INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE (IIA)
BP 1575 YAOUNDE (CAMEROUN)
E-mail : iia@syfed.cm.refer.Org Tel. (237) 20.71.52
Fax (237) 220.71.51

RAPPORT D'ETUDE ET DE STAGE

En vue de l'obtention de la Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurance

(MST - A)

THEME :

L'OPTIMISATION DE LA GESTION EN ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

CAS DE LA SO. N. A. R. - IARD

Présenté par :
Monsieur Lamine LOUGUE
5ème Promotion MST-A
2000 - 2002

Sous la Direction de :
Monsieur Boubacar TRAORE
Diplômé du Cycle Supérieur
(DESSA) I.I.A.
Chef de Service IRD - SONAR

DEDICACE

- Au Seigneur Dieu, pour sa clémence et maître de toute chose;
- A Feu ma mère et à mon père pour tout le bien qu'ils m'ont fait;
- A mes frères et sœurs pour leur soutien tant financier que moral;
- A toute ma famille pour ce qu'elle fit pour moi;
- A tous mes amis (es)

REMERCIEMENTS

- A Madame la Directrice des Assurances et son personnel pour leur soutien et encadrement,
- A Monsieur le Directeur Général de l'IIA et son personnel pour avoir œuvré au bon déroulement de notre formation,
- Au corps enseignant pour leur apport et leur soutient inconditionnel au cours de notre formation,
- A Monsieur le Directeur Général de la SONAR et son Adjoint ,
- A l'ensemble des Directeurs de service et leur personnel pour avoir œuvré au bon déroulement de notre stage,
- A notre Maître de stage M. Boubacar TRAORE, pour les conseils et la disponibilité dont il a fait montre pendant le suivi de notre stage,
- A tous ceux dont la contribution, modeste soit-elle, a servi à notre formation.

SOMMAIRE

Titres..... Pages

Avant – propos.....1
INTODUCTION GENERALE.....2
PREMIERE PARTIE :Description des différents services De la SONAR- IARD.....4
PRESENTATION GENERALE.....4
Chapitre I Cadre et fonctionnement 5
Section I La Direction de la production.....5
Section II La Direction des sinistres et du contentieux.....8
Section III La Direction administrative et comptable
Section IV Les autres services..... 12
Chapitre II Contenu du portefeuille 14
Section I L'assurance automobile..... 14
Section II L'assurance Incendie et Risques Divers..... 16
Section III L'assurance maladie..... 16
Section IV L'assurance transport maritime..... 17
DEUXIEME PARTIE : L'optimisation de la gestion de l'assurance maritime sur Facultés : cas de la SONAR – IARD.....21
INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE.....21
Chapitre I Situation actuelle du marché de l'assurance maritime..... 22
Section I Définition de concepts clefs..... 22
Section II L'intérêt et les fondements de l'assurance maritime..... 23
Section III Les difficultés liées à l'activité de l'assurance maritime sur facultés..... 25
Chapitre II Les solutions pour développer l'assurance maritime sur facultés..... 28
Section I L'application effective de l'obligation d'assurance..... 28
Section II L'approche technique et commerciale..... 28
CONCLUSION GENERALE..... 30

ABREVIATIONS

CAF : coût assurance fret

C I M A : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

C B C : Conseils Burkinabé des Chargeurs

CGP : Caisse Générale de Péréquation des Prix

D G A : Directeur Général Adjoint

FOB : Free On Board

I R D : Incendie Risques Divers

IARD : Incendie Automobile Risques Divers

N° : Numéro

PV : Procès Verbal

RC : Responsabilité Civile

S/P : Charge sinistre/ prime acquise

SONAR : Société Nationale d'Assurances et de Réassurances

VTM : Véhicule Terrestre à Moteur

AVANT - PROPOS

Après dix huit mois (18) de formation théorique, l'Institut International des Assurances recommande à ses étudiants de rejoindre leur pays d'origine pour y effectuer un stage pratique.

L'objectif visé est de permettre à l'étudiant de compléter sa formation théorique ou en tout cas lui permettre de mettre en pratique les connaissances théoriques qu'il a déjà acquises. C'est dans ce contexte que du 13 Mai au 6 octobre 2002 , nous avons effectué notre stage à la Société Nationale d'Assurances et de Réassurances (SONAR).

INTRODUCTION GENERALE

L'industrie des transports occupe une place de choix dans l'activité économique et ceci à travers l'importance des services qu'elle rend. Historiquement, les transports ferroviaires par exemple ont commencé à être utilisés vers le milieu du XIX ème siècle , tandis qu'à l'opposé des transports aériens, d'apparition plus récente, les transports maritimes remontent à l'antiquité.

Ces transports portent le plus souvent sur des biens dont la valeur est très importante.

Compte tenu des risques liés au transport (déraillement, accident, naufrage,...) les acteurs économiques ont recours aux assureurs, gestionnaires des risques.

De ce fait, l'importance de l'assurance transport en générale et celle de l'assurance maritime sur facultés n'est plus à démontrer surtout pour un pays comme le BURKINA FASO dont la majeure partie de la consommation est importée de l'Europe. A titre d'exemple , en 2001 le Burkina Faso a importé en valeur CAF 595 484 064 861 FCFA et en valeur FOB 524 690 990 554 FCFA soit au total près de 1120 milliards de francs CFA[1].

Situé au cœur de l'Afrique occidentale, le Burkina Faso représente un grand axe commercial.

Notons cependant que le pays n'a pas de débouché sur la mer ce qui pose nécessairement des problèmes d'ordre commercial et technique liés à l'activité du transport maritime en général et à celle de l'assurance maritime sur facultés en particulier d'où le choix de notre thème. Plusieurs raisons ont prévalu au choix de notre thème au nombre desquelles, le fait que la branche transport maritime occupe le troisième rang après l'Automobile et l'IRD avec 8.91% de chiffre d'affaires dans la structure du porte feuille de la SONAR. Nous estimons que le transport maritime devrait occuper le deuxième rang après l'automobile pour deux raisons :

-.le volume des importations est très important,

- Toutes les importations dont la valeur FOB dépasse 500 000 FCFA sont soumises à la domiciliation d'après l'ordonnance n° 83-021/CNR/PRES du 27 Décembre 1983, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation. Nous entendons par « assurance maritime sur facultés », l'assurance qui couvre le transport de marchandises dont une portion au moins du voyage a été effectuée par mer le reste du tronçon pouvant être par air ou par terre.

Par ailleurs, comparée aux autres branches, l'assurance transport dégage des marges bénéficiaires importantes.

Ce secteur étant incontournable et de surcroît porteur, il y a lieu de rechercher les voies et moyens pour sa promotion. D'où les préoccupations ci-après

- Quelles sont les difficultés rencontrées plus spécifiquement par l'assurance maritime sur facultés?

- Quelles stratégies particulières adopter pour développer l'assurance de transport maritime?

Notre travail se structurera en deux grandes parties:

La première partie sera consacrée à la description des différents services et ceci à travers deux chapitres. Le chapitre I abordera le cadre et le fonctionnement des services, tandis que le chapitre II sera consacré au Contenu du portefeuille

Dans la deuxième partie, nous essayerons de faire une approche analytique de notre problème spécifique à savoir l'optimisation de la gestion de l'assurance maritime sur facultés. Cette approche nécessitera deux chapitres : En chapitre I, nous verrons la situation actuelle du marché Burkinabé des assurances maritimes et en chapitre II, les solutions pour développer l'assurance maritime sur facultés.

[1] Source : Direction Générale des Douanes

PREMIERE PARTIE : Description des différents services de la SONAR -IARD

PRESENTATION GENERALE

La SONAR est située sur l'avenue Loudun en plein centre de la ville de Ouagadougou. Elle occupe un immeuble très moderne de quatre étages.

A sa création en 1974, la SONAR avait le statut de société d'Etat. En 1994, elle a fait l'objet d'une privatisation et prit le statut de société d'économie mixte.

Pour se conformer à l'article 326 du code CIMA, qui prône une séparation des branches VIE et IARDT, la SONAR a été divisée en Décembre 1999 en deux entités à savoir la SONAR-IARD avec un capital social de 720 000 000 FCFA entièrement libéré et la SONAR-VIE avec un capital social de 500 000 000 FCFA, également entièrement libéré.

Pour renforcer ses réseaux de vente et donner plus de dynamisme à ses activités, le groupe SONAR est depuis le 1er Avril 2000, membre du réseau international d'AXA CORPORATE SOLUTIONS.

Notons que la sonar est leader du marché Burkinabé des assurances. Elle emploie 102 personnes dont 84 sur la seule ville de OUAGADOUGOU reparties entre le siège et le bureau direct de l'Hôtel Indépendance, 17 à la Direction Régionale de Bobo-Dioulasso et 2 à l'Agence de Koudougou.

En plus des intermédiaires, la SONAR opère sur un marché concurrentiel avec six autres sociétés que sont:

- La FONCIAS - TIARD
- La FONCIAS - VIE
- L'Union des Assurances du Burkina (U.A.B) - IARDT
- U A B - VIE
- La Générale des Assurances
- La COLINA - Assurances Burkina

CHAPITRE I : CADRE ET FONCTIONNEMENT

La SONAR-IARD est divisée en cinq directions . Un secrétariat est rattaché à chaque direction pour l'accomplissement des différents travaux bureautiques. Nous avons :

- La Direction Générale
- La Direction de la Production
- La Direction des Sinistres et du Contentieux
- La Direction Administrative et Comptable
- La Direction Régionale de Bobo Dioulasso

En plus de ces directions, nous avons le contrôle de gestion et le service de la réassurance. Ces services sont directement rattachés à la Direction.

La Direction Générale

Le Directeur Général et son Adjoint sont au sommet de la hiérarchie de la SONAR. Ils s'occupent du management et de la supervision de l'ensemble de la gestion de la société, conformément aux orientations et décision du Conseil d'Administration.

Section II : La Direction de la Production

Sous la supervision du directeur de la production, ce département gère l'ensemble de la production de la SONAR -IARD. Les services du département sont:

- Le service Automobile
- Le service Incendie et Risques Divers
- Le service Assurances de Personnes et maladie

- Le service Transport
- Le Bureau Direct de l'Hôtel Indépendance
- Le service Commercial et Recouvrement

1. Service Automobile

L'assurance Automobile occupe la première place aussi bien en effectif qu'en chiffre d'affaires dans la structure du portefeuille soit 63,6% du chiffre d'affaires. Son importance s'explique certainement par l'obligation d'assurance qui s'y rattache.

Ce service est supervisé par le chef de service automobile. Il veille à l'application de la technique de tarification selon le code CIMA, à l'encadrement et la formation du personnel des sous agences.

Le Personnel du service est composé de producteurs installés aux guichets chacun doté d'un terminal. Ils sont chargés de l'établissement des avenants de souscription, de renouvellement' et de modification. Deux caissiers s'occupent de l'encaissement des primes et de l'établissement des attestations d'assurances. Deux agents d'exécution et une secrétaire s'occupent de l'enregistrement des attestations et du classement des dossiers.

Pour souscrire une assurance responsabilité civile, le souscripteur doit se munir des pièces suivantes:

- La carte grise du véhicule
- La visite technique du véhicule

En outre, il doit préciser sa profession et la zone géographique de circulation.

Au Burkina Faso, il existe deux zones géographiques de circulation : il s'agit de la zone rouge pour la ville de Ouagadougou et Bobo Dioulasso, la zone verte pour les autres villes.

Les véhicules sont classés en 10 groupes selon l'usage du VTM, on a par exemple:

- Groupe I pour les véhicules de tourisme
- Groupe II pour les véhicules de transport de marchandises, etc.

- Dans le souci de répondre aux attentes de sa clientèle, un nouveau produit dénommé **TOP AUTO MOTO** a été créé. Il s'agit d'un contrat « Tous Risques sur mesure ».

2. Service Incendie et Risques Divers

Ce service est constitué de quatre bureaux à savoir le bureau du chef de service IRD et trois autres bureaux pour les producteurs. C'est un service clé car il occupe le 2ème rang avec 25.96% de chiffre d'affaires du portefeuille de la SONAR - IARDT.

Les producteurs sont chargés de la prospection, des visites de risque, de la souscription et de la gestion des contrats. Pour ce qui concerne les risques simples, l'assureur remet une fiche d'information au client. Celui-ci doit déclarer la nature des biens à assurer ainsi que le montant des capitaux. Une proposition est ensuite faite au client. S'il accepte la proposition, alors on procède à la souscription de la police.

Pour les risques importants comme les risques commerciaux et industriels, les producteurs se rendent sur le terrain pour les apprécier avant de procéder à la tarification.

La tarification des grosses unités industrielles sé fait directement par les réassureurs sur la base des informations fournies par la production.

3. Service Maladie

L'assurance maladie est peu connue du grand public et même inaccessible aux particuliers. C'est certainement pour cette raison que ce service est très étroit. La SONAR n'offre à ses assurables que des contrats groupes. Les souscripteurs sont des personnes morales qui souscrivent pour le compte des bénéficiaires que sont les salariés ou adhérents. Le souscripteur dresse la liste de tous les assurés qu'il envoie à l'assureur. Une

fiche de déclaration est soumise à chaque adhérent qui la remplit dûment. Après cette phase de questionnaire, on procède à la tarification.

4. Service Transport

L'assurance Transport joue un rôle important dans l'économie d'un pays. A la SONAR, l'assurance maritime occupe le 3ème rang avec 8.91% de chiffre d'affaires dans le portefeuille de la SONAR -IARDT. Nous estimons que ce service devrait être plus vaste par rapport à ce qu'il représente aujourd'hui du fait de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation.

Au siège, sont établies les polices au voyage et les polices d'abonnement. La police au voyage couvre un trajet et une durée bien déterminés.

La souscription peut se faire également au niveau des intermédiaires que sont les transitaires et les entreprises qui font des expéditions et des importations régulières pour ce qui concerne les polices d'abonnements ou tiers chargeur. De façon pratique, l'assureur remet à l'intermédiaire des carnets de certificats. Il indique les taux à appliquer. Ce dernier doit déclarer dans ces certificats toutes les expéditions et importations. La déclaration se fait en quatre exemplaires dont une souche est remise en Douane, une à l'assuré, une à l'assureur et la dernière doit rester dans le carnet. A la fin de chaque mois, l'assureur regroupe tous les certificats et en établie la facture qu'il fera régler par l'assuré ou souscripteur. De nombreuses erreurs sont souvent commises au niveau du remplissage des certificats. Les numéros d'ordre ne sont pas souvent respectés. Les primes peuvent être sous estimées par rapport aux capitaux déclarés. D'où l'importance et la nécessité de sensibiliser et de former le chef de service et les intermédiaires.

4. Bureau direct de l'Hôtel Indépendance

Ce service est rattaché à la direction de la production. Le personnel se compose du chef de service, de trois producteurs d'un caissier et d'une secrétaire. Le chef de service veille au bon fonctionnement de son service mais en plus il s'occupe de la production en IRD et des recours en transport maritime. Quant aux producteurs, ils s'occupent uniquement de la production automobile. Les dossiers sinistres sont transférés au siège pour le traitement.

6. Service commercial et recouvrement

Ce service est chargé de l'élaboration des techniques d'approche et de pénétration du marché, de la tenue et de la mise à jour d'un fichier clientèle de chaque intermédiaire. Il suit les règlements des factures, tient à jour les situations comptables des clients. Chaque mois un état mensuel des arriérés de paiement est établi.

Section III : La Direction des Sinistres et du Contentieux

Une des obligations premières de l'assureur est de régler les sinistres. C'est pourquoi cette direction joue un rôle capital car l'image de marque de la société dépend du comportement de l'ensemble des acteurs du département.

1. Bureau des déclarations et réclamations

C'est dans ce bureau qu'on enregistre les déclarations de sinistres automobiles. Concrètement l'assuré conducteur doit se présenter dans ce bureau pour déclarer les circonstances de son accident muni des pièces suivantes:

-l'attestation d'assurance

-l'attestation de visite technique

-le permis de conduire.

En outre il doit indiquer le lieu , la date et l'heure de l'accident. Il doit également dire s'il en a connaissances les dommages corporels et matériels subis ou causés au tiers. Il précisera s'il y'a eu constat de police ou de gendarmerie.

2. Bureau des évaluations

Ce service s'occupe de l'évaluation des sinistres en procédant à la constitution des provisions grâce à la méthode du dossier par dossier. Avant de procéder à la constitution des provisions, l'assureur doit d'abord vérifier si la garantie est acquise . Pour cela, il doit d'abord vérifier la date d'effet et d'échéance du contrat par rapport à la date du sinistre. Il existe deux types de dommages: les dommages matériels et les dommages corporels.

L'évaluation des dommages matériels ne pose pas de problèmes majeurs puisqu'on connaît à peu près le prix des pièces de rechange. En attendant le devis de réparation, l'assureur peut constituer la provision sur la base des dégâts matériels mentionnés dans la fiche de déclaration de sinistre.

L'évaluation des dommages corporels est plus complexe dans la mesure où la simple déclaration ne peut suffire à connaître la gravité de la blessure. Néanmoins une somme forfaitaire est constituée en attendant l'état de consolidation de la victime.

Pour ce qui concerne les victimes décédées, les ayants droit doivent présenter un certain nombre de documents dont on peut citer :

- le certificat de décès de la victime
- le bulletin de paie, ou la déclaration de revenu
- la liste des ayants droit de la victime et leur acte de naissance.

3. Bureau d'instruction des dossiers sinistres

L'instruction du dossier se fait après réception du procès verbal de constat de la police ou de la gendarmerie. L'instruction du dossier consiste à étudier les conditions d'acquisition de la garantie, à déterminer le montant des indemnités, et à ordonnancer les paiements. Le bureau d'instruction reçoit les dossiers du bureau des évaluations. Après avoir déterminé le montant de l'indemnité, une proposition de règlement à l'amiable est faite à la victime ou ses ayants droit. Si la proposition est acceptée, on procède à l'ordonnancement puis le dossier est soumis au chef du service sinistres ou à la Directrice des sinistres et du contentieux pour approbation. Une fois cela fait le chèque est établi par le service de la comptabilité qui sera visé par le DGA ou le DG selon l'importance du montant.

4. Service sinistre Incendie Risque Divers

La procédure de règlement est semblable à celle de l'automobile. La particularité de cette branche est que chaque contrat est un cas spécifique. Il faut donc lire les conditions particulières, les conditions générales et les conventions spéciales s'il y a lieu pour voir les capitaux assurés et les franchises à appliquer. Après chaque sinistre, l'expert évalue les dommages puis rédige un rapport d'expertise à l'intention de l'assureur.

Les gros sinistres font l'objet d'une expertise obligatoire et une déclaration de sinistre est adressée aux réassureurs.

Section IV : La Direction administrative et comptable

Ce département joue un rôle très important dans la compagnie. Il est placé sous le contrôle du Directeur Général Adjoint qui coordonne l'ensemble des activités. Il ordonne les dépenses et veille à l'équilibre financier de l'entreprise. Ce département est divisé en deux grands services qui sont : le service administratif et personnel, le service comptable et financier.

1. Service administratif et personnel

Ce service gère le personnel ainsi que l'ensemble du matériel mobilier et immobilier de la société. Le chef de service s'occupe du recrutement et de la gestion des carrières des salariés. Il est également chargé de gérer l'actif immobilier de la société. Un magasinier s'occupe de l'approvisionnement, de l'entretien et de la répartition du matériel et des fournitures de bureau.

2. **Service comptable et financier**

Ce service joue un rôle capital car il renseigne sur la santé financière de la société. Le chef de service veille au respect des règles de la comptabilité générale et des états CIMA. Il est assisté par des comptables. Ils ont pour rôle de veiller :

- à la confection du budget
- au suivi du budget
- au contrôle des caisses
- au contrôle financier des sous agences
- au paiement des impôts et taxes.

L'outil informatique joue un rôle important dans l'exécution de toutes ces taches.

Section V : Les autres services

Ces services jouent un rôle important en matière de gestion et de technique d'assurance. Il s'agit du service de la Réassurance et celui du contrôle de gestion. Ces deux services sont rattachés directement à la direction générale.

1. Service de la Réassurance

Ce service s'occupe des différents traités de réassurance. Le chef de service est chargé de négocier les traités avec les réassureurs. Un comptable établit les différents comptes techniques.

A la SONAR , on distingue deux types de réassurance : il y a la réassurance proportionnelle et la non proportionnelle.

En réassurance proportionnelle, nous avons les traités quote part en transport, vol et les traités en excédents de plein en Incendie, Risque informatique. Les affaires dont les capitaux assurés dépassent le plein de souscription de la société sont placées en facultatives.

En réassurance non proportionnelle, la SONAR utilise un excess par sinistre en automobile et pour couvrir sa rétention dans certaines branches.

Les risques industriels sont d'abord placés en coassurance puis en pool et ensuite en réassurance. La SONAR est aussi une société de réassurance et à ce titre des affaires lui sont cédées mais ces acceptations sont très faibles soit 1,53% du chiffre d'affaires de la SONAR- IARD..

2. Service Contrôle de Gestion

Ce service est piloté par le contrôleur de gestion. Il est assisté par deux analystes programmeurs, un aide exploitant et une secrétaire.

Le contrôleur veille à l'application des procédures de souscription conformément à la politique de la société et aux règles en vigueur dans la zone CIMA. Il surveille les différents ratios et les frais généraux, et attire l'attention de la Direction Générale sur les défaillances constatées. Il formule des conseils à l'intention de la direction en vue d'atteindre l'efficacité et la rentabilité. Les analystes programmeurs sont chargés de la mise en œuvre optimale des ressources informatiques. Ils centralisent les données de la production et conçoivent des logiciels adaptés au besoin de la société.

CHAPITRE II : CONTENU DU PORTEFEUILLE

La SONAR offre à sa clientèle une gamme de produits. Leader du marché Burkinabé des assurances, elle a une marge de solvabilité suffisante et un personnel qualifié pour satisfaire sa clientèle.

Section I : L'assurance automobile

1. Les garanties

a) La garantie "responsabilité civile"

Elle constitue la garantie de base sur laquelle doivent se greffer les garanties annexes. Cette garantie est obligatoire pour tous les véhicules terrestres à moteur. L'obligation tire son origine des l'articles 1382, 1383, et suivant du Code civil. La RC couvre les conséquences pécuniaires pouvant incomber à l'assuré du fait des dommages matériels et corporels causés au tiers lors d'un accident de la circulation.

b) Les garanties dommages

- la tierce complète
- la tierce collision
- le vol
- l'incendie ou l'explosion
- la bris de glaces.

Par ces garanties, l'assureur couvre les dégâts matériels causés au véhicule assuré en cas de réalisation du risque.

c) La garantie personnes transportées

Elle couvre les dommages corporels subis par le conducteur et/ou l'assuré, exclus du champ d'application de responsabilité. Toute fois, toutes les places toutes les places du véhicule peuvent être assurées en personnes transportées. Dans ce cas, il y aura un cumul de capitaux en cas de sinistre, sauf pour ce qui concerne les frais médicaux.

d) La garantie défense recours

Cette garantie couvre les frais de procédure judiciaire lorsque l'assuré est assigné devant les tribunaux pour avoir commis des infractions routières occasionnant un accident.

2. La tarification

La prime de la garantie de base (RC) est déterminée en fonction des critères suivants:

- la zone de circulation du véhicule
- la catégorie socioprofessionnelle de l'utilisateur ou du propriétaire du véhicule
- l'usage habituel du véhicule
- la puissance administrative ou cylindrée du véhicule

Pour les garanties annexes, une surprime est greffée sur la prime de base de la RC. C'est ainsi que pour la garantie bris de glaces, la surprime est calculée en multipliant la valeur à neuf du véhicule assuré par un taux. De même pour la garantie incendie ou vol, la surprime se calcule en multipliant la valeur vénale du véhicule par un taux. Pour la garantie défense recours et personnes transportées, le taux s'applique le capital. .Notons q'une franchise absolue est imposée en dommages directs et en vol..

Section II : L'assurance Incendie et Risques Divers

1. Les garanties

L'assurance incendie garantit moyennant le paiement d'une prime, les dommages matériels causés aux biens (bâtiment, mobilier ou matériel, marchandises) et résultant de l'un des évènements suivants:

- l'incendie
- la chute de la foudre
- l'explosion et les coups d'eau des appareils à vapeur.

Ces évènements sont garantis au titre de la garantie de base. A cette garantie de base peuvent être greffées les garanties annexes moyennant des primes supplémentaires pour donner une multirisque habitation , commerciale, ou industrielle.

2. La tarification

La tarification des risques simples à usage d'habitation se fait par application des taux donnés sur les capitaux assurés et en fonction des garanties demandées. Quant aux risques industriels ou commerciaux, selon la méthode du traité des risques d'entreprise (TRE) .A l'annexe nous proposerons un tableau de synthèse des garanties.

Section III : L'assurance maladie

1. Les garanties

Les garanties offertes par l'assurance maladie dépendent du type de régime souscrit.

a) le régime national 80 ou 100%

- **le remboursement des frais médicaux à 80% ou à 100%**
  Il s'agit des frais pharmaceutiques, de consultation et de radio,
- **le remboursement des frais d'hospitalisation à 80% ou à 100%**
  Il s'agit des frais d'hospitalisation et chirurgicaux
- **les frais de maternité**
  Une indemnité forfaitaire est versée aux femmes qui ont accouché.

b) le régime international 80% ou 100%

Il prévoit le remboursement à 80% ou 100% des frais médicaux, d'hospitalisation, et maternité avec la prise en charge des frais d'évacuation du malade et les frais de transport de son accompagnateur.

2. La tarification

Il existe des tarifs pour les enfants et les adultes en fonction du régime et de la catégorie choisis. Chaque année au renouvellement, les tarifs peuvent être revus à la hausse ou à la baisse en fonction du ratio sinistre à prime (S/P).

Section IV : L'assurance transport maritime

La SONAR offre à sa clientèle quatre types de polices en assurance maritime sur facultés. Ce sont :

- les polices d'abonnements,
- les polices au voyage
- les polices tiers chargeur
- les polices à alimenter.

1. Les garanties

Les principales garanties offertes par la compagnie sont:

- La garantie Tous Risques

Sont garantis tous dommages et pertes subis par les marchandises, ainsi que les pertes de poids et de quantité, quel qu'en soient les causes. Sauf les exclusions mentionnées aux conditions générales.

Seules devront être rapportées les preuves du dommage et sa quantification.

- La garantie FAP SAUF

Cette garantie est plus restrictive que la garantie Tous risques. Elle est dénommée:

- *FAP SAUF EN TRANSPORT MARITIME*
- *ACCIDENTS CARACTERISES EN TRANSPORT TERRESTRE*
- *EVENEMENTS MAJEURS EN TRANSPORT AERIEN*

Sont garantis tous dommages et pertes subis par les marchandises, ainsi que les pertes de poids et de quantité lorsqu'ils ont pour cause un des événements limitativement énumérés au contrat.

2. La durée de la garantie

Depuis la prise en charge des marchandises par le premier transporteur, la garantie court jusqu'à la livraison au destinataire final. Les garanties cessent:

- en terrestre, 15 jours à compter de la mise à disposition des marchandises ;
- en aérien, 15 jours à compter de la date d'arrivée de l'avion à l'aéroport de destination ;

- en maritime, 60 jours depuis le déchargement du navire.

Dans tous les cas, la livraison des marchandises assurées au destinataire final met fin à la garantie de l'assureur.

3. La tarification

La tarification varie en fonction d'un certain nombre de paramètres qui sont:

- la nature des marchandises
- les conditionnements
- le mode de transport En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois fois moins cher que l'assurance maritime
- l'itinéraire assurée
- les dispositions contractuelles d'achats et/ou de ventes(incoterms)
- la valeur maximum par chargement

La prime peut être forfaitaire ou par application d'un taux sur la valeur déclarée ou agrée.

4. Le règlement de sinistre

L'assuré doit provoquer une expertise contradictoire en requérant l'intervention d'un commissaire d'avaries ou d'un expert maritime. Cette expertise a pour finalité de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

La demande de constatation des dommages doit être adressée dans les trois jours de la cessation des garanties(jours fériés non compris) c'est à dire , en pratique, dans les trois jours de la livraison si la constatation a lieu à destination finale.

a) Constitution du dossier de réclamation

Le dossier de réclamation doit comprendre les documents suivants:

- original du contrat d'assurance(ou certificat d'assurance)

- original du titre de transport(connaissement, lettre de transport aérien)
- original de la facture commerciale et des autres factures(facture de fret notamment)
- liste de colisage
- original du ou des bon(s) de livraison
- original du rapport d'expertise
- décompte de perte
- certificat définitif de non livraison pour les colis non livrés
- récépissé de dépôt de plainte en cas de vol

La présentation du dossier complet de réclamation à l'assureur doit intervenir dans les plus brefs délais, et au plus tard un mois au moins avant l'échéance dont bénéficie le transporteur, sous peine de réduction de l'indemnité.

b) Règlement de l'indemnité

Le règlement de l'indemnité doit intervenir dans les trente jours de la réception par l'assureur du dossier de réclamation complet. Passé ce délai l'assuré peut réclamer des intérêts à l'assureur.

Le règlement est effectué entre les mains les mains du porteur de l'original de la police ou du certificat d'assurance.

Après ce bref aperçu sur le fonctionnement des différents services et sur le contenu de la structure du portefeuille, nous essayerons d'aborder l'analyse de notre problème spécifique à savoir **"l'optimisation de la gestion de l'assurance maritime sur facultés"**.

DEUXIEME PARTIE : L'OPTIMISATION DE LA GESTION DE L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

CAS DE LA SO. N. A. R. - I A R D

INTRODUCTION

Le problème spécifique que nous avons choisi d'analyser n'est pas tout à fait nouveau. En 1986 Monsieur SAWADOGO LAURENT présentement Directeur Général de GRAS SAVOYE - BURKINA et ancien diplômé du cycle supérieur de l'IIA avait porté son thème de mémoire sur" la problématique de l'assurance maritime sur facultés dans un pays sans littoral: cas du Burkina Faso". Il avait fait une analyse globale des problèmes liés à l'assurance maritime sur facultés de l'ensemble du marché burkinabé des assurances. Notre travail s'inscrit dans le cadre d'un rapport de stage, ce qui nous amène à circonscrire notre réflexion au cas spécifique de la SONAR mais en tenant compte de l'environnement économique en général et celui des assurances en particulier.

Après avoir défini quelques concepts indispensables à la compréhension de notre développement, nous verrons d'abord à travers un premier chapitre la situation actuelle du marché Burkinabé de l'assurance maritime, ensuite dans un second chapitre, les solutions pour développer l'assurance maritime sur facultés et enfin une conclusion générale sera tirée, qui mettra fin à notre travail.

CHAPITRE I : SITUATION ACTUELLE DU MARCHE DE L'ASSURANCE MARITIME

Section I : Définition de concepts clefs

1. Le contrat d'assurance maritime

C'est un contrat par lequel l'assureur prend l'engagement envers un chargeur ou un armateur, moyennant le paiement d'une prime , de l'indemniser du préjudice dont il pourrait être victime à la suite de la réalisation d'un risque de mer. Ce contrat est toujours considéré comme un acte de commerce , que les parties en présence assureur et assuré, aient ou non la qualité de commerçant[2].

2. Le connaissement

C'est un document faisant la preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou au porteur.

3. La marchandise ou facultés

Par" marchandise" ou " faculté" , on entend tout ce que l'on peut charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et que l'on peut couvrir par une assurance[3].

---

[2] GROUPE ENAss, L'assurance : théorie, pratique, comptabilité, édition 1979, tome 2, p. 277
[3] Ernest ASSAMOI ANASSE in L'assureur africain, n°30, septembre 1998, p. 17

Section II : L'intérêt et les fondements de l'assurance maritime

1. Les fondements historiques

L'évolution de l'humanité s'est toujours accompagnée pour l'Homme du besoin de protection contre les calamités naturelles mais aussi pour la sauvegarde de son patrimoine. La recherche de solutions s'est manifestée à travers plusieurs formes dont on peut citer l'assistance ou le crédit. Ces différentes solutions vont évoluer pour donner naissance à l'assurance.

Il est de coutume de faire remonter les origines de l'assurance dans sa forme actuelle à l'assurance maritime. De l'antiquité à nos jours , diverses formes de réglementations tendant à la protection des personnes et des biens ont jeté les bases de l'assurance. A titre d'exemple nous pouvons citer le code d'HAMMOURABI qui date de l'an 1765 avant JC, les capitulas de BARCELONE 1435 après JC, l'ordonnance maritime de COLBERT 1681 après JC.

Notons que la première société d'assurance maritime a été créée à Gênes en 1424 de notre ère.

2. L'intérêt de l'assurance maritime sur facultés

L'assurance maritime des facultés à l'importation relève d'une nécessité essentiellement économique. Face aux menaces de dommages ou de perte qui peuvent affecter la vie ou le patrimoine d'un individu, d'une communauté ou d'une entreprise, le besoin d'une protection sous forme d'assurance s'impose comme une nécessité.

Elle permet aux opérateurs économiques notamment les importateurs et exportateurs d'avoir une saine gestion de leurs activités commerciales et leur évite les faillites liées au risque de transport. Elle couvre les conséquences pécuniaires pouvant incomber au transporteur lorsque la responsabilité de

celui-ci est engagée dans un sinistre de transport maritime, terrestre ou aérien.

D'une manière générale, l'activité d'assurance contribue au renforcement de l'activité économique nationale. C'est pour cette raison que l'Etat a rendu obligatoire certaines assurances en raison de l'importance sociale et économique qu'elles représentent dans la société. A titre d'exemple nous pouvons citer l'assurance de la responsabilité civile automobile, et la domiciliation des facultés à l'importation.

Ces assurances dites obligatoires visent à protéger les victimes contre un risque d'accidents particulièrement fréquents ou graves et à protéger le patrimoine des assurés.

L'intérêt de l'assurance maritime est également lié à l'importance des importations effectuées par le Burkina chaque année, comme en témoignent les chiffres suivants :

STATISTIQUES RELATIVES AUX IMPORTATIONS DU BURKINA FASO

PERIODE	VALEUR CAF	VALEUR FOB
ANNEE 1997	421 366 390 298	364 393 595 680
ANNEE 1998	468 627 596 135	400 988 387 549
ANNEE 1999	484 559 821 986	411 586 644 801
ANNEE 2000	534 179 853 444	471 882 616 168
ANNEE 2001	595 484 064 861	524 690 990 554

Source : Direction Générale des Douanes Division IV service des statistiques

Section III : Les difficultés liées à l'activité de l'assurance maritime sur facultés

1. Les difficultés liées à l'environnement

- **L'analphabétisme de la plupart des gros commerçants**

D'après nos entretiens avec les autorités du Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC), 90% des gros importateurs sont des analphabètes. Ces importateurs ont non seulement du mal à comprendre l'utilité de l'assurance maritime en raison d'une certaine conception fataliste des choses, mais ils ignorent également leurs droits. D'après une étude menée par SISSOKO SAFIATOU, intitulée *L'assurance maritime sur facultés : Pratique en Haute - Volta* ; ces commerçants achètent généralement "CAF" sans trop savoir de quoi il s'agit. Et bien qu'ayant acheté CAF, ils n'ont jamais réclamé aucune indemnité pour les marchandises reçues avariées parce qu'ils ne savent pas que ces marchandises sont assurées ou alors ils ignorent qui est l'assureur mais aussi n'ont aucune idée des mesures à prendre pour conserver leurs droits et recours.

- ***Le rejet de la domiciliation***

La domiciliation de l'assurance des marchandises importées a été perçue par la plupart des importateurs comme une contrainte. De ce fait ils tentent de contourner la loi par des tentatives de fraude ou dans le cas contraire, ils prennent l'assurance une fois que les marchandises sont arrivées en Douane pour accomplir les formalités administratives. Dans ces conditions l'assurance est sans objet.

- ***Les filiales des sociétés étrangères***

La plupart des filiales des sociétés importent les facultés en CAF sous la direction des sociétés mères. Elles importent FOB et en tous risques les marchandises très sensibles au casse. Il s'agit des appareils informatiques et électroménagers. Les marchandises peu sensibles comme les matériaux de construction ne sont pas du tout assurés ou le sont en FAP sauf.

- ***La libéralisation du marché des produits vivriers***

Avant 1998, presque toutes les importations des produits vivriers comme le riz, la farine de blé étaient contrôlées par des sociétés d'Etat telle que la Caisse Générale de Péréquation des Prix(CGP). Ces monopoles d'Etat affrétaient un navire pour leurs propres marchandises. Elles importaient en très grande quantité, ce qui permettait à l'assureur de leur offrir une garantie Tous risques. Mais la libéralisation du marché a entraîné la naissance de petits importateurs dispersés, incapables d'affréter un navire. Ces petits importateurs ne déclarent pas de grande valeur mais le plus souvent, ils ignorent le conditionnement des marchandises et même le nom du navire sur lequel leurs marchandises ont été embarquées. Dans ce contexte, l'assureur ne dispose pas d'informations suffisantes pour leur accorder une garantie Tous risques.

Nous pouvons également ajouter que l'insécurité qui règne au port d'Abidjan depuis les évènements de 1999 a fortement baissé le volume des importations qui transitent par ce port. A cela il faut ajouter les tracasseries douanières dont sont victimes les importateurs.

2. Les difficultés liées à la technique d'assurance

Nous avons pu constater que les souches qui sont remises aux intermédiaires dans le cadre des polices d'abonnement ou police tiers chargeur sont mal remplies. Les numéros d'ordre ne sont pas respectés et les primes ne correspondent pas dans certains cas avec les capitaux déclarés. L'effectif très

réduit n'est pas favorable à la prospection de la clientèle. La tendance actuelle est d'aller vers le client et non de faire de" l'assurance boutique".

L'insuffisance des cadres formés en assurance maritime constituent un handicap pour la SONAR. Nous avons également noté que la production en transport maritime est faite par le chef de service transport et son agent d'exécution. Le règlement des gros sinistres est effectué par le chef de service IRD et les recours sont effectués par le chef de service du Bureau direct de l'Hôtel Indépendance. Toutes ces personnes relèvent de services différents, ce qui à notre avis posera nécessairement un problème de concordance dans le suivi des dossiers.

Techniquement il n'est pas conseillé de faire l'assurance à crédit en assurance maritime surtout en ce qui concerne les polices au voyage. L'assuré qui a souscrit une assurance à crédit pour couvrir ses marchandises ne se sentirait pas obliger de payer la prime, une fois la marchandise arrivée à destination sans avaries. Ceci s'explique par le fait que le contrat de la police au voyage prend fin dès que la marchandise est remise au destinataire. Une attention particulière doit être mise à ce niveau afin de réduire les arriérées de primes.

A titre d'exemple, en 2001 les émissions de la SONAR au titre des transports maritimes s'élèvent à 378 618 352 FCFA dont 32 258 766 FCFA de primes annulées, et 54 364 978 FCFA de primes encaissées. Les arriérés de primes s'élèvent à 291 994 608 FCFA soit 77% des primes émises. Toujours dans la même ordre d'idée, les émissions d'un exercice donné peuvent entraîner des arriérés de primes sur cinq ans avec un taux de recouvrement tourne autour de 66,6 %.[4]

[4] ETAT C9-ventilation par exercice de souscription des primes arriérées- encaissements et annulations Branche : Transport maritime + autres exercice 2001

CHAPITRE II : LES SOLUTIONS POUR DEVELOPPER L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

Section I : L'application effective de l'obligation d'assurance

L'application effective de la loi relative à la domiciliation des facultés importées résulte d'un contrôle effectif aux postes de Douane de toutes les importations dont la valeur FOB dépasse 500 000 FCFA. La création de bureaux aux frontières ainsi que la diversification des ports de transites pourraient amoindrir les tracasseries dont sont victimes les importateurs Burkinabé. A ce sujet le gouvernement est conscient et des mesures ont été prises. Il s'agit du décret N° 2001- 544/PRES/PM/MTT du 10 octobre 2001, portant organisation des contrôles routiers. En outre la lutte contre la fraude et les contrebandiers est incontournable. La formation des douaniers sur l'importance et la place de l'assurance maritime dans l'activité économique à travers des séminaires est nécessaire. Il faut également souligner que beaucoup de sociétés d'Etat et d'organisations non gouvernementales sont exonérées de la domiciliation des facultés à l'importation imposée par la loi, ce qui constitue un manque d'aliment considérable pour nos sociétés d'assurances.

Section II : L'approche technique et commerciale

L'effectif du service transport est trop réduit ce qui ne permet pas de faire un travail de prospection et de sensibilisation auprès des clients potentiels que sont les opérateurs économiques car comme l'a dit RAYMOND CASTELLS Président des assurances Transports de France, "*Une société ne vit et ne vaut que par la qualité de ses relations avec les hommes, clients, intermédiaires, collaborateurs avec qui elle travaille*". En effet, les importateurs ont du mal à comprendre les avantages à souscrire une assurance auprès des

sociétés locales pour couvrir leurs importations. Ils préfèrent plutôt importer en CAF pour éviter la démarche auprès d'une compagnie locale. Un accent doit être mis sur la formation des cadres et des intermédiaires qui interviennent dans la souscription. Il faut également revoir les tarifs à la baisse car la sinistralité de la branche transport est bonne pour l'ensemble du marché excepté en 1998 où la sinistralité s'est dégradée à cause d'un gros sinistre dont a été victime un client de la SONAR. Actuellement, la solution est de diversifier les ports de transite.

Par ailleurs, le service transport en collaboration avec le service de recouvrement doivent suivre de près les apporteurs pour recouvrir les arriérés de primes.

Sinistralité de la branche transport du marché

ANNEE	1996	1997	1998	1999
TRANSPORT	11,96 %	0,39 %	62,4 %	14,71%

Sinistralité de la branche transport de la SONAR de 1997 à 2001

	ANNEE				
TRANSPORT	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Primes acquises	472 669 941	634 403 821	513 383 457	395 301 149	378 618 352
Charge sinistre	103 500 478	168 403 286	50 436 874	76 391 726	48 453 948
Sinistralité (S/P) %	**21,90**	**26,54**	**9,82**	**19,32**	**12,79**

CONCLUSION GENERALE

L'assurance maritime sur facultés joue un rôle capital en matière de commerce international mais aussi constitue une source de revenu financier pour l'ensemble de l'économie nationale.

La création de nouvelles sociétés d'assurances entraîne sur le marché une concurrence de plus en plus agressive d'où la nécessité pour la SONAR de renforcer le service Transport en effectif pour permettre de faire une véritable prospection de terrain non seulement pour rechercher de nouveaux clients mais pour fidéliser les anciens.

Par ailleurs le service Transport doit suivre de très près l'activité des apporteurs afin de réduire les arriérés de primes.

Le marché Burkinabé des assurances est en pleine mutation. De la génération des commerçants analphabètes, on passe à celle des commerçants de plus en plus instruits. Ce qui constitue une lueur d'espoir pour l'assurance maritime.

En outre il faudrait que les autorités des ports de transit prennent toutes les mesures pour protéger les magasins de stockages.

D'une manière générale, la libéralisation et la mondialisation constituent une menace pour les sociétés africaines à travers ce qu'on appelle les polices mondiales. Une alternative à cette situation est de signer des conventions avec des partenaires étrangers qui peuvent souscrire moyennant commission, des polices au nom des compagnies locales dans le domaine des transports maritimes.

ANNEXES

LEXIQUE

Avaries communes : Sacrifices ou dépenses exposées pour le salut commun du navire et de la cargaison

CAF/CIF (incoterms) : Coût - Assurance - Fret (Cost - Insurance - Freit) :
Signifie que le vendeur a les mêmes obligations que selon le terme CFR mais qu'il doit, en outre, fournir une assurance maritime contre le risque, pour l'acheteur, de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur contracte avec l'assureur et paie la prime d'assurance.
L'acheteur notera que selon ce terme, le vendeur n'est tenu de souscrire l'assurance que pour une couverture minimum.

Cet F ou CFR (incoterms): Coût et Fret : signifie que le vendeur doit payer les frais et le frêt nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, mais le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise, comme le risque de frais supplémentaires nés d'événements intervenant après que la marchandise ait été livrée à bord du navire, est transféré du vendeur à l'acheteur quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement.

Commissaire d'Avaries : Expert chargé de constater les dommages subis par une marchandise.

Crédit documentaire (CREDO) : Contrat par lequel une banque, conformément aux instructions d'un acheteur, s'engage à régler au vendeur le prix d'une marchandise contre remise de certains documents.

Ex - Works (incoterms) : Vente départ Usine : signifie que le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans son établissement.
L'acheteur supporte tous les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée.
Ce terme représente ainsi l'obligation minimum pour le vendeur.

Ex Ship (incoterms) : Rendu à destination à l'intérieur des cales du navire.

FAP Sauf : Franc d'Avaries Particulières Sauf.

FOB (incoterms) : Free on Board - Franco à Bord : signifie que le vendeur a rempli son obligation de livraison de livraison quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement désigné.
Cela signifie que l'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut la marchandise à partir de ce point.

GARANTIES SOUHAITEES				
DESIGNATION DES GARANTIES	**CAPITAUX**	**TAUX**	**PRIME**	**FRANCHISE**
A/INCENDIE ET R.. ANNEXES				
Bâtiment/Risque locatifs	**Valeur du bâtiment**	**Voir tarif**		
Perte de loyer/Privation de jouissance	**Loyer annuel**			
Mobilier/matériel	**Valeur contenu**			
Marchandises	**Valeur contenu**			
Recours des voisins et des tiers	**Libre**			
Explosion/foudre	**Totalité des capitaux**	**Gratuit**		
Honoraires d'expert	**Libre**			
Choc de véhicule terrestre	**Valeur de la garantie de base**			
Tempêtes ouragans cyclones	**Valeur de la garantie de base**			
B/DEGATS DES EAUX	**Libre**			
C/DOMMAGES ELECTRIQUES	**Valeur matériel électrique**			**10% /Sinistre**
D/VOL **-contenu** **-transport de fonds**	**Valeur du contenu**			
E/ BRIS DE MACHINES	**Valeur des machines**			
F/BRIS DE GLACES	**Libre**			
G/TOUS RISQUES INFORMATIQUES	**Valeur du matériel informatique**			
H/ R.C. PROF/EXPLOITATION **-dommages corporels** **-dommages matériels/immatériels**	**Libre**			

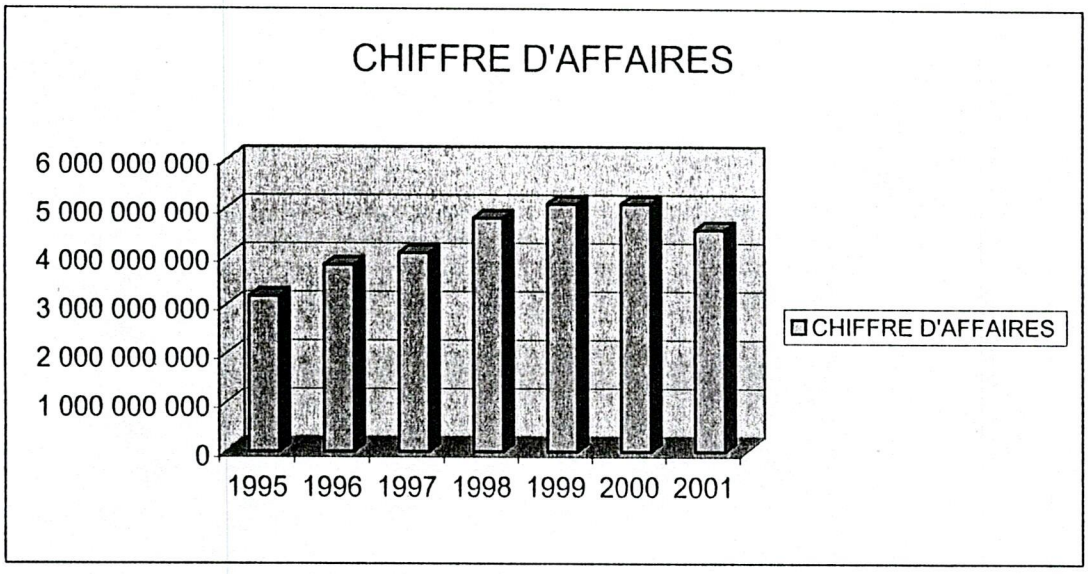
PRIME NETTE TOTALE :
+ FRAIS
+ TAXES

= PRIME TTC

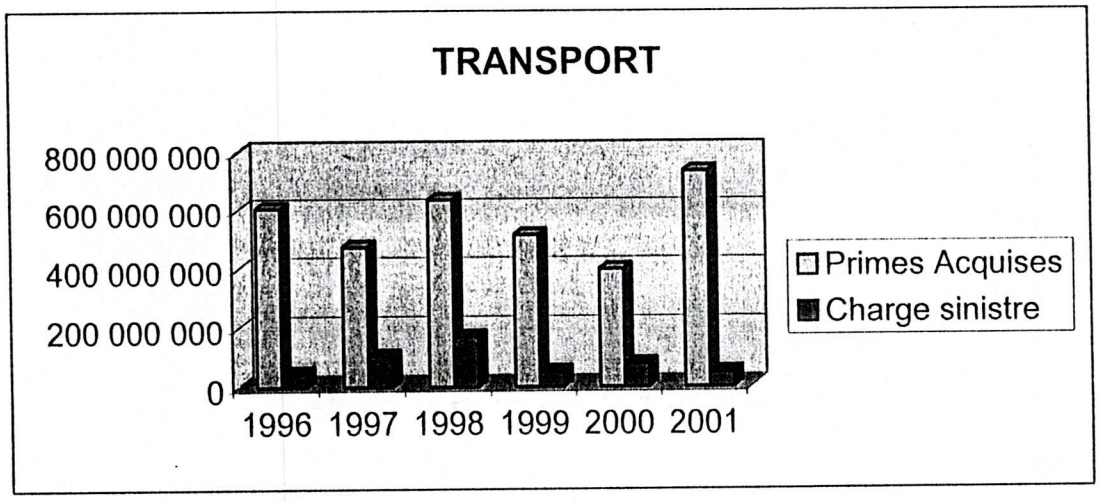
Inventaire	EXERCICE DE SOUSCPRIPTION						
		1997	1998	1999	2000	2001	TOTAL
1997	1- EMISSIONS 2- ANNULATIONS 3- ENCAISSEMENTS	243622849					243622849 0 150587572
	4-						93035277
1998	5- EMISSIONS 6- ANNULATIONS 7- ENCAISSEMENTS	243622849	446158701				689781550 0 531906106
	8- ARRIERES						157875444
1999	9- EMISSIONS 10- ANNULATIONS 11- ENCAISSEMENTS	243622849	446158701	358868637			1048650187 0 868389144
	12- ARRIERES						180261043
2000	13- EMISSIONS 14- ANNULATIONS 15- ENCAISSEMENTS	243622849 234166712	446158701 321776468	358868637 249295468	271731390 82805507 115424137		1320381577 82805507 920662785
	16- ARRIERES	9456137	124382233	109573169	73501746		316913285
2001	17- EMISSIONS 18- ANNULATIONS 19- ENCAISSEMENTS	243622849 240865202	446158701 321776468	358868637 249295468	271731390 82805507 167378891	37861835 2 32258766 54364978	1698999926 115064273 1055104596
	20- ARRIERES	2757647	124382233	88149580	21546992	29199460 8	528831060

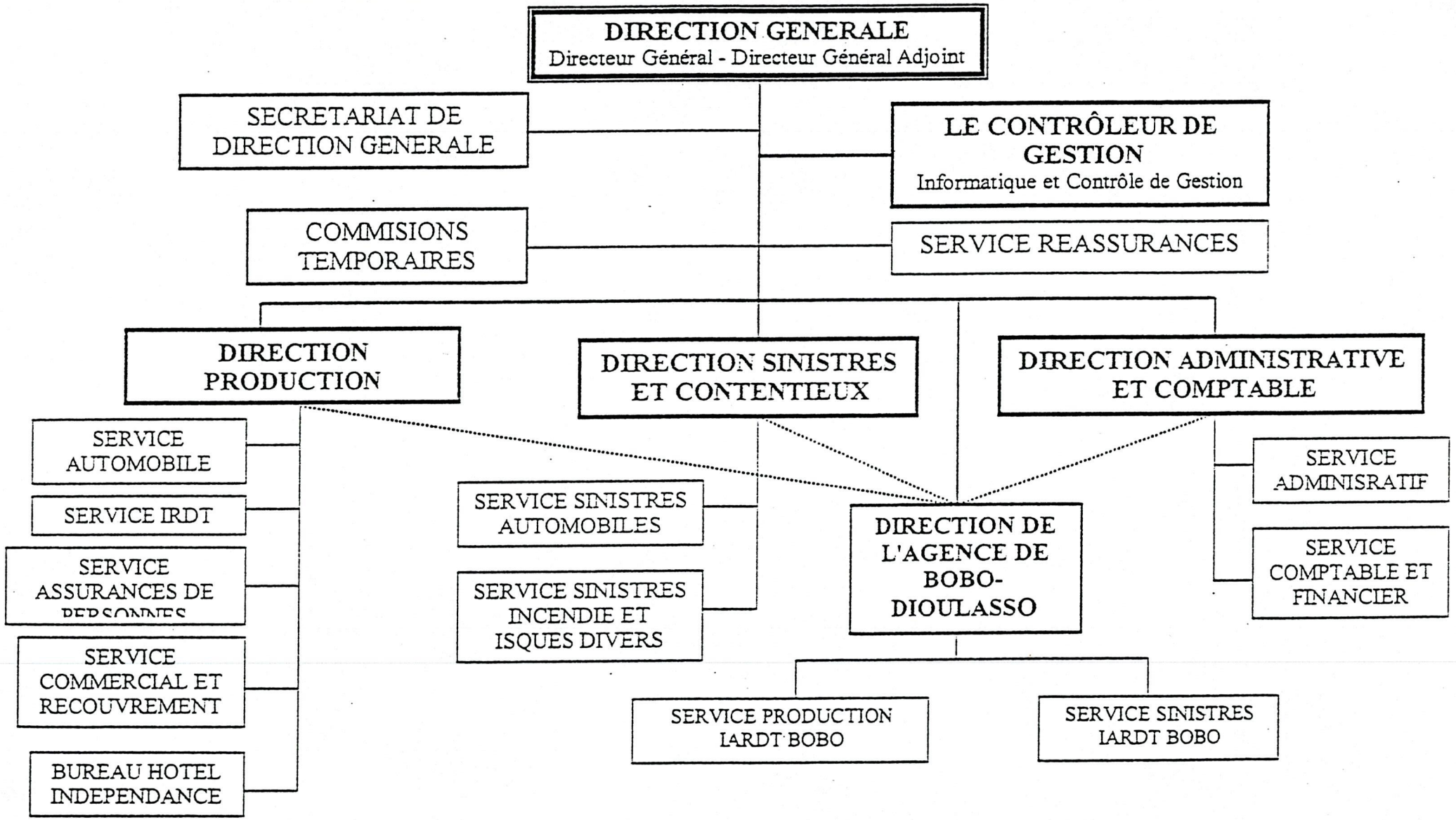
SONAR- IARD
BURKINA FASO
ETAT C9- VENTILATION PAR EXERCICE DE SOUSCRIPTION DES PRIMES ARRIEREES- ANNULATIONS -ENCAISSEMENT

ANNEE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
CHIFFRE D'AFFAIRES	3 180 992 174	3 823 854 941	4 070 218 810	4 798 122 746	5 091 217 973	5 093 455 180	4 555 635 818



ANNEE	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Primes acquises	604 652 635	472 669 941	634 403 821	513 383 457	395 301 149	733 210 892
Charge sinistre	45 193 911	103 500 478	168 403 286	50 436 874	76 391 726	48 453 948
Sinistralité (S/P) %	7,47	21,9	26,54	9,82	19,32	6,6




DIRECTION GENERALE
Directeur Général - Directeur Général Adjoint
SECRETARIAT DE DIRECTION GENERALE
LE CONTRÔLEUR DE GESTION
Informatique et Contrôle de Gestion
COMMISIONS TEMPORAIRES
SERVICE REASSURANCES
DIRECTION PRODUCTION
DIRECTION SINISTRES ET CONTENTIEUX
DIRECTION ADMINISTRATIVE ET COMPTABLE
SERVICE AUTOMOBILE
SERVICE IRDT
SERVICE ASSURANCES DE PERSONNES
SERVICE COMMERCIAL ET RECOUVREMENT
BUREAU HOTEL INDEPENDANCE
SERVICE SINISTRES AUTOMOBILES
SERVICE SINISTRES INCENDIE ET ISQUES DIVERS
DIRECTION DE L'AGENCE DE BOBO-DIOULASSO
SERVICE ADMINISRATIF
SERVICE COMPTABLE ET FINANCIER
SERVICE PRODUCTION IARDT BOBO
SERVICE SINISTRES IARDT BOBO

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES

- L'ASSURANCE: Théorie, Pratique, Comptabilité A-A éd 1979 T2 collection ENA
- LAMY TRANSPORT T2 et T3 1989

II - MEMOIRE DE FIN D'ETUDE

- SAWADOGO Laurent " La problématique de l'assurance maritime sur facultés dans un pays sans littoral: cas du Burkina Faso" DESA - IIA 1984-1986
- SISSOKO Safiatou " L'assurance maritime sur facultés: Pratique en Haute-Volta" Maîtrise, Université de Ouagadougou 19983-1984

III - COURS

Monsieur Pape Amadou N'diouga N'DIAYE Cours d'assurance maritime et transport
Professeur missionnaire à l'IIA Novembre 2001

IV - ARTICLES

- L'Assureur Africain N° 45 Juin 2002
- L'Assureur Africain N° 30 Septembre 1998

TABLE DES MATIERES

AVANT- PROPOS..... 1
INTRODUCTION GENERALE..... 2
PREMIERE PARTIE : Description des différents services de la SONAR- IARD..... 4
CHAPITRE I : CADRE ET FONCTIONNEMENT..... 5
Section I : La Direction de la Production.....5
Service Automobile..... 6
Service Incendie et Risques Divers..... 7
Service Maladie..... 7
Service Transport..... 8
Bureau direct de l'Hôtel Indépendance..... 9
Service commercial et recouvrement..... 9
Section II : La Direction des Sinistres et du Contentieux..... 9
Bureau des déclarations et réclamations..... 9
Bureau des évaluations..... 10
Bureau d'instruction des dossiers sinistres..... 10
Service sinistre Incendie Risque Divers..... 11
Section III : La Direction administrative et comptable..... 11
Service administratif et personnel..... 12
Service comptable et financier..... 12
Section IV Les autres services.....12
Service de la réassurance..... 12
Service Contrôle de gestion..... 13
CHAPITRE II : CONTENU DU PORTEFEUILLE..... 14
Section I : L'assurance Automobile..... 14
Les garanties..... 14
La tarification..... 4
Section II L'assurance Incendie et Risques Divers..... 16
Les garanties..... 16
La tarification..... 16
Section III : L'assurance maladie..... 16
La garanties..... 16
La tarification..... 16
Section IV L'assurance transport maritime..... 17
Les garanties..... 18
La durée de la garantie..... 18
La tarification.....19
Le règlement de sinistre..... 19
DEUXIEME PARTIE : L'OPTIMISATION DE LA GESTION DE L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES.....21
INTRODUCTION DE LA DEUXIEME PARTIE 21
CHAPITRE I : SITUATION ACTUELLE DU MARCHE DE L'ASSURANCE MARITIME..... 22
Section I : Définition de concepts clefs.....22
Le contrat d'assurance maritime..... 22
Les marchandises ou facultés.....22

Section II : L'intérêt et les fondements de l'assurance maritime..... 23
Les fondements historiques..... 23
L'intérêt de l'assurance maritime sur facultés..... 23
Section III : Les difficultés liées à l'activité de l'assurance maritime Sur facultés..... 25
Les difficultés liées à l'environnement..... 25
Les difficultés liées à la technique d'assurance..... 26
CHAPITRE II : Les solutions pour développer l'assurance maritime Sur facultés..... 28
Section I :L'application effective de l'obligation d'assurance..... 28
Section II : L'approche technique et commerciale..... 28
CONCLUSION GENERALE..... 30
ANNEXES