

INSTITUT
INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
(YAOUNDE)

UNION
CENTRAFRICAINE
ASSURANCES
REASSURANCES
(BANGUI)

RAPPORTS DE STAGE
ET D'ETUDE

en vue de l'obtention du diplôme
de Technicien Supérieur d'Assurances
(DTS/A)
1ère Promotion

Thème : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE A L'IMPORTATION
EN REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Presenté Par
Mr Honoré BASSONAKALE

Sous la Direction de
Mme Marguerite KOFID
Responsable du service Transport
à l'Union Centrafricaine d'Assurances
et de Réassurances

Oct-94

RAPPORT DE STAGE

En exécution, des indications de l'Institut International des Assurances (I.I.A) du 05 novembre 1993 relatives au déroulement du stage pratique, j'ai effectué celui-ci à Bangui, Capital de la République Centrafricaine, au sein de la société d'assurances "Union Centrafricaine d'Assurances et de Réassurances" (UCAR) sis Boulevard Général de Gaulle.

Avant de rentrer dans le vif de ce rapport, qu'il me soit permis d'exprimer mes sincères remerciements à la direction de la société UCAR pour la chaleur de l'accueil qu'elle m'a réservé et pour tous les soins dont j'ai été entouré tout au long de la période de mon stage. Je reste particulièrement reconnaissant envers tout le personnel de tout niveau pour leur cordiale disponibilité et inestimables services je puis les assurer de me constituer en reflet de leur qualité de bon et honorable travailleur. Mes remerciements vont également à l'endroit de la Direction de la Monnaie, du Crédit, du Contrôle des Assurances et des Banques qui a contribué à l'organisation de ce stage.

I - PRESENTATION DE L'UCAR

A - HISTORIQUE

L'UCAR crée en 1988, était une délégation de la PRESERVATRICE AFRIQUE EQUATORIALE D'EXPRESSION FRANCAISE dont le siège se trouvait à Brazzaville (Republique du Congo Brazzaville). A la suite de la privatisation de son siège, elle devenait une délégation autonome.

Le 1er janvier 1988, par suite de l'ordonnance n°83050 du 1er Août 1983 faisant obligation à toutes les Compagnies d'Assurances en Centrafrique dont le chiffre d'affaire est au moins 150.000.000 FCFA à se constituer en société de Droit National, cette délégation autonome devint "Union Centrafricaine d'Assurances et de Réassurances". C'est une société anonyme au capital de 200.000.000 FCFA enregistrée au registre de commerce sous le numéro 1531/B du 03 mai 1983 et agréée pour présenter au public les opérations d'assurances portant sur les branches Transports, Incendie, Accidents Risques Divers et Vie (TIARD et VIE).

Elle a enregistré en 1993 un chiffre d'affaire de 846.538.410 FCFA reparti comme suit par branche :

- Transport	94.171.171
- Incendie	170.522.672
- Accident	505.513.190
- Risques Divers	40.371.871
- Vie	34.959.540

De l'analyse de la répartition de ce chiffre d'affaire, il est remarqué que la branche accident représente 59,71% du celui-ci. En fait, cette branche constitue la plus importante des activités d'assurance. Si on va plus loin en subdivisant la branche accident, la garantie "Responsabilité Civile" obligatoire en assurance automobile constitue les 62% de prime dans la branche accident soit 37% du chiffre d'affaire.

L'incendie suit de loin la branche accident soit 20,14% du chiffre d'affaire.

De façon générale, un effort soutenu devait être fait dans les sens des souscriptions d'assurance dans les autres que l'accident.

B - ORGANISATION ET STRUCTURE DE L'UCAR

La Compagnie dispose de deux (2) Directions :

1°) - LA DIRECTION DES SERVICES TECHNIQUES

Elle est placée sous la vigilance de la compétence d'un Directeur des Services Techniques en la personne de Madame Catherine SAPPOT. Ses attributions portent sur les opérations techniques d'assurance. Cette direction se compose de :

a) SERVICE DE PRODUCTION IARD

L'objectif de ce service est de présenter et de vendre au public les garanties relatives à la branche IARD, la catégorie d'assurance la plus usitée est l'automobile qui représente environ 53% du chiffre d'affaire. Il dispose d'un chef de service et de deux agents qui jouent le rôle de rédacteur de production : la tarification des contrats.

b) LE SERVICE VIE

Les attributions de ce service portent sur la vente des produits d'assurance portant sur la vie humaine et sur le règlement des prestations promises. Mais suite à une étude statistique, il est constaté que la garantie décès est déficitaire. Cette situation ne découle pas d'une situation exceptionnelle mais d'un phénomène latent qui soustrait toute notion d'aléa. En conséquence, l'UCAR a suspendu ses activités pour cette garantie mais s'oriente sur l'assurance vie et mixte.

Ce service dispose d'un chef et un secrétaire jouant le rôle d'assistant.

c) SERVICE DE TRANSPORT

Il est chargé de la délivrance des certificats ou d'attestations d'assurance à l'importation ou à l'exportation, cette assurance couvre aussi bien les risques découlant de l'expédition maritime, fluviale, terrestre et aérienne. Puis les risques dommages aux corps des embarcations et des aéronefs. Ce service se charge également du règlement des sinistres.

Ce service est dirigé par un chef de service.

d) SERVICE DE REASSURANCE

Ce service s'occupe de faire le placement des affaires qui dépassent la capacité de conservation de la société. Il en découle qu'il est le point de connexion de tous les services techniques et des gros dossiers gérés par l'UCAR.

Les attributions de ce service sont exécutées par un chef de service.

D'autre part, il est à signaler que le service technique dispose d'un pool de secrétaires dactylographes et d'un archiviste.

2° LA DIRECTION GENERALE

a) SERVICE DE COMPTABILITE

Ce service exécute les opérations comptables telles que les encaissements, gérer les dépenses courantes, tirer les ordres de paiements, gérer les provisions techniques... Pour une bonne exécution de ses tâches, il est dirigé par un chef comptable, deux agents comptables, une secrétaire et une caissière.

L'UCAR dispose d'un planton, "chargé de relation avec l'extérieur" et d'autres personnel d'appui.

b) DIRECTION GENERALE

Cette direction dispose

- D'une Secrétaire de Direction jouant le rôle de chef de personnel.

- D'un Directeur Général en la personne de son excellence, le Consul de la république de Suisse en centrafricaine, Monsieur Alain BLANCHARD.

Sa fonction est de représenter la société auprès du Ministre des Finances chargé du secteur d'assurances et dans toutes les opérations d'assurances.

II - FORMATION PRATIQUE

Quant à l'exécution concrète du stage, elle a commencé par une prise de contact avec Madame le Directeur des services techniques. Elle m'a présenté la société et nous avons établi ensemble le plan de stage. Puis elle m'a offert l'opportunité d'avoir contact avec le Directeur Général qui m'a donné des conseils utiles pour ma formation pratique. Et je fus présenté au responsable de mon stage en la personne de Madame KOFIO Marguerite, chef de service de transport, diplômé de l'Institut International des Assurances de YAOUNDE.

A - SERVICE VIE : du 18 mai au 28 mai 1994

C'est dans ce service que j'ai commencé mon stage pratique. L'accent était mis sur des études juridiques et techniques des différents produits à vendre par l'UCAR. Comme il est dit tout haut, la société vend en principal l'assurance Mixte plus particulièrement un nouveau produit "l'Avenir Retraite".

L'objet de ce nouveau produit est de permettre aux participants, la constitution d'un capital de fin de carrière convertible en rentes viagères.

Sa particularité est qu'il appartient au souscripteur de fixer selon ses capacités financières le montant de la prime périodique. Aussi, si avant son départ en retraite ou en cas d'invalidité permanente totale avant le terme du contrat ou de l'âge de 55 ans, l'assureur versera un capital forfaitaire égale à 240 ou 120 fois la cotisation mensuelle.

Dans le domaine technique, la formation a visé les méthodes à contacter facilement, dans de fin utile les prospects et les clients. Et de procéder à la repartition des sommes suivant les différents composantes de la prime.

Comme il était dit que seul le souscripteur fixait le montant des primes mensuelles, le travail de l'assureur ne porte que sur la repartition suivant les composantes des primes et des garanties choisies. En effet, la prime "Retraite" s'obtient par la déduction successive des taxes, des accessoires, des chargements et du montant de la prime décès.

Il est à noter que la prime décès croît chaque année suivant l'âge; les frais de chargement qui en première année est calculé au taux de 7,50%, devient 3% pour le restant des années à cause de la disparition de la prime des frais d'acquisition. Enfin, les accessoires sont calculés une seule fois en première année et au premier versement.

La détermination de la prime fait suite à la sélection du risque. Cette sélection est très nécessaire car toute société d'assurance quelque soit sa nature ne fait pas de la philanthropie. Même une société mutuelle cherchera d'abord à se sauvegarder son existence et dans le meilleur des cas, du profit qu'elle redistribuera aux participants. Ainsi, la société doit chercher le meilleur équilibre en rendant le rapport sinistre/prime, le plus faible que possible

LES ELEMENTS DE LA SELECTION

a) l'âge : Au fur et à mesure que l'âge augmente la probabilité de décès augmente. L'UCAR s'inquiète aussi du cas de décès prématuré. Car une disposition des conditions générales en ce contrat a édicté en son article 6 alinéa 3 : "Tant que le participant n'a pas cotisé une année civile complète, la garantie décès IPT tierce personne est forfaitairement fixé a 240 ou 120 fois la valeur de la cotisation mensuelle".

b) Le poids et la taille : Il existe un rapport entre la taille et le poids. Si celui-ci atteint certain seuil, il y aura un pourcentage de sumortalité à appliquer sur le taux de base.*

L'agent s'appuiera sur un tableau déjà préétabli et qui varie suivant l'âge et le sexe.

c) Les antécédants en maladie : Pour connaître l'influence des maladies qui atteignent le prospect, l'agent d'assurance fera appel à un document très important qui est le manuel de tarification. En cas de doute, la société saisira son medecin conseil pour des amples explications ou pour d'autres examen médicaux.

d) Le montant des primes : la fixation de primes par le participant traduit son ambition à l'obtention d'un capital ou rente à l'avenir. Cependant l'assureur se doit de verifier si le montant de prime fixé est abordable par ses revenus. Le contraire traduit un sacrifice pour une fin dolosive.

La proposition de l'assurance recueillera tous les éléments nécessaires permettant l'appréciation du risque par l'assureur qui prendra ou non le risque.

La confection du dossier production consiste à mettre dans une chemise cartonnée un exemplaire de la police, la proposition d'assurance remplie et signée par l'adhérent, une quittance d'émission de prime, une fiche de suivi de cotisation et un relevé annuel individuel. Sur cette chemise, sera fait mention de toutes les indications pour son identification.

2) SINISTRE

La gestion du sinistre consiste à rechercher si la couverture de la société est engagée conformément aux clauses et dispositions de la police.

Pour la prestation au départ à la retraite, la société verse au participant (l'assuré), le capital ou rente promis. Le Capital est la somme des primes relatives à la garantie "retraite" majoré des intérêts et des revalorisations. Pour bénéficier de cette prestation, le participant doit fournir à l'assureur l'original du contrat, et les pièces administratives attestant que c'est bel et bien lui le bénéficiaire.

En ce qui concerne le décès du participant avant son départ à la retraite ou si celui-ci constate une invalidité permanente total dans les mêmes conditions, l'assureur versera aux bénéficiaires désignés ou à lui une prestation égale à 120 ou 240 fois la cotisation mensuelle. Toutefois, le bénéfice de cette prestation est conditionné à la présentation des pièces telles que une copie d'acte de naissance et de décès, un certificat de genre de décès de même que toutes les prescriptions des médecins et résultats médicaux.

La prestation payée met fin au contrat.

B - SERVICE DE PRODUCTION : Du 30 mai au 30 juin 1994

En cette période, j'ai entrepris ma formation dans ce service qui, par rapport au multitude garantie qu'il vend et à son chiffre d'affaire constitue le plus important des services. Cette formation a porté sur les études juridiques et techniques relatives à

chacun des produits offerts au public. Cependant, pour une raison de temps, nous avons pris comme domaine de l'étude, l'assurance Automobile qui draine d'autres catégories d'assurances et représente environ 50% du chiffre de la société.

J'ai pu constater après étude que l'assurance automobile sur le plan juridique comporte des couvertures concernant la responsabilité civile qui est légalement obligatoire, les dommages subis par le véhicule assuré puis la famille passager.

- la responsabilité civile est couverte par l'assurance responsabilité civile et le recours des tiers incendie.

- les dommages subis par les véhicules disposent des garanties telles que les dommages composés de tiers collision, collision, incendie, le vol et le bris de glaces.

- la famille passager est couvert par la garantie décès, l'invalidité permanent partiel ou totale.

Au niveau de l'étude technique il est constaté qu'une procédure doit être suivie avant la détermination de la prime tous taxes à payer par l'assuré.

a) LA SELECTION DU RISQUE

Elle consiste à l'appréciation du risque que l'UCAR prendra ou non. Pour ce faire, l'assuré fournira à l'assureur tous les éléments susceptibles d'engager la couverture de celui-ci. Ces éléments sont consignés dans un document appelé la proposition d'assurance. Elle n'engage ni l'assuré ni l'assureur au point de vue de l'effet du contrat mais sera signé par l'assuré et fera corps avec la police.

b) LA TARIFICATION

Une fois que le résultat de la sélection du risque par l'UCAR est positif, le rédacteur de production procédera à la détermination de la prime suivant le choix des garanties par l'assuré. Les éléments de la tarification seront l'usage du véhicule, sa puissance fiscale en considérant la durée et les garanties optées.

Pour la garantie "responsabilité civile", la prime nette est calculé suivant un barème défini par arrêté du ministre des finances chargé du secteur et enregisté sous le numéro 279/MFPCI/CAB/DF/SG/DMCCAB du 15 juillet 1994. En ce qui concerne les dommages, incendie, vol, un taux spécifique est applicable sur la valeur déclarée du véhicule

assuré sauf pour la garantie Bris de glace, le taux y afférent sera appliqué sur la valeur neuve du véhicule. En fin, pour l'assurance Famille Passager, un taux sera appliqué sur chacun de capital pour les garanties offertes

La somme des primes augmentée des accessoires et taxes sera soumise à l'assuré.

c) SOUSCRIPTION DU CONTRAT

Après acceptation par l'assuré, et par l'assureur des conditions du contrat et du montant de la prime, il sera confectionné le contrat qui sera signé par les deux parties au contrat. Ainsi, les deux parties seront engagées respectivement par leurs obligations.

d) OUVERTURE DU DOSSIER PRODUCTION

A la remise d'un exemplaire de la police à l'assuré, le rédacteur confectionnera un dossier production dans lequel sera trouvé un exemplaire du contrat au quel sera joint la proposition d'assurance, une photocopie des pièces telles que la carte grise du véhicule et sa fiche de vérification technique, le permis de conduire du chauffeur et éventuellement accompagné d'un certificat de capacité pour les taxis d'un certificat médical pour les bus et taxis.

Toutes modifications intervenant dans le contrat seront matérialisées par un avenant

En plus de l'assurance "Automobile" le service de production octroie les garanties couvrant les risques tels que Incendie des bâtiments qu'ils soient à usage d'habitation, de commerce, de bureau, d'exploitation industrielle, la responsabilité civile générale ou familiale...

Le travail administratif consistera au suivi du dossier production, l'établissement des états statistiques des émissions des quittances des lettres de rappel.

C - SERVICE DU SINISTRE : du 02 juillet au 30 juillet 1994

C'est le point névralgique de la société dès lors qu'il est la porte de la sortie des primes encaissées et de ce fait, la mesure de l'honorabilité de celle-ci.

Ce service a pour attribution la détermination de l'engagement de l'assureur, de gérer les litiges, de régler les sinistres et payer les indemnités.

La formation en ce service à tout au long de son revelou les principales tâches à exécuter lors d'une déclaration de sinistre.

1) LA RECEPTION DE LA DECLARATION DU SINISTRE

La déclaration par l'assuré peut se faire par tous les moyens écrits. Cependant, la société dispose d'un formulaire que l'assuré remplira et signera. En sus de cette déclaration, l'assura fournira les pièces de garantie complémentaire telles que permis, certificat medical, la capacité...

2) L'ENREGISTREMENT DE LA DECLARATION

Cette opération est précédée d'une vérification de l'existence d'un contrat portant sur l'objet assuré, les garanties accordées, la validité et de l'existence d'un avenant de suspension ou de résiliation. Si l'engagement de la société est confirmé, un numéro lui sera affecté.

3) EVALUATION DU SINISTRE

Elle se fait suivant les renseignements donnés par l'assuré ou par la victime. Toutefois, s'il n'existe aucune information suffisante, le redacteur sinistre évaluera les dommages ou préjudice en tenant compte des minima suivants :

Sinistre matériel	150.000 FCFA
Sinistre corporel	350.000 FCFA

Dès lors que ce travail est fait, il est procédé au saisi informatique de la déclaration et de l'évaluation des dommages en préjudice.

4) RECLAMATION DU LESE

La réclamation s'exécute de deux façons :

a) Reclamation à l'amiable :

Il consiste à une entente entre l'assuré et la victime pour ne pas porter le litige devant la juridiction compétente. Ainsi pour se prévaloir de l'indemnité, le lesé qui peut être soit l'assuré soit le tiers doit fournir les pièces telles que le relevé de constat d'accident ou procès verbal d'accident, le devis et facture de réparation ou toutes autres pièces justificatives. En ce qui concerne les dégats corporels, les pièces précitées seront complétées par le certificat médical définitif, les ordonnances, les frais de soin et examen et toutes autres pièces administratives pour l'identification du bénéficiaire. Au cas où le devis de réparation ou certificat médical n'acquiert pas la confiance de la société, il est sollicité une expertise.

L'engagement de l'assureur étant déterminé et s'il n'y a pas d'évolution, il est procédé au règlement du dossier et à son classement.

Les litiges survenus au cours d'un règlement à l'amiable seront tranchés par la Direction du Contrôle des Assurances. Sa décision fait l'objet de l'autorité de chose jugée.

b) Règlement Judiciaire

La réclamation du lesé se manifeste par une assignation établi par le tribunal compétent. Au vu de cette pièce que l'assuré a le devoir de présenter dans le temps à son assureur, le redacteur de sinistre saisira l'avocat de la société. Il sera fourni à ce dernier tous les éléments nécessaires à la défense des intérêts de la société.

A l'issu des débats contradictoires en justice, la société versera à l'avocat du plaignant le montant des dommages-intérêts augmentés des émoluments de justice contenus dans le commandement.

5) - PAIEMENT DE LA PRESTATION

Une fois que le règlement du sinistre est exécuté, le redacteur de sinistre établira une quittance de règlement qui portera le montant de la prestation. Puis elle

sera transmis à la comptabilité qui tirera l'ordre de paiement.

D'autre part, il peut arriver que l'assuré déclare à l'UCAR un sinistre dont, suivant le contenu de sa déclaration, il n'est pas responsable du sinistre; son assureur expédiera une lettre de mise en cause à l'assureur du tiers. A cette lettre sera joint les pièces de réclamation de lésé. Cette correspondance sera suivie jusqu'à la détermination définitive de chacune des parties au sinistre.

E - SERVICE DE TRANSPORT: 1er août au 17 septembre 1994

Dans ce service, la formation s'est beaucoup appaissantie sur les cas pratiques concernant la production et les sinistres.

1) LA PRODUCTION

L'étude a porté sur les différents garanties que l'UCAR vend au public. Nous avons pu constater que la société couvre les dommages ou les pertes portant sur les corps fluviaux, les aéronefs et les facultés transportées.

Les risques couverts sont des risques ordinaires portant sur les avaries particulières les recours des tiers, les avaries communes, les avaries frais, puis les risques de guerre et assimilés.

Le mode d'assurance usité peut être soit le "Tous Risques" soit "Francs Avaries Particulières sauf ..." ou les accidents caractérisés auquel s'ajoutent à la demande et en fonction des besoins du client des garanties complémentaires telles que le vol partiel ou total, la disparition d'un colis, le vol et la non livraison d'un colis entier.

- LA TARIFICATION

a) ASSURANCE CORPS FLUVIAUX

La tarification s'applique pour les corps fluviaux, les embarcations de plaisance et les corps des aéronefs.

La couverture tient compte des éléments tels que le nom de l'embarcation, sa côte, sa longueur, son tonnage, la valeur déclarée et le nombre des passagers. Ainsi, la tarification s'opère en assurance dommages par application d'un taux déterminé à

partir des éléments ci dessus énoncés à la valeur déclarée par l'assuré. En assurance "Responsabilité civile" à l'égard des tiers, c'est un barème qui sera déterminé par rapport à la catégorie du risque et à l'usage auquel il est destiné.

b) CORPS DES AERONEFS

En ce qui concerne le corps des aéronefs, la couverture de l'UCAR s'étend sur ceux qui desservent les lignes intérieures et extérieures du territoire centrafricain conformément aux clauses et dispositions de la police.

Les garanties offertes sont "la responsabilité civile à l'égard des personnes non transportées et les occupants", la "responsabilité (admise) à l'égard des passagers" (seulement les dommages corporels), les "dommages subis par l'aéronefs" et "l'individuelle à la place Pilote". Toutefois, ces garanties s'exercent sur les risques ordinaires, de guerres et assimilés.

La tarification est du ressort de la réunion aérienne qui est un pool se trouvant en France et qui gère les contrats "aviation" souscrites aussi bien à l'UCAR que dans les autres filiales de la Preservatrice Foncière Assurance (PFA).

C- ASSURANCE SUR FACULTES

Elles constituent la principale catégorie d'assurance pratiquée dans la branche transport. Elles s'étendent sur les facultés transportées dans les embarcations fluviales et/ou maritime, dans les aéronefs et dans les véhicules terrestres. Son application est conforme aux clauses et aux conditions tant générales que particulières, chaque police correspondante au mode de transport utilisé pour chaque expédition.

D'une manière générale, l'assureur facultés couvre les risques ordinaires et les risques de guerres et/ou assimilés. La garantie essentiellement porte sur les avaries frais et les avaries communes. Pour ce faire, le mode d'assurance utilise peut être soit le "Tous Risques" soit le "Francs Avaries Particulières sauf ..." ou les accidents caractérisés auquel s'ajoute à la demande et en fonction des besoins du client des garanties complémentaires telles que le vol partiel ou total, la disparition d'un colis, le vol et la non livraison d'un colis entier. L'assuré a la possibilité de choisir entre la formule police au voyage ou la police à éteindre ou la police d'abonnement en fonction de la régularité de ses expéditions.

- LA COTATION

Elle est déterminée après la sélection des risques suivant les éléments tels que la nature de l'activité du client, le voyage et le mode de transport (fluvial, aérien, maritime ou terrestre), le nom de l'engin qui transporte, la régularité des expéditions pour une police au voyage ou une police d'abonnement, les antécédents du risque, la valeur déclarée des marchandises à transporter et les garanties souhaitées.

La prime s'obtient par application d'un taux à la valeur assurée. Pour la police au voyage, son paiement est d'avance, tandis que pour la police d'abonnement, le paiement de la prime s'effectue dès réceptions de l'avenant de ressortie en fonction de la fréquence des expéditions.

2 - SINISTRE

Le règlement des avaries s'applique suivant une procédure bien définie :

a) LES OBLIGATIONS DE L'ASSURE

L'assuré doit prendre des mesures conservatoires, constater de façon contradictoire et dans le délai par le commissaire d'avaries.

b) LES PIECES A FOURNIR

Il s'agit de l'original du certificat d'assurance ou de l'ordre d'assurance, les originaux des connaissements ou lettres de voiture ou la lettre de transport aérien (LTA) suivant le mode de transport utilisé, les factures d'origines des fournisseurs, le rapport du commissaire d'avaries, la fiche de colisage ou la facture de repartition visés par le commissaire d'avaries. En cas de non livraison, l'attestation de perte provisoire et/ou définitive délivrée par le transporteur responsable.

L'assureur se réserve la possibilité de demander tout autres documents utiles à l'examen de la réclamation.

c) L'ENGAGEMENT DE L'ASSUREUR

Il consiste à la détermination des limites de l'assureur, si les pertes, dommages ou avaries survenus rentrent bien dans le cadre de la garantie accordée.

d) PAIEMENT DE L'INDEMNITE

Le calcul de l'indemnité est du ressort de la société en s'aidant du rapport d'avarie du commissaire aux avaries suivant les clauses de la police. Il peut avoir déduction de la franchise. Remarquons que les frais d'expertises sont payés par l'assuré et remboursés par l'assureur.

Le travail administratif se résume aux confections du dossier production et sinistre, à l'établissement des avenants, des correspondances, des états statistiques, aux émissions des quittances et factures.

E - SERVICE DE REASSURANCE : du 19 septembre au 8 octobre 1994

Par la formation pratique reçue dans le service de réassurance, j'ai pu constater que l'objet de celui-ci est d'assurer le placement des affaires qui dépassent la capacité de conservation et de faire la gestion comptable des comptes de réassurance.

I - LE PLACEMENT :

Pour réussir le placement des affaires en réassurance, la société "Union Centrafricaine d'Assurances et de Réassurances" utilise deux types de réassurance qui sont la réassurance facultative et le traité.

1) LA REASSURANCE FACULTATIVE

Elle concerne les cessions en réassurance ou il n'existe pas une convention à caractère impératif liant la cédante aux réassureurs.

Le principe consiste à négocier auprès des réassureurs facultatifs et avant toute souscription des contrats dont le montant de garantie dépasse le plein de souscription. C'est pour cela qu'une procédure doit être suivie de façon obligatoire.

a) DEMANDE D'ACCEPTATION EN REASSURANCE FACULTATIVE

Pour éviter de se voir obligé de prendre en charge l'excédant constaté après déduction de la garantie, le montant équivalent au plein de souscription, l'assureur doit demander le placement auprès des réassureurs. Il fournira à ceux-ci des renseignements portant sur le nom, la qualité de l'assuré, la description du risque, les

événements couverts, les capitaux et/ou le Sinistre Maximum Probable (SMP), le taux de primes, les antécédents des risques et la validité du contrat.

b) OUVERTURE DU DOSSIER REASSURANCE

Si le résultat de l'analyse du risque par le(s) réassureur(s) s'avère positif, il répondront par tous moyens rapides à la cédante pour que celle-ci procède à la souscription du contrat et à l'ouverture du dossier réassurance. L'ouverture du dossier réassurance consiste à rassembler dans une chemise à cintre des documents portant sur le dossier production, les correspondances, les répartitions des capitaux et des primes par réassureur puis à l'établissement d'une fiche technique. Cette fiche technique reprend le nom de l'assuré, la validité et le numéro de la police, le capital et/ou le Sinistre Maximum Probable (SMP), la part de l'UCAR dans l'affaire, le taux de placement et la conservation, le montant de la prime.

Les différents renseignements seront consignés dans la note de couverture qui est un document contractuel qui constate les conditions de réassurance facultative, et sera signé des deux parties. Au renouvellement de celle-ci, la cédante doit fournir pour chaque dossier de production des états statistiques comprenant les tableaux synoptiques de cession de capitaux, de primes puis de rapport sinistre/prime (S/P)

2°/ - TRAITE

Il porte sur les cessions qui concernent les différentes catégories d'assurance admise en réassurance. C'est un document contractuel par lequel les deux parties s'obligent à céder et à accepter des affaires qui dépassent le plein de conservation de la cédante.

Le service de réassurance travaillera conformément aux clauses et dispositions du traité, auquel sera établi un programme de réassurance. Ce dernier prendra en considération le porte feuille de la société, le volume des souscriptions, leur compositions et leur sinistralité. D'autre part, il est exigé de présenter l'estimation du chiffre d'affaire de l'année suivante de même que la tendance de sa sinistralité.

De part le programme, il est constaté deux formes de réassurances :

- le quote -part (Q/P) de 15% sur le plein de souscription qui représente la part de cession légale.

- l'excédent de perte (XL = excess loss) sur la conservation de 85%, le but du XL est de rechercher l'équilibre et la rentabilité en reconsidérant les 85% de conservation même si ceux-ci ont été repartis entre l'UCAR et les filiales constituant le pool réassurance. Ainsi, l'UCAR déterminera le seuil à partir duquel, elle se vouera à sa ruine en cas de sinistre. (Franchise ou priorité).

Notons que les 85% de conservation brute permettent de maintenir au sein du groupe dont l'UCAR fait membre (PFA, SNAR...)

Dans le programme, chaque catégorie d'assurance a ses modalités d'application. C'est pourquoi il ya des catégorie qui par exemple, acceptent ou non la reconstitution du capital après sinistre; même qu'il y en a qui disposent d'une certaine limitation pour la revalorisation de provision technique.

Pour bien appréhender le mécanisme du traité, il suffit :

a) de soustraire du montant de la garantie le montant du plein de souscription défini et contenu dans le programme suivant chaque catégorie d'assurance. Il est ainsi déterminé la part des réassureurs facultatifs.

b) sur le plein de souscription sera appliqué les 15% de quote-part (Q/P) afin de déterminer la part des réassureurs en cession légale.

c) sur les 85% de conservation brute, 80% vont au pool des réassureurs et 20% reste à la cédante comme conservation nette.

En effet, pour l'application d'un traité, il faut se rapprocher des répartitions de capitaux par branche et par catégorie.

II - GESTION COMPTABLE DES COMPTES DE REASSURANCE

Le service de réassurance procédera à la gestion des comptes suivant qu'il s'agisse de la réassurance facultative ou des traités.

1°) REASSURANCE FACULTATIVE

La gestion comptable de comptes de réassurance consiste à la détermination de la prime de cession et des commissions. La prime à verser aux réassureurs sera nette des commissions et des sinistres à payer. L'outil de travail seront les tableaux synoptiques de cessions risque par risque des primes et capitaux.

Deux choses sont à vérifier par rapport à la note de couverture : le capital et le montant de prime. En cas de discordance, les données du dossier de production remporte sur la note de couverture.

Après détermination du solde, le paiement de prime en réassurance facultative intervient dans les quatre vingt dix (90) jours de celui-ci.

2°) LE TRAITE

Contrairement au placement en réassurance facultative dont la gestion est exécutée dossier par dossier, celle du traité s'effectue par branche et catégorie par catégorie.

La prime de réassurance sera déterminée à partir du compte courant qui est une synthèse des différents comptes techniques. Puis, il sera tenu compte du compte de pertes et profits. Mais avant de procéder au paiement, il faut considérer la prime provisionnelle perçue qui sera complétée ou ristournée suivant les cas. D'autre part, il est judicieux d'acquiescer avant tout paiement, la justification du réassureur.

Nous avons constaté à partir des différents modes de gestion des comptes de réassurance, que celui de réassurance facultative demande beaucoup de travail par rapport à la gestion comptable des Traités.

En plus de la formation sur le plan juridique et technique, le chef de service de réassurance m'a offert l'opportunité d'assister au saisi informatique des états statistiques. De surcroît je me suis familiarisé à la formation des "gros dossiers" tel que l'incendie des bâtiments industriels et le multirisques. Puis à la confection des états statistiques et des comptes de réassurances.

CONCLUSION

Le stage de formation pratique non seulement s'est déroulé dans un climat de cordialité et de parfaite collaboration, mais a été surtout très instructif et très riche en formation. Sincèrement, je n'ai pas eu des difficultés tout au long du stage mais des inquiétudes, la période du stage coïncidait à deux départ en congé, je devais les suppléer dans leurs tâches. Et l'inquiétude venait par la peur de mal faire le travail. Heureusement, de toutes ses deux suppléances, j'ai reçu l'assistance de tous les collaborateurs que j'approchais avec les difficultés rencontrées. Je me suis rendu compte que celles-ci m'ont fait apprendre plus. Je regrette seulement le fait de n'avoir pas eu de formation au service de comptabilité. Ma formation aurait été plus complète.

Le stage a pris fin le Lundi; 10 octobre 1994.

R A P P O R T

D' E T U D E

PLAN

TITRE : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE EN RCA

INTRODUCTION

CHAPITRE I : LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

A - Les Voies de Communication

B - Les moyens de transport

CHAPITRE II : ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE LA CENTRAFRIQUE

A - Les produits d'exportation

1) Agriculture

2) Le Bois

3) Les Mines

B - Les Industries et Artisanat

C - La Population

CHAPITRE III : LES HANDICAPS AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE A L'IMPORTATION

CHAPITRE IV : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

A - Au niveau des infrastructures

B - Au niveau de l'environnement économique

C - Problèmes au développement du transport et de l'assurance à l'importation

CONCLUSION

LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE A L'IMPORTATION EN R.C.A.

La république centrafricaine, pays en voie de développement est soumise à l'exportation de ses ressources naturelles pour obtenir des devises qui lui permettront de faire des investissements; par les affets induits, il contribueront à l'épanouissement de sa population. Cependant, n'étant pas un pays industrialisé, elle est contrainte à l'importation des produits manufacturés nécessaires à la survie et au bien être de cette même population. De part l'étude de la balance entre ces deux systèmes, le volume et la valeur des produits importés dépassent de loin ceux des produits exportés.

L'exportation et l'importation des produits nécessite de la part des expéditeurs, des transporteurs, des transitaires et des destinataires à se couvrir contre les risques de transport tels, les avaries particulières, les avaries communes, les pertes totales et même les avaries frais.

Avant 1983, la république centrafricaine (RCA) payait le prix des marchandises, le coût de transport et le prix d'assurance. C'est à dire que les marchandises étaient importées à son prix augmenté du coût d'assurance et fret (Prix CAF). Or l'assurance contre les risques de transport était souscrite auprès des compagnies d'assurance se trouvant dans le métropole. Ce phénomène provient non pas parce que le pays manque de flotte marchande mais surtout de l'inexistence d'une réglementation nationale et du personnel qualifié en assurance transport.

Les sorties de devises relatives aux prix des marchandises auxquelles venaient s'ajouter les coûts d'assurance et les frais de transport représentaient une lourde charge qui soustrayait à la centrafricaine une part importante de ses ressources financières. La conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement devant cette situation désastreuse pour les jeunes économies Africaines, a pris des recommandations en faveur de celles-ci dans le but de réduire cette hémorragie. Il s'agissait d'instituer sur le plan local à chaque pays en voie de développement une

assurance obligatoire en matière d'importation. La république centrafricaine membre de cette institution a répondu favorablement à cette recommandation. Le problème qui se pose actuellement est de savoir qu'elles sont les perspectives du développement de cette assurance obligatoire.

L'assurance obligatoire à l'importation des marchandises évolue dans de milieu composé des infrastructures de transport, dans un environnement économique et de la politique de l'assurance en centrafrique.

I - LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

A - LES VOIES DE COMMUNICATION

1°) LES ROUTES

La route est un élément important pour la république centrafricaine. Elle permet l'approvisionnement de celle ci de part les différentes préfectures qui la composent et les autres pays avec qui elle a des relations commerciales. Cependant on constate que les routes sont peu ramifiées, peu ou pas entretenues. Ce qui représente un grand problème pour la circulation. Malgré l'installation des barrières de pluie à des intervalles réguliers le long des routes. Celles-ci sont confrontées à des dégradations continues.

Le réseau routier centrafricain est constitué de 22500 kilomètres (de longueur de route). Il a été conçu en fonction des besoins de pénétration de territoire pendant l'ère coloniale et du contrôle du pays. La repartition du réseau est inégale par rapport aux différentes régions. Seul la capital, les régions de l'Ouest, du Nord-Ouest et les zones densément peuplées le long de l'Oubangui sont bien desservies.

Sur ces 22500 kilomètres de routes, 7500 kilomètres seulement sont praticables en toute saisons. Tandis-que les restes sont périodiques pour raison de pluies. De ces réseaux ont distingue :

- deux routes qui permettent la communication avec le CAMEROUN (Bangui-Berberati-Gamboula; Bangui-Bouar-Garouamboulaï)
- deux routes desservant le Tchad (Bangui-Bedaya, Bangui-Batangafa-Bedaya-Sido).

De ces quatre routes nationales, seule celle de Bangui-Bossangoa-Bedaya est très peu fréquentée.

- deux routes desservent le soudan, mais compte tenu des inondations et de mauvais état de ces routes, elle sont fréquentées rien qu'en saison sèche.

Actuellement, les meilleurs pistes sont dans l'Ouham-Pendé, la Mambéré Kadei et la Haute Sangha. Ce qui offre des meilleures conditions de sortie vers la république du Cameroun.

2°) LES AERODROMES

Il existe quarante quatre (44) aérodromes dont seulement neuf (9) sont praticables de façon relative. Car l'irrégularité de ceux-ci en carburant et les fréquentes inondations des pistes, ils sont peu exploités. Seul l'aéroport international de Bangui-Mpoko dans la capitale reste la seule infrastructure moderne au trafic aérien en centrafricain et a donné une dimension internationale au réseau aérien accessible aux avions, gros porteur. Toutefois, le flux de transport aérien au niveau international et externe reste sous exploité. La voie aérienne est peu utilisée au niveau intérieur, elle est quasi-inexistante par manque d'avions. Seul, l'aviation militaire desservie les différentes régions. Au niveau extérieur, elle est desservie par des avions de vol régulier des grandes compagnies aériennes.

3°) LES PORTS

La république centrafricaine dispose de cinq (5) ports dont seulement deux (2) permettent une communication véritable : le port de Bangui et celui de Salo. Ces ports jalonnent un réseau de 2600 kilomètres de voies navigables telles que l'Oubangui, la Sangha et la Lobaye. Ils sont gérés par la société centrafricaine de transport fluviaux (SOCATRAF). Mais les flux de trafic sur les voies navigables sont influencés par le régime de type simple des cours d'eau. C'est à dire que la montée des eaux reflète le niveau des précipitations. Il en ressort que ces ports ne sont desservies qu'en saison sèche, le trafic devient difficile à cause de la baisse des eaux et des seuils rocheux constituant un terminus. Par exemple, en saison sèche Zinga devient presque infranchissable par les embarcations.

B - LES MOYENS DE TRANSPORT

Le ravitaillement de la centrafrique de même que ses exportations se font par les différents moyens tels que les véhicules terrestres, les avions et les embarcations fluviales.

1°) LE PARC AUTOMOBILE

Il est utilisé pour le trafic avec les pays voisins ayant de relations historiques avec la centrafrique (Tchad), des ports maritimes (Congo et Cameroun) et de relation commerciale (Soudan). Il appartient à de multitudes de petits commerçants centrafricains et expatriés. Aussi, ce parc automobile est aidé par celui des pays voisins. Le développement de parc automobile est vicié par le coût élevé des véhicules et des problèmes de l'irrégularité des pièces de rechange.

Cependant, il reste le moyen le plus sûr toute l'année dans le ravitaillement de ce pays face aux embarcations fluviaux et aux avions.

2°) L'AVIATION

Elle reste le domaine privilégié des grandes compagnies de transport aérien telles que Air-Afrique, Air France cependant, il est à signaler sa faiblesse en volume. Les avions ne transportent que 5% des tonnages transportés: ils permettent l'approvisionnement de la capital en vivres frais, denrées périssable, l'acheminement rapide des pièces détachées et produits manufacturés de faible volume.

3°) LES EMBARCATIONS FLUVIAUX

Elles sont la propriété de l'unique société de transport par voie fluviale, (la SOCATRAF). Elles se composent des bateaux de plaisance et de barges. A côté de cette société nationale, des particuliers exploitent des petites embarcations destinées au transport de personnes pour des expéditions cotières aux territoires de la Centrafrique et du Zaïre. Ainsi, sur le plan transport de marchandises, seule la Socatraf aidée de la flotte Congolaise desservent la république centrafricaine.

Cependant, la navigation de ces corps fluviaux se heurte au problème d'étiage pendant la saison sèche..Pourtant essentielle pour l'économie, elle ne laisse pas d'inquiéter l'avenir à cause des conditions de navigation de plus en plus difficile d'une année à l'autre et du déclin du port de Bangui dû aux problèmes de gestion, d'entretien du matériel et de renouvellement des pousseurs des barges. Ce qui réduit considérablement le trafic fluvial.

Nous constatons alors que la suivie du transport centrafricain est liée à la volonté politique de ses voisins tels que le Congo pour le transport par voie d'eau et le Cameroun pour le transport combiné par voie de mer et terre.

II - ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE DE LA CENTRAFRIQUE

A - LES PRODUITS D'EXPORTATION

1°) AGRICULTURE

La republique centrafricaine est un pays à vocation agricole. La situation géographique de ce pays implique des pluies suffisantes pour de hauts rendements en cultures vivrières et de rentes. Seules les cultures de rentes vouées à l'exportation qui retiendront l'attention sont :

- le café est la première culture commerciale en valeur. Pendant la période de pointe ou cette culture était encouragé par les prix soutenus à l'exportation, sa production avoisinait les dix sept (17) milles tonnes.

- le coton constituait une culture obligatoire pendant la colonisation. Il concerne plus de 60% de la population centrafricaine et assure dans la région du Centre et du Nord, l'essentiel des revenus monétaires. Avant la chute constatée dans cette culture, il a enregistré une production de 18000 tonnes en 1982.

- le tabac a enregistré une production de 15000 tonnes en 1983. c'est un produit qui rapporte plus de devises au poids à la republique centrafricaine. Une attention plus particulère devait être portée sur ce produit. Le prix de transport est très faible par rapport au volume.

La commercialisation de ces produits se fait respectivement par la caisse café, la société cotonnière centrafricaine (Sococa) et le Franco-Centrafricaine de tabacs (FCAT) devenu après restructuration la société centrafricaine de tabac (SCAT).

A côté de ces produits de culture, la centrafricaine fait l'élevage des bovins qui sont destinés aussi bien à la consommation locale et à l'exportation. Les régions d'élevage occupent tout le centre de la république centrafricaine à cause de sa végétation très appropriée à cette exploitation.

2°) LE BOIS

La forêt centrafricaine représente une richesse économique de part ses douze variétés d'essence dont on peut citer les plus importantes telles que le sapelli, le sipo et ayous qui sont des bois rouges. Les bois blancs et rouges exploités en république centrafricaine sont transformés sur place en sciage et exporté par voie de route vers le Tchad et le Soudan. Les exportations en grumes vers les pays d'Europe représentent environs 95% des exploitations. Le marché intérieur reste très limité et surtout que les sociétés préfèrent surtout les exploiter pour tirer plus de bénéfices.. Ils représentent 49% des exportations du pays en 1977 alors qu'en 1980, la production a subi un contre-coup de la crise économique réduisant sa valeur en devises

D'autre part, l'exploitation du bois en centrafricaine est très anarchique du fait que les sociétés de scierie ne font pas la politique de reimplantation de ces forêts. Aussi un gaspillage est constaté dans les ports où des nombreuses billes sont laissées aux effets des intempéries.

3°) LES MINES

Le sous sol centrafricain est gorgé de mines dont seuls le diamant, l'or sont exploités. L'exploitation dans le prochain avenir de l'uranium et du pétrole donnerait un coup de pouce à l'économie centrafricaine. Toutefois, le secteur des mines reste le moyen qui apportera beaucoup de devises à la république centrafricaine si son exploitation est bien faite et vendue à des prix correctes sur le marché international. Une lutte sans merci devait être menée contre les fraudes.

En somme, ce pays dispose d'une multitude de produits destinés à l'exportation, mais également de plusieurs produits pour consommation locale qui permettront le développement du transport sur le plan intérieur et extérieur.

B - LES INDUSTRIES ET ARTISANAT

L'industrie centrafricaine reste encore embryonnaire. Le développement industriel connaît des limites : manque de capitaux, des moyens matériels insuffisants, presque inexistant malgré qu'actuellement, elle peut trouver des cadres de gestion et d'ouvriers qualifiés sur le marché de l'emploi.

La plupart des industries sont des sociétés de montage ou de transformation qui importent la plus grande partie des matières premières de la métropole, la France. Ainsi, le développement de ces industries contribue au déficit de la balance commerciale. Du moins, la république centrafricaine dispose d'une société de brasserie, des sociétés de sciage de bois (scierie) et quelques sociétés de transformation de produits agricoles tels la centrapalme, husaca, la sogesca, la colalu... Mais celles-ci sont dans l'impossibilité de remplacer les importations.

C - LA POPULATION

Le recensement statistique générale de la population a fourni le chiffre de 2.800.000 habitants se répartissant en raison de 33% dans les zones urbaines et 67% dans les zones rurales. Il faut noter que cette population dite urbaine est paradoxalement largement agricole. Sur les 54 villes que compte la centrafrique, les 27 plus petites regroupent moins de 15% de la population urbaine, alors que les 6 plus grandes villes représentaient plus de 61%, dont plus de 43% pour la seule ville de Bangui, la capitale.

Au niveau de l'occupation de cette population, 85% de la population active travaillent dans le secteur primaire (agriculture, pêche, forêt, mines). Le statut de salarié est occupé par 24% de la population. Or c'est sur cette dernière catégorie de la population que se fonde le marché centrafricain. Ce sont eux qui achètent les produits entre les mains des paysans.

III - LES HANDICAPS AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE A L'IMPORTATION

Si l'année 1985 a été une année de prépondérance pour l'encaissement des primes en transport, celle qui l'ont suivi ont été très difficiles. En effet, à partir de 1987, on a constaté une chute de montant des primes. Les raisons à cette situation sont nombreuses :

- la plupart des sociétés commerciales opérant en centrafrrique préfèrent assurer leurs marchandises dans les pays abritant leur siège suite à des propositions avantageuses que leur offrent leurs polices. D'autre part celles-ci désirent avoir des devises étrangères après un règlement de sinistre afin de dégager de bénéfices financier.
- Les assurés ne souscrivent plus de police au voyage ou n'alimentent plus leur contrat. Les importateurs centrafricains ne comprennent pas pourquoi il leur est exigé une assurance à l'importation même si leurs marchandises sont arrivées à destination. A cela s'ajoute l'application par les services des douanes de 2% sur la valeur coût d'assurance et fret qui devait rentrer dans l'assiette imposable, l'importation se voit brimer par le fait qu'il paie deux fois le coût d'assurance.
- La baisse des importations des marchandises source de primes suite au ralentissement des activités économiques et trouvant leur origine dans de nombreux problèmes financiers et politique. Depuis 1981, les centrafricains se sont confrontés à une série de difficultés:
 - a) Blocage de salaire: le pouvoir d'achat des centrafricains n'évolue plus par rapport à l'augmentation des prix des produits.
 - b) l'effondrement du marché centrafricain par la réduction du nombre des fonctionnaires par l'application du départ volontaire assisté et le redéploiement. Pourtant ce sont ces fonctionnaires qui constituent le maillon de l'économie du marché. Le secteur privé constate une faiblesse en nombre du personnel.
 - c) la baisse des prix des matières premières rendant plus pauvre les paysans.
 - d) enfin, la dévaluation qui est venue porter un coup de massu à l'économie agonissant. Le revenu des centrafricains moyens ne leur même pas de subvenir à leur besoin de première nécessité.

De ces quelques difficultés, il est constaté que le marché centrafricain déjà faible par le nombre des consommateurs (2800000 habitants) voit le pouvoir d'achat de ces derniers s'emmenuser. Cette situation critique s'est empirée par la disposition des quelques sociétés de laplace par suite de mauvaise gestion et/ou des difficultés d'approvisionnement en matières premières dont le coût de transport ont considérablement augmentés.

- l'absence de sanctions prévues par les textes instituant cette obligation d'assurance.

IV LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

La republique centrafricaine, de part sa situation géographique doit chercher forcément des moyens favorables au developpement de l'assurance transport qui empêchera l'hémorragie monétaire. Ces solutions seront recherchées nécessairement au niveau des infrastructures favorables et des moyens de transport. D'autre part, elle porteront sur la politique de l'assurance en centrafrique en matière de transport.

1°) LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Malgré l'enclavement de la republique centrafricaine, elle possède trois types d'infrastructures qui lui permettent de communiquer avec l'extérieur.

a) LES AEROPORTS

La centrafrique dispose comme il était dit ci-haut de 44 aérodromes et un aéroport. Cependant, ils se confrontent à un problème de trafic irrégulier.

Les solutions qui peuvent améliorer ce trafic sont d'aménager les aérodromes intérieurs et multiplier en nombre le parc des corps des aéronefs. Cette dernière solution ne peut être possible compte tenu des difficultés financières que connaît l'état centrafricain, à favoriser l'octroi par des particuliers des avions destinés au transport de personnes et des marchandises, à l'intérieur du pays. Quant au trafic international, la centrafrique possède une infrastructure déjà moderne. Et il suffit de négocier avec les compagnies de transport aérien une augmentation de trafic aérien. Aussi appartient-il maintenant à l'état de négocier le coût de transport de manière à le rendre abordable par rapport aux disponibilités des petits commerçants qui constituent la majeure partie des hommes d'affaires.

b) LES PORTS FLUVIAUX

Le ravitaillement des ports longeant le fleuve se confronte au problème d'étiage pendant la saison sèche. Une solution plausible à ce niveau des seuils rocheux à Zinga qui rendent la montée difficile des embarcations jusqu'au port de Bangui, et l'aménagement des infrastructures routières reliant ce port à Bangui.

Une solution hypothétique par rapport à son application serait envisageable si les moyens financiers existaient. Il s'agit de maîtriser le débit d'eau en saison sèche pour éviter l'étiage.

c) LES ROUTES

Si la combinaison des phénomènes naturels tels que le sol, la pluie et la végétation rend difficile le trafic routier en saison de pluie, ce trafic trouvera son salut à l'aménagement de l'état des routes par les opérations de bitumage et à son extension. Pour ce dernier cas, un projet très avantageux était en cours de finition. Il s'agit de la TRANSAFRICAINNE MOMBASSA-LAGOS qui passera à l'intérieur du territoire centrafricain. Il porte sur l'évolution d'un régime de transit inter-Etat destiné à remplacer la lourde procédure en vigueur parmi les pays membres de l'autorité de la route transafricaine (ARTA). Les commerçants qui se confrontaient à d'innombrables tracasseries douanières et poldicières verront que les échanges commerciaux entre les Etats reliés par la route transafricaine sont facilités. Notons que l'exécution de ce projet aura d'une part beaucoup d'impact sur les exportations et les importations de la centrafrique. D'autre part, il sera constaté une évolution en matière de l'assurance obligatoire, par la création de la carte verte à l'instar de la carte brune de la communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Elle va regir tous les cas de responsabilité à l'égard du tiers sur tous les Etats membres traversés.

Nous constatons que le développement de l'assurance transport passe nécessairement par le développement des infrastructures de voies de communication et à la diversification de celles-ci. D'autre part, le gouvernement centrafricain doit mener une bonne politique de voisinage avec les pays limitrophes pour que des solutions réalistes soient trouvées à ces problèmes d'infrastructures routières.

2°) LA POLITIQUE D'ASSURANCE A L'IMPORTATION

De part la regression enregistré après 1987 par rapport à l'obligation de l'assurance à l'importation, cette dernière peut connaître un redécolage si des remèdes spécifiques à chaque problèmes sont trouvés. Ainsi faut-il chercher à :

- informer les transporteurs, les acheteurs ou les vendeurs de marchandises, sur les facilités et avantages à souscrire localement une assurance à l'importation; la gestion des sinistres (avaries) sera allégée par la proximité de la société au lieu de constatation des avaries subis par les marchandises. D'autre part, leur expliquer qu'ils peuvent se heurter à un problème de transaction de leur indemnité. Les transferts de fonds ne sont pas toujours garanties d'un pays à l'autre.
- Trouver un terrain d'entente entre les services de douanes et les sociétés d'assurance. Les deux parties devaient être d'accord sur l'exigence au dédouanement des marchandises d'un certificat d'assurance ou d'aliment par le destinataire, dans ce domaine, un progrès vient d'être enregistré par l'établissement d'une note de service du 11 juin 1994 par le Directeur Général des douanes portant sur la subordination du retrait de marchandises des entrepôts et/ou de leur passage aux postes de frontières d'un certificat d'assurance.
- Il est du ressort des organismes publiques tels que la Direction du Contrôle des Assurances à créer une structure de contrôle aux frontières et à l'aéroport de Bangui afin de veiller à la bonne exécution du texte instituant l'assurance à l'importation.
- Insérer dans le texte rendant obligatoire l'assurance à l'importation, une sanction bien déterminé et contraignante pour les contrevenants.

Ces solutions énumérées ci-dessus ne peuvent porter des fruits que si certaines conditions sont réunies.

- Les sociétés d'assurances agréer à présenter des opérations en matières d'assurance à l'importation doivent chercher à former des agents à l'exécution de ces tâches. Jusqu'à ce jour, les spécialistes en assurance transport se comptent sur les doigts d'une main. Ce qui constitue un handicap énorme pour l'application de l'assurance transport.

- Elles doivent chercher à déterminer une cotation basée sur des résultats de statistique fiable afin de rendre plus compétitif les primes en assurance transport en centrafricaine. Ce système aura pour conséquence d'amener les Importateurs à souscrire localement des polices offrant un prix abordable. D'autre part, les sociétés d'assurance doivent faire preuve d'innovation en cherchant d'autres combinaisons d'assurance transport qui attireront le public par leur objectivité et leur fiabilité. Surtout, effectuer des règlements des indemnités dues dans un délai plus court. Dès que l'engagement de l'assureur et le montant des avances sont déterminés. Le public, particulièrement les opérateurs économiques auront en fin de compte plus de confiance aux assureurs locaux.

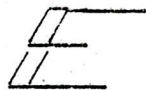
- Les sociétés d'assurance doivent augmenter leur capacité de rétention en rendant suffisant leur fonds propre. C'est dans cet objectif que l'érosion monétaire sera combattu en évitant qu'une grande partie des primes ne soit cédée aux réassureurs qui sont en dehors du pays ou de la région.

Un effort a déjà été enregistré par la création des institutions comme la CICA-RE, la FANAF qui par leur politique à maintenir au sein du groupe des réassureurs africains une bonne part des primes encaissées par les sociétés opérant dans la sous région.

L'application de toutes ses solutions aura sûrement comme effet, la régularisation de la balance de paiement sur le plan macro-économique; parce que les importations ne seront plus faites au prix coût assurance et fret mais au prix Free on Board (FOB). on assistera à une augmentation du volume des primes perçues, au rapatriement des devises étrangères très importante. Et une bonne gestion de toutes ces possibilités menera à une augmentation des fonds propres des sociétés qui par effets induits permettront d'avoir des moyens de crédit bénéfique aux investissements et à l'amélioration de l'économie de la centrafricaine.

Sur le plan général, une bonne entente entre les sociétés, les différents intervenants au transport et le pouvoir public aura pour effet, le développement de l'assurance à l'importation en république centrafricaine. L'assurance à l'exportation obligatoire n'est pour le moment qu'un rêve inapplicable. Car les pays qui ont optés par l'assurance à l'importation n'accepteront pas de leur côté l'érosion monétaire. Cependant, les pouvoirs publics de chaque pays qui enregistrent des transactions entre eux peuvent trouver un terrain d'attente en fixant des quotas de part et autre pour une certaine catégorie de produits. Cela peut concerner des matières premières telles le diamant, l'or ou tous autres métaux précieux.

Il serait mieux de persister dans le suivi de toutes les combinaisons des solutions précitées, le pessimisme et la lassitude enregistré dans l'exécution de ce suivi seraient fatales aussi bien pour les sociétés d'assurance et l'économie centrafricaine.



R R E T A

====O====O====O====O====

Page 23 : 3ème paragraphe : les ports (7ème ligne)

Lire : Il en ressort que ces ports ne sont desservies
qu'en saison des pluies.

Page 30 : 1er paragraphe : Les ports fluviaux

Lire : Le ravitaillement des ports longeant le fleuve
se confronte au problème d'étiage pendant la
saison sèche. Une solution plausible peut être
envisagée . C'est la construction d'un port au
niveau du seuil rocheux de ZINGA et l'aménagement
des infrastructures routières reliant ce port à
Bangui.