transport. Ainsi, l'importance de souscrire une police d'assurance facultés pour ses marchandises ou facultés importées n'est plus à démontrer. Les importateurs qui souscrivent localement leurs contrats, disposeront entre autres des avantages linguistique et géographique.

Par contre, des difficultés relatives à la distance ou à la langue se posent quotidiennement dans la procédure d'indemnisation en cas de sinistre pour les importateurs, d'où la pertinence de cette mesure de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés, qui prend en compte des intérêts croisés de l'Etat, des professionnels de l'assurance et les importateurs eux-mêmes. Cependant, quelles sont les causes réelles du non-respect de cette obligation ?

### **C. Les raisons du non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance**

Les facteurs explicatifs du non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso sont multiples. Ils sont d'ordre individuel, administratif et social.

#### **1. Les facteurs individuels**

Les facteurs individuels concernent essentiellement les importateurs. D'abord, on a la tendance des importateurs à faire souscrire l'assurance Transport par leurs fournisseurs dans les contrats de vente depuis le pays de départ des marchandises au détriment des compagnies d'assurances des pays de destination de ces marchandises.

Ensuite, il y a l'ignorance et le refus de certains importateurs de l'obligation d'assurance résultant de l'absence chronique de la culture d'assurance. En effet pour les

commerçants importateurs, le paiement de la prime d'assurance transport n'est rien d'autre qu'une taxe indépendante des droits de douane imposée par l'Etat en attente avec les assureurs, surtout pour les cas où les marchandises sont déjà sur le sol burkinabè. Pour ces cas ils n'entendent pas assurer des marchandises déjà arrivées à destination.

Aussi, pour certaines marchandises périssables (articles fragiles ou denrées) qui font l'objet de la demande d'enlèvement direct afin d'éviter les avaries, les déclarations font l'objet de régularisation des droits de douane après leur sortie du port ou de l'aéroport. Ce système qui rend difficile la vérification des certificats d'assurance est couramment utilisé par des transitaires pour échapper au contrôle des assurances même si les marchandises ne sont pas périssables (pièces détachées, machines, etc.).

## **2. Les facteurs administratifs**

La faible souscription à l'assurance facultés est d'une part imputable aux pouvoirs publics. La réglementation dans l'assurance des marchandises importées qui a connu un succès dans son application dès son adoption est depuis quelques années en difficulté dans sa mise en œuvre.

Cette situation est due d'abord à la non implication des services compétents ainsi que tous les autres acteurs chargés du respect et de la mise en œuvre stricte du décret (notamment Douanes et transitaires). En effet, des marchandises sont importées tous les jours à destination du Burkina Faso sans que celles-ci ne fassent l'objet d'une assurance locale sous le regard des autorités douanières.

Aussi, une des difficultés à noter réside dans la fraude au niveau des importateurs. Ceux-ci usent de tous les moyens pour ne pas se conformer à la réglementation avec surtout la complicité des transitaires qui perçoivent une somme modique en contrepartie d'une prime d'assurance qu'ils portent sur la Déclaration Préalable d'Importation dans le cadre des formalités douanières.

En plus, nous notons que la réglementation au niveau des importations est ignorée par beaucoup d'acteurs. Plusieurs importateurs ignorent l'existence d'une réglementation dans l'assurance des marchandises importées. L'absence d'une politique efficace en ma-

tière de sensibilisation et d'information des importateurs explique cette situation qui est en partie à l'origine de la faible souscription des importateurs à l'assurance facultés

Enfin, il faut noter la vétusté des textes qui régissent l'obligation. En effet l'Ordonnance et de son décret d'application, leur mise en œuvre présente des limites, au regard des résultats plus que mitigés depuis leur adoption. Au nombre de ces limites, nous pouvons citer :

- Le manque de mécanismes de contrôle de l'obligation (mise en œuvre) ;
- L'absence de taux de prime minimum d'assurance par type de transport (aérien, terrestre et maritime) ;
- Le manque de mesures incitatives et de sensibilisations des acteurs (assureurs, importateurs et Etat) pour mieux vulgariser l'assurance des facultés ;
- L'absence de mesures coercitives au niveau des autorités douanières.

### **3. Les facteurs sociaux**

On peut citer l'analphabétisme du public cible, les facteurs culturels et religieux et la faible communication des assureurs.

S'agissant du premier point, avec un des taux d'alphabétisation faible, le Burkina Faso se trouve mal en point avec cette situation qui ne favorise pas certains pans de son développement. En effet, l'analphabétisme des importateurs ne facilite pas l'adhésion de ces derniers à l'assurance facultés. Bon nombre d'importateurs ignorent toujours l'importance de l'assurance facultés malgré le cadre réglementaire qui a été institué depuis 1983. Certains, voyant en cette réglementation comme une imposition. Des efforts doivent être faits à tous les niveaux pour mener des actions de communication dans nos langues nationales à l'intention de ce public cible ; ce qui pourra améliorer le taux d'adhésion à la souscription de l'assurance facultés.

Quant au second, il faut noter que la culture de l'assurance au Burkina Faso, et pratiquement dans tous les Etats africains demeure très faible, environ 1%. En effet, la croyance aux mythes et aux pouvoirs surnaturels ne favorise pas la pénétration de l'assurance en général et de l'assurance Transport en particulier. Pourquoi souscrire à une assurance facultés, si l'individu croit que ses marchandises ne seront jamais sinistrées ?

C'est ainsi qu'au niveau du public cible, certains importateurs n'accordent pas de l'importance à l'assurance facultés, estimant que seul Dieu peut protéger leurs marchandises contre les risques de transport. Cette situation qui est constatée dans beaucoup de pays africains n'épargne pas le marché burkinabè de l'assurance. Pour cela des efforts doivent être faits à tous les niveaux afin de redresser cette tendance pour le bonheur de l'économie burkinabè.

Concernant le dernier point relatif à la communication, il faut noter que les assureurs ont également une part de responsabilité dans le non-respect de l'obligation d'assurance facultés. En effet, la politique communicationnelle et publicitaire des compagnies d'assurances sur les produits d'assurance facultés n'est pas satisfaisante. On dénote un certain désintéressement de la part des assureurs qui se traduit par le manque de solidarité dans la prise des décisions relatives à l'obligation et à cela vient s'ajouter une sorte de concurrence aveugle qui engendre des pratiques qui pourrissent le marché.

Au regard de toutes ces causes qui entravent l'application de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport au Burkina Faso, des pistes de solutions méritent d'être évoquées.

## **Section II. Perspectives**

Pour une meilleure application de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport au Burkina Faso, des actions méritent d'être menées principalement à trois (03) niveaux, c'est-à-dire, au niveau étatique, au niveau des assureurs à travers l'APSAB et au niveau des importateurs eux-mêmes.

### **Paragraphe 1. Les solutions au niveau étatique**

En ce qui concerne l'Etat, on peut déjà mentionner qu'un grand pas a été franchi avec la création et la mise en service de la plateforme dénommée **Système de Liaison Virtuelle des opérations d'Importations et d'Exportations (SYLVIE)**, officiellement déduis le **16 février 2016**. Mais il est aujourd'hui nécessaire voir indispensable de procéder à une relecture des différents textes en vigueur, en y introduisant des régimes de contrôle et des sanctions.

## **A. La création et mise en marche de la plateforme SYLVIE**

Convaincu que l'autorité publique a sa part à jouer dans le rayonnement de l'assurance facultés, il reste que d'autres mesures soient prises en vue de rehausser la tendance actuelle de l'application de l'obligation d'assurance facultés. L'Etat burkinabè, dans le souci d'améliorer le climat des affaires, a mis en place une plateforme basée sur les nouvelles technologies qui permet de faciliter les procédures de dédouanement des marchandises à l'importation, par la réduction des délais et des coûts dans les processus d'importations. Il s'agit du **Système de Liaison Virtuelle des opérations d'Importations et d'Exportations (SYLVIE)** qui permet de regrouper tous les pôles qui participent au commerce international sur une seule et même plateforme électronique.

D'abord nous notons qu'avec la plateforme SYLVIE qui a été instituée par les autorités, l'espoir est permis dans le développement de l'assurance facultés. Désormais toute importation de marchandises au Burkina Faso doit passer par cette plateforme et le contrôle des certificats d'assurance pour les importations dont les valeurs excèdent **500 000 FCFA** pourrait se faire sans grandes difficultés

Ensuite, cette plateforme mise en exploitation depuis quatre (04) ans permet l'établissement des certificats d'assurance. Ainsi, cette plateforme doit être vulgarisée en vue de pouvoir aider à la mise en œuvre stricte de l'obligation de l'assurance facultés sur les marchandises importées. C'est pourquoi les autorités doivent redoubler d'effort en vue d'amener tous les importateurs de marchandises à utiliser la plateforme SYLVIE.

En outre, les autorités doivent d'avantage travailler à lutter contre la fraude qui ne favorise pas aussi la souscription à l'assurance facultés.

Enfin, il appartient aux autorités de travailler à fédérer les différents acteurs qui interviennent dans la chaîne de transport des marchandises dont les banques, les douanes, les compagnies d'assurance, les Commissionnaires en Douanes et les Auxiliaires de transport.

Ce système qui permet ainsi aux importateurs de raccourcir les délais dans les procédures de dédouanement et de minimiser les coûts, accroît le volume des importations et du même coup augmente les chiffres d'affaires des assureurs. Il permet aussi sécuriser les différents documents traités, les services de douane et les assureurs pouvant accéder direc-

tement à la plateforme pour effectuer les vérifications nécessaires et de permettre également une bonne traçabilité de différentes opérations pour un meilleur contrôle de l'application de l'obligation de l'assurance Transport par le biais de la production du certificat d'assurance.

Cependant, le système SYLVIE qui est une sorte de digitalisation de la souscription de l'assurance transport comporte des difficultés qui méritent de trouver solutions. Au-delà des inconvénients liés à la qualité de la connexion de l'internet, il faut trouver des mécanismes facilitant le paiement des primes, la signature électronique du certificat et aussi des options permettant par exemple d'établir les états d'un client donné à une période donnée.

Ce sont tant de difficultés dont leur résolution permettra de mieux sécuriser le certificat d'assurance et de rendre plus opérationnel la plateforme SYLVIE afin de rendre effectif le respect de l'obligation d'assurance facultés au Burkina Faso, mais l'opérationnalisation seule de la plateforme n'est pas suffisante.

## **B. La relecture des textes relatifs à l'obligation d'assurance transport des facultés à l'importation**

Au regard du volume important des importations au Burkina Faso, il est impératif de relire les textes relatifs à l'obligation d'assurance transport. De nouvelles mesures doivent être prises pour contraindre les importateurs au respect de l'obligation en les amenant à assurer leurs marchandises auprès des sociétés d'assurance agréées au Burkina Faso.

Au plan communautaire, le législateur CIMA devrait apporter des réformes conséquentes avec l'urgence du moment. Un seul article pour régir l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation nous paraît peu insuffisant pour une branche aussi importante qu'est l'assurance Transport. Voilà pourquoi des études, des réflexions et aussi des actions méritent d'être menées dans ce sens, à l'instar de la branche Automobile qui est bien réglementée par le législateur CIMA. Une uniformisation du certificat d'assurance transport et d'une garantie minimale en FAP Sauf tout comme la RC en Automobile est envisageable.

Au plan national, l'Ordonnance du 27 décembre 1983 et son décret d'application doivent être relus.

S'agissant de l'**Ordonnance**, la sanction prévue à son article 3 est moins contraignante et doit être renforcée. En effet, la sanction d'une amende égale à **25%** de la valeur des marchandises actuellement n'est pas dissuasive. En plus de cette amende que l'importateur fautif doit payer, il faut qu'il présente encore un certificat d'assurance avant tout enlèvement de la marchandise. Aussi, de possibilités de confiscations de marchandises contre tout contrevenant à l'obligation d'assurance transport doivent être consacrées par un nouveau décret.

Quant au décret d'application n°84-329 du 30 décembre 1983, son article 1<sup>er</sup> aussi doit être reformulé comme suit : « **Conformément à l'article 1<sup>er</sup> de l'Ordonnance n°028-83, le taux de prime minimum Franc d'avarie Particulière Sauf (FAP SAUF) applicable à la valeur d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation est fixé à 0,15%. La prime nette minimum résultant de l'application de la présente Ordonnance ne doit pas être inférieure à 5000** ».

En rappel selon ce décret, la valeur FOB de marchandises qui doit faire l'objet d'une obligation d'assurance facultés est celle supérieure ou égale à **500 000 F CFA**. Dans le cadre d'une révision de ce texte, il y a lieu de l'étendre à tous les modes de transports et à toutes les valeurs FOB, même celles inférieures à 500 000 F CFA. Aussi, le décret doit prévoir des sanctions pécuniaires égale au double de la prime des marchandises importées à l'encontre des compagnies d'assurance qui ne respecte le tarif.

### **C. L'application stricte des sanctions prévues par les textes**

Passer l'étape de sensibilisation des acteurs (importateurs) au respect de la réglementation sur les marchandises importées, il sera nécessaire de passer à l'étape de la sanction aux fautifs. Les sanctions prévues dans le cadre de la loi doivent pouvoir s'appliquer dans toute leur rigueur et sans complaisance. En plus de la sanction prévue dans l'Ordonnance de 1983, le nouveau décret doit prévoir des sanctions d'immobilisation de marchandises, de confiscation de biens importés ou même de privation de liberté.

## **Paragraphe2. Les solutions envisageables chez les assureurs et importateurs**

Il s'agit essentiellement de la mise en place d'un pool de coassurance en assurance transport, de l'instauration d'un tarif minimum et de la sensibilisation des acteurs du domaine des importations que sont les importateurs, les transitaires, etc.

### **A. La mise en place d'un pool de coassurance transport de facultés à l'importation**

Le respect de l'obligation de l'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso passe aussi par une meilleure organisation de branche. En effet, les assureurs doivent réorganiser le cadre de vente de l'assurance transport afin de pouvoir la relancer dans l'intérêt de tous. La création et la mise en place d'un pool de gestion en coassurance deviennent nécessaires. En se basant sur l'expérience de l'obligation d'assurance Automobile, la concurrence rude entre les assureurs a occasionné la pratique de la sous tarification sur les marchés. Ce qui constitue des cas de violations flagrantes de la réglementation en matière d'assurance automobile. L'adoption par l'ensemble des acteurs d'une gestion en coassurance permet de limiter cette concurrence.

Pour ce faire les dirigeants des compagnies d'assurance doivent s'inspirer de cet exemple en Automobile en se concertant pour désigner ensemble une société parmi elles chargée de gérer cette coassurance. Cette compagnie aura la qualité d'apériteur et travaillera en étroite collaboration avec la **SOGESY** (société en charge de la plateforme SYLVIE) qui facilite la centralisation des opérations et la collecte des primes. Les compagnies d'assurance peuvent instituer entre elles, à travers une convention, un système de gestion tournante du rôle d'apériteur, par exemple un mandat d'une durée de quatre (04) ans pour chaque membre.

La mission principale de l'apériteur consistera à gérer le portefeuille transport de la coassurance, en assurant non seulement la production mais également l'instruction des sinistres et la répartition proportionnelle des primes et des charges sinistres entre les assureurs en fonction de leurs engagements. En contrepartie, elle est rémunérée à la commission appelée commission d'apériton. Pour les modalités de répartition des parts, ils pour-

ront par exemple s'accorder sur l'importance du chiffre d'affaires actuel de la branche Transport de chaque société.

Ainsi, la mise en place d'un pool de gestion pourrait être une solution pour relancer la branche Transport de l'assurance au Burkina Faso mais il importe de reconnaître qu'elle n'est pas à elle seule suffisante, d'où la nécessité de parvenir à un taux minimum de prime pour faciliter l'assurabilité des risques transports.

### **B. L'instauration d'un tarif minimum de prime transport facultés à l'importation sur le marché**

L'une des difficultés liées à l'ineffectivité de l'application de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés est l'absence d'un taux de prime minimum sur le marché pour la branche Transport. En effet, pour les différentes garanties (**Tous risques, FAP Sauf, Accidents Majeurs ou Accident Caractérisés**), chaque assureur utilise ses propres taux qui sont ajustés en fonction des clients et des capitaux à assureur. Cette situation n'est pas de nature à faciliter le contrôle de l'obligation d'assurance Transport sur le marché, d'où l'urgence et la nécessité d'instaurer un taux de prime minimum pour harmoniser les pratiques sur le terrain.

Pour ce faire, le marché burkinabè de l'assurance Transport doit s'inspirer des exemples des marchés d'autres pays de l'espace CIMA tels que le Cameroun, la Côte d'Ivoire, et surtout le Sénégal). Il doit adopter un taux de prime minimum pour les importations de marchandises de toute nature au Burkina Faso. C'est la raison fondamentale qui doit inspirer et guider la relecture des textes actuels en la matière.

Ainsi, le marché Burkinabè de l'assurance, suivant l'exemple des marchés en sus cités, doit instaurer par exemple le taux de prime minimum de 1,5% pour la garantie minimale FAP Sauf des marchandises de toute nature. Sa concrétisation demande l'effort et la participation de tous les acteurs du commerce extérieur.

### **C. L'implication et la sensibilisation des acteurs du secteur des transports au Burkina Faso**

Notons que la sensibilisation ne doit pas être seulement une préoccupation de l'autorité publique. C'est pourquoi, les sociétés d'assurance doivent également œuvrer dans la sensibilisation des importateurs. Cela est plus qu'un impératif car les sociétés d'assurances sont également les grands bénéficiaires dans la souscription de l'assurance facultés au regard des primes importantes qu'elles pourraient engranger dans la production des contrats d'assurances.

Pour ce faire, les sociétés d'assurance doivent revoir leurs politiques de marketing mais elles doivent également appeler à contribution à d'autres acteurs que sont les banquiers et les organisations professionnelles et aux syndicats des importateurs.

S'agissant de leur politique de de marketing, les compagnies d'assurances doivent revoir leur politique de communication sur les produits d'assurances facultés qu'elles offrent. L'importance de la campagne publicitaire n'étant plus à démontrer, il appartient aux compagnies d'assurances de communiquer suffisamment sur les produits d'assurance facultés. Cela contribuera au public cible de s'imprégner de l'existence de ces produits et des garanties offertes par ceux-ci.

Quant à la contribution des banquiers, la banque qui octroie du crédit aux importateurs, doit également s'assurer de la solidité des garanties de ces derniers. En effet, les banques peuvent également jouer un rôle non négligeable dans la souscription de l'assurance facultés par les importateurs à travers les Crédits Documentaires. Les Banques en octroyant du crédit aux importateurs devraient exiger comme condition indispensable la souscription à l'assurance facultés.

Concernant la contribution des syndicats et organisations professionnelles, étant censés défendre les intérêts de leurs membres, les organisations professionnelles peuvent également contribuer à la sensibilisation de leurs membres. En effet, il s'agit de leur faire connaître l'importance de l'assurance facultés et les encourager à y souscrire.

De ces actions, les importateurs comprendront la nécessité pour eux de souscrire localement leurs polices d'assurance afin d'éviter des difficultés d'indemnisation en cas de sinistre, au regard de la proximité entre assureur et assuré et l'absence handicap linguistique. C'est ainsi que ces organisations professionnelles contribueront de façon efficiente à l'essor de l'assurance facultés au Burkina Faso.

Aussi, d'autres actions de communication et de sensibilisation peuvent également être menées par voie de presse (journaux), de médias (radios, télévision via des publi-reportage), l'élaboration des dépliants et même les réseaux sociaux (Facebook, le WhatsApp, etc.) pour mieux vulgariser les produits et bien informer tous les acteurs intervenants le commerce extérieur.

En sommes, une réelle implication des importateurs, de l'Etat et des acteurs du secteur des assurances est un facteur de consolidation des marchés locaux qui va se traduire par :

- ✓ Un accroissement significatif de la masse des primes et de leur rétention dans les pays de l'importateur ;
- ✓ Un renforcement des investissements dans l'économie locale ;
- ✓ L'acquisition d'une technicité certaine pour les assureurs Transport locaux.

## CONCLUSION

Aux termes de cette recherche, nous constatons que le Burkina Faso importe davantage des biens de consommation via les pays côtiers principalement la Côte d'Ivoire, le Bénin, le Togo et le Ghana du fait de sa situation enclavée. Ces importations comportent d'énormes risques pour les marchandises, d'où le besoin de les assurer. Pour cela, le pays a instauré depuis 1983 une obligation de l'assurance transport.

Cependant, force est de constater que 37 ans après, l'obligation d'assurance transport des facultés connaît toujours des difficultés dans son application. Ces difficultés ont des origines diverses notamment le manque de contrôle de la part de l'Etat surtout à travers son administration douanière, la vétusté des textes qui régissent l'obligation, la réticence des importateurs et le désintéressement des assureurs.

Toutefois, ces causes entraînent d'une part, un manque à gagner pour l'Etat en termes de taxes et pour les compagnies d'assurance en termes de chiffre d'affaires et d'autre part, des difficultés d'indemnisation en cas de réalisation du risque pour les importateurs, du fait de contraintes géographiques (distance entre assureurs et assurés) et linguistiques.

Voilà pourquoi en termes de perspectives de solutions, il est nécessaire que les textes soient reluqués pour les améliorer et que des actions de communication et de sensibilisation soient menées au profit des importateurs. Aussi, il appartient à l'Etat de mettre en place des structures de suivi et de contrôle accompagnées de sanctions fortes. De même, les assureurs doivent se concerter davantage sur la question afin d'adopter un tarif minimum de prime et de mettre sur pied un mécanisme de gestion concertée du risque transport (pool) afin de limiter la concurrence inutile qui pourrait le marché.

Pour ce faire, un travail de fond doit être fait avec l'implication de tous les acteurs que sont l'APSAB, les opérateurs économiques, la Douane, la SOGESY, le Guichet Unique du Foncier ainsi que toutes les structures de l'Etat et autres acteurs intervenant dans le commerce extérieur. Une Commission Technique Transport est mise en place par les assureurs du marché qui fait un travail remarquable depuis 2018, d'ailleurs une mission

d'immersion impliquant tous les acteurs concernés est prévue courant 2020 à Dakar en République de Sénégal pour s'inspirer de l'exemple sénégalais.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **OUVRAGES GENEREAUX ET SPÉCIALISÉS**

- ASSAMOI ANASSE (Ernest), Les assurances facultés : aspects juridiques et techniques, Abidjan, FratMat, 2009
- Code des Assurances des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA), (2019)

### **RAPPORTS ET MEMOIRES**

- Rapport annuel (2018) de l'Association Professionnelle des Sociétés d'Assurance du Burkina
- COULIBALY (Mamadou), « Obligation d'assurance des facultés à l'importation (cas du Mali) », novembre 2014
- ALLIGBONONSI (Narcisse Houêgbé), Rapport sur « Le Rôle de l'expert maritime dans la répartition des responsabilités en cas d'avaries particulières », novembre 2016

### **SITE WEB**

- <http://www.fanaf.org>
- <http://www.argusdelassurance.com>
- <http://atlas-mag.net>

## ANNEXES

Annexe 1 : Etude comparative avec d'autres pays

PAYS	OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE
BURKINA FASO	Obligation d'assurance locale pour les marchandises importées au Burkina Faso d'une valeur FOB supérieure ou égale à 500 000 FCFA (article 1er de l'ordonnance 83-028 et article 1er du décret 84-329).
BENIN	Décret n° 99-079 du 12 février 1999 portant obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.
CAMEROUN	Loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 complétée par le décret N° 76/334 du 06/08/1976 et l'arrêté N°102/MINFI/MINEP : toute marchandise dont la valeur est égale ou supérieure à 500 000 FCFA doit obligatoirement faire l'objet d'une couverture d'assurance locale.
CONGO	Toutes marchandises (de tout type), qui sont importées au Congo, par les voies maritimes, routières ou aériennes doivent obligatoirement être assurées localement.
RCI	Décret n°2007-479 du 16/05/2007 portant application de l'ordonnance n°2007-478 du 16/05/2007 portant obligation d'assurance locale des biens et marchandises de toute nature à l'importation.
NIGER	Décret n° 85-15 du 23 mai 1985. Dérogation : Sauf si la valeur FOB desdites marchandises est égale ou supérieure à 1 M en transport aérien et 5 M FCFA en transport terrestre pour les organismes internationaux et les ambassades.
MALI	Loi N° 81-78/AN-RM rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation du 15 Août 1981 ainsi que le Décret 314/PG-RM fixant les conditions d'applications de l'obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation du 05 Décembre 1983 et l'arrêté N° 3364/MF DNTCP portant application du décret ci-dessus.
SENEGAL	Loi n° 83-47 du 18 février 1983.
TOGO	Loi n° 87-07 et décret n° 87-104 du 3 juin 1987.
TCHAD	Toute marchandise dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 500.000 FCFA doit obligatoirement faire l'objet d'une couverture d'assurance locale.
RCA	Décret No 84128 du 27 avril 1984 fixant les modalités d'application de l'ordonnance No 83.052 du 02 août 1983 rendant obligation d'assurance pour toute importation supérieure ou égale à 500 000 FCFA.
GABON	Ordonnance n° 6/79/PR du 22 février 1979 portant assurance obligatoire des marchandises ou facultés à l'importation. Dans la pratique, il s'agit bien d'une assurance FAP-Sauf qui est le minimum exigé. Cette obligation ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède 300.000 FCFA (article 1 & 2 du décret 0215/PR/MINECOFIN).
GUINEE EQUATORIALE	Décret n° 28/2008 du 31 mars 2008 portant assurance obligatoire des marchandises dont la valeur FOB (Franco à bord) excède 20 millions de FCFA. (Mise à jour octobre 2015).
MAROC	Article 162 de la loi 17-99 portant Code des Assurances du 3 octobre 2002.
TUNISIE	Cette assurance obligatoire ne s'applique pas aux marchandises transportées dont la valeur, sur le contrat commercial, ne dépasse pas 3.000 dinars (ou la contrepartie de cette valeur si la monnaie du contrat est autre que le dinar tunisien). Loi n° 80-88 du 31 décembre 1980.
ALGERIE	Aux termes de l'article 194 de l'Ordonnance NR 9507 du 25 janvier 1995, l'obligation d'assurance en matière d'importation de marchandises en Algérie et de transport n'est pas obligatoire. Dans le cas où les risques de transport sont à la charge de l'importateur de droit algérien, et si ce dernier désire contracter une assurance, il doit le faire auprès d'une société agréée en Algérie sauf pour les marchandises ou les biens d'équipement qui bénéficient d'un financement spécifique précisé par le décret NR 95.412 du 9 décembre 1995 (article 2).
RWANDA	La réglementation nationale en matière d'assurance transport oblige de recourir aux compagnies d'assurance nationales pour les couvertures de leurs importations et exportations
GHANA	Obligation d'assurance locale sauf en cas de lacune du marché locale d'assurance.

Source : CESAM (Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France)

**ANNEXE 2 : Organigramme de SAHAM Assurance IARD**



**ANNEXE 3 : L'Ordonnance n°28-083/CNR/PRES/MF portant domicilia-  
tion de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation du 27  
décembre 1983**

REPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA  
Unité - Travail - Justice

CONSEIL NATIONAL DE LA REVOLUTION

PRESDENCE DE LA REPUBLIQUE

DAI  
Reçu le 11-09-84

( ) ORDONNANCE N°83 - 028 /CNR/PRES/AT

portant domiciliation de l'assurance  
des marchandises ou facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL NATIONAL DE LA REVOLUTION  
CHEF DE L'ETAT,

- VU la Proclamation du 4 Août 1983 ;  
VU l'ordonnance n°83-001/CNR du 4 Août 1983, portant  
création du Conseil National de la Révolution ;  
VU le décret n°83-021/CNR/PRES du 24 Août 1983, portant  
composition du Gouvernement de la République de Haute-Volta ;  
VU la Loi n°37/63/AN du 24 Juillet 1963, fixant la réglementation  
applicable en Haute-Volta aux organismes d'assurance de toute  
nature et aux opérations d'assurance.
- LE Conseil des Ministres entendu en sa séance du 2 novembre 1983,

( ) ORDONNE :

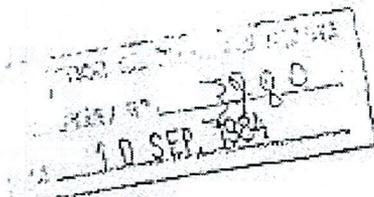
ARTICLE 1er. : Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée en Haute-Volta pour toute importation de marchandises ou facultés sur le Territoire de la République de Haute-Volta.

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

ARTICLE 2. : Un décret fixe les conditions d'application de la présente ordonnance et notamment la valeur minima des marchandises ou facultés à partir de laquelle il y a obligation d'assurance.

ARTICLE 3. : Toute infraction aux dispositions de l'article 1° ci-dessus est punie d'une amende égale à 25% de la valeur des marchandises ou facultés importées.

ARTICLE 4. : Les dispositions de la présente ordonnance entreront en vigueur à compter du 1er janvier 1984.



ARTICLE 5 - : La présente ordonnance sera exécutée comme Loi de l'Etat.



le 27 Décembre 1983

Capitaine Thomas SANKARA /-

**ANNEXE 3 : Décret n°84-329/CNR/PRES/MF portant application de  
l'Ordonnance n°28-083/CNR/PRES/MF du 30 décembre 1983**

DAI

REPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA  
Travail - Justice  
-----  
NATIONAL DE LA REVOLUTION  
-----  
PRÉSIDENT DE LA REPUBLIQUE

SECRET N° 84-329 /CNR/PRES/MF  
portant application de l'Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importations

visa n° F n° 391  
8/11/84

LE PRESIDENT DU CONSEIL  
NATIONAL DE LA REVOLUTION  
CHEF DE L'ETAT,

- Vu la Proclamation du 4 Août 1983 ;
  - Vu l'Ordonnance n° 83-001/CNR du 4 Août 1983, portant création du Conseil National de la Révolution ;
  - Vu le Décret n° 83-021/CNR/PRES du 24 Août 1983, portant composition du Gouvernement de la République de Haute-Volta ;
  - Vu la Loi 37-63 du 24 Juillet 1963, fixant la Réglementation applicable en Haute-Volta aux organismes d'assurance de toute nature et aux opérations d'assurance ;
  - Vu l'Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES du 27 Décembre 1983, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation ;
- Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 2 Novembre 1983

SECRET

Article 1er : L'Obligation d'assurance instituée par l'article 1er de l'Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF du 27 Décembre 1983, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés dont la valeur FOB excède Cin Cent Mille Francs CFA (500.000 Francs CFA).

Article 2 : Le mode d'assurance est librement fixé par les partis toute fois l'assurance doit être faite aux conditions minimales de la garantie "Francs d'avaries par-merse sauf" (F.A.P sauf).

Article 3 : Les marchandises ou facultés importées doivent être garanties depuis le moment de l'aéroport d'embarquement jusqu'à destination.

Article 4 : L'Organisme d'assurance doit délivrer sans frais à l'assuré, un document justificatif d'assurance.

Article 5 : Les formalités douanières en vue de l'enlèvement des marchandises ou facultés importées doivent être subordonnées à la production du Document justificatif d'assurance visé à l'article 4 ci-dessus.

6  
7

BOURNAIS  
ARRIVÉE N° 909  
LE 2 MARS 1984

Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent décret qui a été publié au Journal Officiel de la République./-

OUAGADOUGOU, le 30 Décembre 1983



CHEF DE L'ETAT :  
Ministre des Finances

Capitaine Thomas SANKARA /-

Justin Damo - B A R O.

## TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACES.....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS.....	iii
LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES.....	iv
RÉSUMÉ.....	v
ABSTRACT.....	vi
SOMMAIRE.....	vii
INTRODUCTION GENERALE.....	1
1 <sup>ère</sup> PARTIE : DESCRIPTION DU CADRE INSTITUTIONNEL DU STAGE.....	4
CHAPITRE I : PRESENTATION ET ORGANISATION DE SAHAM ASSURANCE BURKINA.....	5
Section I. Présentation du groupe SAHAM et de SAHAM Assurance Burkina.....	5
Paragraphe 1. Historique du groupe SAHAM.....	5
Paragraphe 2. Présentation de SAHAM Assurance.....	7
Section II. Organisation et fonctionnement de SAHAM Assurance.....	8
Paragraphe 1. Organisation de SAHAM Assurance IARD.....	8
A. Direction Générale.....	8
B. Direction Générale Adjointe.....	8
1. Département d'Audit.....	9
2. Direction Automobile et Mass Market.....	9
3. Direction Actuariat et Contrôle de Gestion.....	11
4. Direction Financière et Comptabilités.....	11
5. Direction Risques d'Entreprises et Courtage.....	11
6. Direction du contrôle et de l'Informatique.....	12
Paragraphe 2. Le fonctionnement de SAHAM Assurance IARD.....	12
A. L'Assemblée Générale.....	13
B. Le Conseil d'Administration.....	13
C. Commissaires aux comptes.....	14
CHAPITRE II : ACTIVITES ET PLACE DE SAHAM ASSURANCE IARD SUR LE MARCHE BURKINABE.....	15
Section I. SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè.....	15
Paragraphe 1. L'évolution de SAHAM Assurance.....	15
A. Brève présentation du marché d'assurance burkinabè.....	15
B. Position de SAHAM Assurance IARD sur le marché burkinabè.....	15
Paragraphe 2. Produits commercialisés par SAHAM Assurance.....	16

A. Produits commercialisés en assurance de Dommage .....	17
1. Assurance Automobile.....	17
2. Assurance Incendies et Risques annexes .....	19
3. Assurance Transport .....	19
4. Assurance de Risques Techniques .....	20
5. Assurances de Responsabilité Civile .....	20
B. Produits commercialisés en assurance de personne .....	20
1. Individuelle Accidents Caractérisés.....	20
2. Assistance Voyage.....	21
3. Assurance Santé.....	21
<b>Section II. Le réseau de distribution .....</b>	<b>22</b>
Paragraphe 1. Les bureaux directs .....	22
Paragraphe 2. Les agences générales.....	22
Paragraphe 3. Les courtiers.....	23
<b>2<sup>ème</sup> PARTIE : L'OBLIGATION DE L'ASSURANCE DES FACULTÉS A</b>	
<b>L'IMPORTATION AU BURKINA FASO : ETAT ACTUEL DES LIEUX ET</b>	
<b>PERSPECTIVES.....</b>	<b>24</b>
<b>CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT DES</b>	
<b>FACULTES.....</b>	<b>25</b>
<b>Section I. Risques couverts et événements garantis .....</b>	<b>25</b>
Paragraphe 1. Les risques couverts.....	25
A. Les risques ordinaires .....	25
1. Les avaries particulières.....	25
2. Les avaries-frais .....	26
3. Les avaries communes .....	26
B. Les risques de guerre et assimilés .....	26
1. La garantie dite « étendue ».....	26
2. La garantie limitée dite « Waterborne » .....	27
Paragraphe 2. Types de polices et garanties proposées .....	27
A. Les différentes polices proposées en assurance transport .....	27
1. La police au voyage .....	27
2. La police à alimenter ou à atteindre .....	28
3. La police d'abonnement.....	28
4. La police aux chiffres d'affaires .....	28
5. La police tiers chargeur.....	29

B. Les garanties proposées en assurance transport des facultés.....	29
1. Les garanties restrictives (FAP Sauf, Accidents caractérisés et évènements majeurs).....	29
2. La garantie tous risques .....	30
C. Les exclusions .....	30
<b>Section II. Quelques notions en assurance transport de facultés.....</b>	<b>31</b>
Paragraphe 1. La durée de la garantie.....	31
Paragraphe 2. Les critères de tarification et valeur assurée .....	32
Paragraphe 3. Le sinistre.....	32
<b>CHAPITRE II : L'OBLIGATION DE DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU BURKINA FASO.....</b>	<b>34</b>
<b>Section 1. Le contenu de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso.....</b>	<b>34</b>
Paragraphe 1. Les textes relatifs à l'obligation d'assurance transport au Burkina Faso.....	34
A. Le Code CIMA .....	34
B. L'Ordonnance N° 28-083/CNR/PRES/MF du 27 décembre 1983 .....	35
C. Le Décret N°84-329/CNR/PRES/MF du 30 décembre 1983 .....	36
Paragraphe 2. Etat des lieux de l'application de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Burkina Faso .....	36
A. Le non-respect de l'obligation d'assurance .....	37
B. Les conséquences du non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance transport de facultés .....	38
1. L'impact sur les compagnies d'assurance .....	38
2. L'impact sur l'économie nationale .....	40
C. Les raisons du non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance .....	42
1. Les facteurs individuels .....	42
2. Les facteurs administratifs .....	43
3. Les facteurs sociaux.....	44
<b>Section II. Perspectives .....</b>	<b>45</b>
Paragraphe 1. Les solutions au niveau étatique .....	45
A. La création et mise en marche de la plateforme SYLVIE.....	46
B. La relecture des textes relatifs à l'obligation d'assurance transport des facultés à l'importation .....	47
C. L'application stricte des sanctions prévues par les textes .....	48
Paragraphe 2. Les solutions envisageables chez les assureurs et importateurs .....	49

L'obligation de domiciliation de l'assurance transport des facultés à l'importation au Burkina Faso :  
état actuel des lieux et perspectives

---

A. La mise en place d'un pool de coassurance transport de facultés à l'importation 49	
B. L'instauration d'un tarif minimum de transport facultés à l'importation sur le marché.....	50
C. L'implication et la sensibilisation des acteurs du secteur des transports au Burkina Faso.....	51
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>53</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>55</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>56</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>60</b>

