

**« LA PROBLEMATIQUE DE L'ASSURANCE  
MARITIME SUR FACULTÉS DANS UN  
PAYS SANS LITTORAL »  
CAS DU BURKINA FASO**

Mémoire de fin d'Études  
en vue de l'obtention du

**DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES ( D E S A )**

Présenté et soutenu  
par **SAWADOGO L Laurent**

Sous la direction de  
**Monsieur PAMSY Albert**  
Chef de Service Contrôle des Entreprises  
d'Assurances au Ministère des Finances  
**CAMEROUN**



PAGES

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| <u>INTRODUCTION GENERALE</u>                                                      | 1  |
| 0. <u>Aperçu Sommaire de la Situation du Burkina Faso</u>                         | 3  |
| 0.1 Situation Géographique                                                        | 3  |
| 0.2 L'importance du Commerce Extérieur                                            | 3  |
| <u>PREMIERE PARTIE : Présentation du Marché Burkinabé de l'Assurance Maritime</u> | 7  |
| 1.1 <u>Situation de la branche maritime sur facultés au Burkina</u>               | 8  |
| 1.1.1 L'organisation du marché de l'assurance maritime sur facultés               | 9  |
| 1.1.1.1 Les offreurs de l'assurance maritime                                      | 9  |
| 1.1.1.2 Les demandeurs de l'assurance maritime                                    | 10 |
| 1.1.2 Etude comparative de la branche maritime et de la Branche automobile        | 12 |
| X 1.1.3 L'impact de l'assurance maritime sur le marché nationale de l'assurance   | 14 |
| 1.1.4 Les insuffisances du marché de l'assurance maritime au Burkina              | 17 |
| 1.1.4.1 Le fonctionnement du marché burkinabé de l'assurance maritime             | 18 |
| 1.1.4.2 Attitudes des importateurs                                                | 19 |
| 1.2 <u>La Réglementation du marché de l'assurance</u>                             | 20 |
| 1.2.1 La résolution de la CNUCED en matière d'assurance maritime sur facultés     | 20 |



|                                                                                                            |                                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2.2                                                                                                      | L'Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation | 21 |
| 1.2.2.1                                                                                                    | L'économie de l'ordonnance                                                                                           | 21 |
| 1.2.2.2                                                                                                    | Les avantages de l'ordonnance                                                                                        | 22 |
| 1.2.3                                                                                                      | Les limites de la réglementation                                                                                     | 24 |
| 1.2.4                                                                                                      | Problèmes spécifiques à l'enclavement du pays                                                                        | 26 |
| <u>DEUXIEME PARTIE : Le Développement de l'assurance maritime au Burkina et ses perspectives d'avenir.</u> |                                                                                                                      | 28 |
| 2.1                                                                                                        | <u>Les solutions possibles au niveau National</u>                                                                    | 29 |
| 2.1.1                                                                                                      | Au niveau du service du contrôle des assurances                                                                      | 29 |
| 2.1.2                                                                                                      | Le rôle des compagnies d'assurances                                                                                  | 31 |
| 2.1.2.1                                                                                                    | Souscription et fixation de taux de primes                                                                           | 31 |
| 2.1.2.2                                                                                                    | Sinistres et recours                                                                                                 | 33 |
| 2.1.3                                                                                                      | Les solutions possibles au niveau des assurés                                                                        | 35 |
| 2.2                                                                                                        | <u>Esquisse de solutions au niveau extra-national</u>                                                                | 36 |
| 2.2.1                                                                                                      | Collaboration entre les assureurs burkinabé et les assureurs des pays riverains voisins                              | 37 |
| 2.2.1.1                                                                                                    | La coopération bilatérale                                                                                            | 37 |
| 2.2.1.2                                                                                                    | A l'échelon multilatéral                                                                                             | 39 |
| 2.2.2                                                                                                      | Ouverture possible des bureaux directs dans les pays riverains voisins                                               | 40 |
| <u>CONCLUSION GENERALE</u>                                                                                 |                                                                                                                      | 43 |



///) E D I C A C E  
-+-+-+-----

Au peuple Burkinabé, qu'il trouve dans ces pages  
ma modeste contribution à la lutte qu'il mène depuis des  
nuits immémorables.

- A mes parents pour leur affection et leur dévouement ;
- A mes frères SALAM et Blaise pour leur soutien et  
l'encouragement qu'ils n'ont cessé de m'apporter  
tout au long de mes études ;
- A tous mes amis et camarades pour les meilleurs  
et les pires moments passés ensemble.

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*



Ce travail est le fruit d'une recherche menée auprès des deux compagnies d'assurances installées au Burkina Faso, sur un sujet que nous jugeons important à savoir la "problématique de l'assurance maritime sur facultés dans un pays sans littoral"; cas du Burkina Faso.

L'objectif de ce mémoire n'est pas d'apporter des réponses aux inéluctables problèmes que connaît l'assurance maritime dans les pays enclavés <sup>mais</sup> plutôt de poser les questions pouvant amener les entreprises d'assurances à prendre conscience de l'importance des risques maritimes dans leurs portefeuilles.

C'est ici l'occasion pour nous de remercier les bonnes volontés qui depuis le début de nos études n'ont cessé de nous encourager. Aussi je remercie :

- Monsieur PAMSY Albert, Chef de service du Contrôle des Entreprises d'Assurances au Ministère des Finances de la République du Cameroun, mon Directeur de mémoire pour son encadrement, sa contribution à ce travail ;
- Les responsables de service Transports de Foncias et de la SONAR au Burkina, qui malgré leurs occupation; se sont mis entièrement à notre disposition pour mener à bien nos recherches ;
- Enfin, le camarade SOULAMA Robert, Chef de Service du Contrôle des Assurances du Ministère des Ressources financières du Burkina Faso <sup>pour</sup> ~~sur~~ toute la documentation sur le marché national de l'assurance.

Il va sans dire que tout ce qui sera écrit dans ce mémoire, hormis les citations reste ma propriété intellectuelle et n'engage que ma personne

.../...



" La pauvreté d'une grande partie des populations du tiers monde, spécialement dans les 31 Pays considérés par l'organisation des Nations Unies comme les moins avancés parmi les pays en voie de développement constitue l'impérieuse justification du désir de ces peuples de voir les systèmes d'assurance qui leur procurent la sécurité, répondre à deux conditions.

Premièrement que ces systèmes soient réellement adaptés à leurs besoins fondamentaux... et ne soient pas la simple copie de ce qui se fait dans les pays industrialisés...

En second lieu il importe que les systèmes d'assurances s'insèrent dans les économies nationales et apportent leur contribution au développement du pays".

(Monsieur GUY Levie, Chef du Programme spécial en assurance de la CNUCED, discours à la réunion de Genève sur les Etudes du Programme Spécial en Assurances, Décembre 1982).



# I N T R O D U C T I O N

## G E N E R A L E

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

L'assurance maritime est un sujet à la mode dans le milieu des assurances. Née du commerce de mer dans l'antiquité Grecque, l'assurance maritime est la plus ancienne : "Les premiers contrats retrouvés dans les archives de la ville de Gênes datent de 1347" (1). Elle est considérée comme une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération la prime pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une partie, l'assureur, qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique.

*cf. les conseils de la*  
*défense*  
L'assurance en général et l'assurance maritime en particulier occupe une place de choix dans les sujets d'actualité du monde économique.

Peut-on ignorer que les grattes-ciels, les rapports commerciaux entre les pays poseraient beaucoup de problèmes sans l'assurance ? sans elle l'homme hésiterait à fouler le sol de la lune, Cameroon Air Lines desservirait difficilement YAOUNDE-DOUALA PARIS. Ceci témoigne du rôle universelle de l'assurance. En effet, elle est partout présente dans la vie économique des pays. Dans les pays africains en général, et au Burkina Faso en particulier l'avènement de l'assurance maritime serait un des rapports de la colonisation.

Mais cette assurance maritime ne fonctionne pas sans problèmes. Quelles sont les difficultés liées à sa pratique au Burkina Faso ?

C'est sur cette question que nous nous proposons de nous pencher à travers le thème : "la problématique de l'assurance maritime sur facultés dans un pays sans littoral": cas du Burkina Faso.

L'intérêt nous paraît grand lorsque nous savons que la quasi totalité de nos produits importés voyagent par la mer

(1) L'assurance = théorie, pratique, comptabilité. Tome 1 Ve Edition ; collection Ecole Nationale d'assurance.



Nous avons choisi cet aspect de l'assurance compte tenu, d'une part du fait que plus de 90 % de notre consommation alimentaire est importé ~~de~~ l'étranger par voie maritime et d'autre part du principe de l'unité de cette forme d'assurance qui veut que la garantie de la police maritime sur facultés couvre à la fois le transport maritime et éventuellement les transports terrestre, fluvial ou aérien accessoires. En d'autres termes tout mode de transport accessoire au transport maritime sera régi en principe par le principe du droit maritime quelque soit la longueur du trajet maritime.

X Dans le chapitre préliminaire, nous analyserons, d'une façon brève, les situations géographiques, commerciale du Burkina Faso.

Ensuite, dans une première partie nous présentons le marché burkinabé de l'assurance. La deuxième partie nous permettra d'analyser le développement de l'assurance maritime et ses perspectives d'avenir dans un pays sans littoral comme le Burkina Faso.

Nos vœux seraient qu'au moins les conclusions du présent travail contribuent, à côté des moyens déjà utilisés, à sensibiliser tout le peuple burkinabé aux problèmes de l'assurance maritime en particulier et de l'assurance en général.

Toutefois, ce mémoire rédigé par un étudiant en cours de formation en assurance et non par un homme de terrain ne saurait cerner tous les aspects théoriques et pratiques du problème posé par l'assurance maritime sur facultés au Burkina Faso.

Nous nous excusons par conséquent pour toutes les lacunes qui pourraient s'y glisser. Cela n'exclut toutefois pas le sérieux que nous avons voulu consacrer à ce travail.

.../....



## CHAPITRE PRELIMINAIRE : APERCU SOMMAIRE DE LA SITUATION DU BURKINA FASO (1)

Il est généralement admis que le commerce, l'économie... sont le reflet de la situation géographique d'un pays.

Pour ce chapitre préliminaire, nous nous proposerons la démarche suivante :

- La situation géographique ;
- l'importance du commerce extérieure.

### 0.1 Situation Géographique au Burkina Faso

Situé au coeur de l'Afrique de l'Ouest, le Burkina fait partie des pays qui n'ont pas eu le privilège d'avoir un débouché sur la mer. Il a une superficie totale de 274 200 Km<sup>2</sup>. Sa population résidente totale est <sup>de</sup> 7 835 200 habitants (2). Le Burkina Faso est limité au Nord par les Républiques de la Côte d'Ivoire et ~~au~~ Ghana ; au Sud par la République Togolaise. Ouagadougou la capitale politique est desservie par quatre (4) ports des pays voisins à savoir :

- Le port autonome de Lomé au Togo à 1000 Km de Ouagadougou ;
- Les ports d'Accra et de Téma au Ghana distants de 250 Km ;
- Le port autonome d'Abidjan où transitent plus de 70 % de nos exportations et importations. Il est relié à Ouagadougou par la RAN (3) et par une route bitumée longue de 1400 Km ;
- Enfin le port de Cotonou au Bénin.

### 0.2 L'Importance du Commerce Extérieur du Burkina Faso

La structure du commerce extérieur d'un pays s'analyse à travers son importation et son exportation. Sa situation géographique conditionne la structure et la nature de son commerce extérieur. Comme la plupart des pays africains, l'économie burkinabé est extravertie :

Bien que le secteur agricole occupe plus de 85 % de la population active et contribue pour moins de 35 % du PIB (4) il ne parvient pas à assurer l'autosuffisance alimentaire.

- 
- (1) Ancienne République de Haute Volta
  - (2) Carrefour Africain n° 2150 du 17 Janvier 1986
  - (3) Régie Abidjan Niger-Chemin de fer-
  - (4) Produit Intérieur Brut...



Ainsi le Burkina Faso doit-il avoir recours à d'autres pays pour combler son déficit alimentaire.

Pour sa part, le secteur industriel se relève petit à petit de sa léthargie il est représenté essentiellement par les unités de transformation des produits agricoles, de substitution ~~des~~ importations.

Quant au secteur tertiaire, il est très pléthorique, Des constats précédents, il ressort que l'économie Burkinabé est encore dépendante de l'extérieur. Cette situation trouve sa raison dans la structure actuelle du commerce international, caractérisé par la division internationale du travail où chaque pays doit se spécialiser dans la production des biens et importer ceux que d'autres pays peuvent lui fournir

Ainsi le Burkina Faso exporte les produits agricoles : noix de karité, sésame, arachide ainsi que des produits d'élevage : viande, peaux, coton....

Tableau des importations et des exportations du Burkina Faso (1950 - 1983) en million de FCFA

| Importations<br>Exportations<br>Années | Importations<br>CAF (1) | Exportations<br>FOB(2) | % des<br>exportations<br>importations |
|----------------------------------------|-------------------------|------------------------|---------------------------------------|
| 1950.....                              | 2 800                   | 1 050                  | 37,5                                  |
| 1960.....                              | 3 850                   | 1 400                  | 36,36                                 |
| 1970.....                              | 17 150                  | 6 300                  | 36,73                                 |
| 1975.....                              | 52 850                  | 15 400                 | 29,14                                 |
| 1976.....                              | 69 900                  | 18 900                 | 27,04                                 |
| 1977.....                              | 73 150                  | 19 250                 | 26,31                                 |
| 1978.....                              | 78 400                  | 15 050                 | 19,20                                 |
| 1979.....                              | 105 350                 | 26 950                 | 25,58                                 |
| 1980.....                              | 125 300                 | 31 500                 | 25,14                                 |
| 1981.....                              | 118 300                 | 26 250                 | 22,19                                 |
| 1982.....                              | 121 100                 | 19 600                 | 16,18                                 |
| 1983.....                              | 100 800                 | 19 950                 | 19,79                                 |
|                                        | 868 950                 | 201 600                | 23,20                                 |

Source : Annuaire statistique du Commerce International volume II (PNUD) page 6 et suivants

- (1) Coût fret, Assurance  
(2) Free on Board (franco a bord)



De l'analyse du tableau ci-dessus nous pouvons relever *que*

1°) le Burkina Faso achète plus à l'extérieur qu'il ne lui vend

2°) Evolution du Trafic du Burkina Faso à travers le port autonome d'Abidjan (Côte-d'Ivoire) de 1972 à 1983 en tonnage

| ANNEES      | EXPORTATIONS | IMPORTATIONS | TOTAL   |
|-------------|--------------|--------------|---------|
| 1972.....   | 35 883       | 101 240      | 136 828 |
| 1973.....   | 37 230       | 119 550      | 156 780 |
| 1974.....   | 32 704       | 103 148      | 135 852 |
| 1975.....   | 17 089       | 65 213       | 82 302  |
| 1976.....   | 38 039       | 98 011       | 166 850 |
| 1977.....   | 38 979       | 151 910      | 190 899 |
| 1978.....   | 53 507       | 172 749      | 226 256 |
| 1979.....   | 31 274       | 220 449      | 251 723 |
| 1980.....   | 66 432       | 185 107      | 251 539 |
| 1981.....   | 78 737       | 229 662      | 308 399 |
| 1982.....   | 49 022       | 220 035      | 269 057 |
| 1983 (1)... | 78 435       | 228 836      | 307 271 |

Source : Port autonome d'Abidjan : rapport d'exploitation 1982  
page 31

Le volume des marchandises embarquées au port d'Abidjan est inférieur à celui des marchandises débarquées au même port.

Certes toutes nos marchandises ne transitent pas par le port d'Abidjan, d'autres passent par Lomé, Accra ou Cotonou, mais ces remarques demeurent toujours pertinentes car plus de 75 % de nos produits transitent par le port autonome d'Abidjan.

Aussi, la balance commerciale du Burkina est chroniquement déficitaire au profit de l'extérieur. Ce déficit commercial est aggravé par la détérioration des termes de l'échange.

Les recettes d'exportations suivent une courbe incertaine pendant que les importations augmentent normalement. En 1980 par exemple le Burkina a payé 125,3 milliards de FCFA au titre des importations



et reçu 31,5 milliards de FCFA au titre des exportations, soit un rapport des dépenses sur les recettes de (4).

Il résulte de cette situation que les exportations rapportent de moins en moins au Burkina et généralement aux pays africains, alors qu'il doit payer plus cher des importations du reste sans cesse croissant en raison de sa situation spécifique d'un pays enclavé, sahélien.

Les situations géographique et économique du Burkina décrites ci-dessus nous permettent d'affirmer en raison de son enclavement que des problèmes spécifiques se posent dans le secteur de l'assurance maritime.

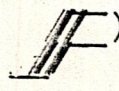
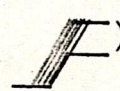
Dans ce chapitre préliminaire sur la situation du Burkina Faso, nous avons tenté très brièvement de décrire la situation géographique du Burkina, sa position par rapport aux ports par lesquels transitent ses produits d'importations et d'exportations.

Deuxièmement, nous avons analysé la situation économique du Burkina. Nous avons abouti au constat que l'économie burkinabé est extravertie. Sa balance commerciale est déficitaire au profit de l'étranger à qui il achète <sup>plus</sup> et vend moins.

L'assurance en général et l'assurance maritime en particulier reflète sans doute l'image de cette situation. Aussi nous nous sommes posé la question de savoir comment se présente le marché burkinabé de l'assurance maritime sur facultés ?

Ce sera précisément l'objet de notre première partie.



 R E M I E R E  A R T I E

-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*-

PRESENTATION DU MARCHE BURKINABE DE L'ASSURANCE MARITIME SUR  
FACULTES



Conscient de son retard et de sa subordination en matière économique général de l'assurance en particulier, le Burkina Faso, a pris un certain nombre de mesures pour que le secteur de l'assurance puisse jouer un rôle de levain dans l'économie nationale.

Sa position géographique, son enclavement, le caractère arriéré, agricole de l'économie ~~sont~~ autant d'obstacles sur le marché de l'assurance maritime.

Dans le chapitre préliminaire nous avons montré que le caractère extravertie de l'économie Burkinabé surtout de son commerce extérieur réduit le marché de l'assurance maritime sur facultés. Comment faire pour développer ce marché ? la deuxième partie nous permettra de répondre à cette question.

Mais avant nous allons esquisser une étude du marché de l'assurance maritime sur facultés au Burkina Faso. Pour cela nous partirons d'abord de la situation actuelle de ce marché.

Et nous finirons par la réglementation et la politique du marché de l'assurance maritime.

#### 1.1 SITUATION DE LA BRANCHE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES AU BURKINA

*fonction*  
C'est trop prétendre <sup>de</sup> que vouloir étudier cette branche en particulier et le marché d'assurance en général dans notre pays à l'heure actuelle. Il nous a été difficile d'obtenir des documents en la matière, car les informations sur le marché de l'assurance maritime disponibles au service du contrôle des Assurances du Ministère des Ressources financières datent de 1981. Toutefois, le marché burkinabé étant composés de deux compagnies d'assurances, nous avons pu, en additionnant les informations collectées auprès de chaque société, disposer de quelques données concernant les années antérieures à 1981.

Après avoir présenté en premier lieu l'organisation du marché de l'assurance maritime, nous ferons une étude comparative de la branche maritime et la branche automobile, et nous finirons par une analyse de l'impact de l'assurance maritime sur le marché global de l'assurance, tout en soulignant ses insuffisances.



9

### 1.1.1 L'Organisation du marché de l'assurance maritime sur facultés

X Le marché burkinabé de l'assurance maritime "est actuellement le théâtre de changement de structure importantes que l'on ne peut bien comprendre que par une analyse historique du marché (1).

Comme dans tous les marchés où s'échangent les biens économiques, le marché de l'assurance maritime au Burkina Faso se compose de la façon suivante :

- Les offreurs de la sécurité ;
- Les demandeurs de l'assurance.

#### 1.1.1.1 Les Offreurs de l'assurance maritime

Les entreprises d'assurances de droit national ayant reçu l'agrément des autorités publiques burkinabé sont les seules habilitées à pratiquer les opérations d'assurances TIARD (2) et Vie.

Au Burkina Faso deux sociétés de droit national se partagent le marché :

a) SONAR (3) elle est née du désir de développer le marché national d'assurance.

Société d'économie mixte, la SONAR a été créée le 1er Janvier 1974. Son agrément a été obtenu par l'arrêté n° 045/MFC/DI du 23 Janvier 1974, elle a absorbé les Agences et les délégations étrangères comme GFA (4), SCOR (5), UAP (6), les mutuelles du Manset une société allemande d'assurance, "la FRANKONA". La SONAR est habilitée à effectuer sur le territoire national toutes les opérations d'assurance dont l'assurance maritime, son capital social est de 120 000 000 FCFA entièrement libéré.

- 
- (1) Revue IIA n° 5 Juillet 1977 : le marché d'assurance au Mali et en Haute Volta
  - (2) Transport, Incendie, Accidents, Risques et Divers
  - (3) Société Nationale d'Assurance et de Réassurance
  - (4) Groupement français d'Assurances
  - (5) Société Commerciale de Réassurance
  - (6) Union des Assurances de Paris.



Il est partagé entre trois groupes d'actionnaires :

- l'Etat burkinabé est majoritaire avec 51 % des actions ;
- Les privés burkinabé 11 % des actions ;
- Les partenaires européens ont 38 % des actions.

Il s'agit de : GFA, SCOR, Mutuelles du Mans et Frankona.

b) FONCIAS (1). En Avril 1961, fut créée l'Agence Foncière dont l'objectif était de pratiquer l'assurance TIARD.

En novembre 1974, sur l'insistance du gouvernement voltaïque (2) d'alors plusieurs agences furent regroupées pour créer la SONAR. Mais en 1978, l'agence foncière fut transformée en une société privée de droit national sous le nom de FONCIVOLTA. En novembre 1984 avec le changement du nom du pays, elle prend la dénomination de Foncias. C'est une société anonyme dont la structure du capital est la suivante :

- 51 % des actions à la PFA (3) ;
- 29 % des actions reviennent aux privés burkinabé ;
- 20 % à l'Etat burkinabé.

Telle est la situation des entreprises d'assurance opérant sur le marché burkinabé d'assurance maritime.

#### 1.1.1.2 Les demandeurs de l'assurance maritime

Interviennent sur le marché de l'assurance maritime au Burkina Faso, deux catégories d'assurables. Les sociétés commerciales d'une part, les moyens et les gros commerçants d'autre part

##### a - Les sociétés commerciales

Ces sociétés sont de deux ordres : les sociétés publiques, parapubliques et les sociétés privées.

- 
- (1) Fonci Assurance
  - (2) aujourd'hui burkinabé
  - (3) préservatrice foncière d'Assurance

.../...



Les entreprises publiques ou parapubliques sont généralement des sociétés dont l'Etat a une mainmise sur la gestion. Elles ont un caractère industriel et commercial telle Fasoyar (1) Faso Fani (2)... , ou un caractère social CGP (3).

Les entreprises privées sont en majorité des filiales ou des agences des sociétés étrangères principalement françaises. De ce fait, elles sont plus ou moins obligées d'acheter CAF puisque l'assurance est prise en leur nom par les sociétés mères dans les pays fournisseurs notamment en France. Des entretiens que nous avons eu avec des responsables de quelques unes de ces sociétés à l'issu de notre stage de fin de première année à l'IIA, il s'avère que celles-ci n'ont aucun pouvoir en la matière, puisque leurs sociétés mères disposent d'une ou plusieurs entreprises d'assurances responsables de la couverture de leurs exportations. Ces dernières sont souvent hostiles à la souscription par leurs filiales d'une assurance auprès des assureurs burkinabé par manque de confiance, peut être, mais certainement parce qu'elles connaissent mieux leurs propres assureurs encore que les assureurs burkinabé se réassurent à l'étranger compte tenu de leurs moyens limités.

#### b) Les gros et les moyens commerçants

Il est à noter que plus de 90 % des commerçants burkinabé sont analphabètes. En général, ils achètent CAF sans trop savoir de quoi il s'agit. Bien qu'ayant acheté CAF ils n'ont jamais réclamé aucune indemnité pour les marchandises reçues avariées, car le plus souvent ils ne savent pas à qui s'adresser, encore moins les mesures à prendre pour conserver leurs droits.

Ainsi, se présente l'organisation du marché de l'assurance maritime sur facultés au Burkina Faso, marché qui du reste, est très faible. L'étude comparative de la branche maritime et celle de l'automobile nous donnera une indication plus claire de cette étroitesse du marché.

- 
- (1) Société de commercialisation au Faso
  - (2) Société de fabrication de textile au Faso
  - (3) Caisse Générale de Péréquation.



### 1.1.2 Etude comparative de la branche maritime et de la branche Automobile

A l'heure actuelle au Burkina comme dans les autres pays membre de la CICA (1), la branche automobile est de loin la plus importante. Cette importance s'explique par le caractère obligatoire de l'assurance automobile.

En 1970, sur les neufs (9) sociétés opérant sur le territoire national, huit (8) d'entre elles pratiquaient l'assurance maritime avec un encaissement global de 5 661 701 FCFA. A cette époque l'assurance maritime occupait la dernière place après l'automobile (239 866 632 FCFA de chiffre d'affaires) ; autres risques (44 429 239 FCFA) ; incendie (35 594 435 FCFA) et vie-capitalisation (6 248 628 FCFA). Toutes ces neufs sociétés étaient des agences et délégations des compagnies étrangères ce qui montrait la mainmise des assureurs européens sur l'assurance du commerce extérieur du burkina Faso. Cette situation allait demeurer jusqu'en 1974. Le taux moyen de croissance très faible, de l'assurance automobile au Burkina est de l'ordre de 8,18 % par an.

Tandis qu'il se situe <sup>a</sup> 14,71 % pour l'assurance maritime et transports. Cependant, le taux "sinistres à primes" de la branche maritime est de l'ordre de 39,88. Ce meilleur résultat montre que non seulement les assureurs burkinabé commencent à sensibiliser les agents économiques mais aussi, à maîtriser ce secteur très complexe qu'est l'assurance maritime sur facultés.

Toutefois, l'écart entre la branche automobile et la branche maritime reste encore grand, cela est dû au fait que la plupart des importateurs burkinabé souscrivent leur assurance à l'étranger.

Le tableau suivant montre l'évolution dans le temps de la branche automobile et celle de l'assurance maritime

---

(1) Conférence International du Contrôle des Assurances



TABEAU COMPARATIF DE L'EVOLUTION DES PRIMES EMISES DANS LES BRANCHES  
AUTOMOBILE ET MARITIME (1979-1983) EN FCFA

|                                | 1979        |            | 1980        |            | 1981          |            | 1983          |            |
|--------------------------------|-------------|------------|-------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                                | Primes      | Parts<br>% | Primes      | Parts<br>% | Primes        | Parts<br>% | Primes        | Parts<br>% |
| Automobile                     | 588 504 295 | 65,09      | 869 219 392 | 88,24      | 897 405 005   | 71,37      | 998 958 660   | 56,70      |
| Maritime<br>et Trans-<br>ports | 56 431 448  | 6,24       | 69 139 514  | 7,02       | 144 631 487   | 11,50      | 362 462 851   | 20,57      |
| Total du<br>marché             | 904 045 670 | 100 %      | 984 561 632 | 100 %      | 1 257 437 644 | 100 %      | 1 761 705 771 | 100%       |

Sources : Service du Contrôle des Assurances Direction Générale des Impôts  
(Ministère des Ressources Financières du Burkinabé).



Il ressort de ce tableau que l'assurance automobile est en-tête, bien que cette branche semble être quelque peu déficitaire. La branche maritime et transport occupe presque une place insignifiante, elle a évolué d'une façon sensible de 1979 à 1983. Ainsi sa part sur l'ensemble du marché est passée de 6,24 % en 1979 à 20,57 % en 1983, soit un accroissement de plus de 300 % en 3 ans.

Cette situation s'explique par le fait que pour accéder aux crédits documentaires auprès des banques de la place, il est **exigé** aux bénéficiaires de souscrire une assurance auprès des sociétés d'assurances opérant au Burkina Faso.

Cette mesure a été renforcée par la mise en application d'une loi relative à l'obligation de domiciliation de l'assurance maritime le 27 Décembre 1983. Nous y reviendrons longuement dans le chapitre 2.

Bien qu'occupant une place secondaire pour le moment, la branche maritime peut connaître un essor spectaculaire si la tendance observée est maintenue. Cette branche a un impact certain sur le marché global de l'assurance.

### 1.1.3 L'impact de l'Assurance maritime sur le marché national de l'assurance

Nous nous trouvons dans l'impossibilité de fournir des informations très récentes, le service du contrôle des Assurances du Burkina étant en retard de trois (3) ans sur les statistiques.

Comme nous avons eu à le dire plus haut, le marché burkinabé de l'assurance est dominé par deux (2) sociétés de droit national qui se font concurrence. Il est l'un des plus petits marchés de la CICA (1), car il intervient pour 1,8 % du chiffre d'affaires de la région. Pour étudier l'impact de la branche maritime sur le marché global du burkina, nous allons successivement analyser l'évolution des chiffres du marché sans et avec la branche maritime, et nous tirerons des conclusions.

---

(1) Conférence Internationale du Contrôle  
des Assurances



a) T.1 Evolution du Chiffre d'affaires du marché sans et avec la Branche maritime (1979-1983) en FCFA

| chiffres d'affaires<br>pro-<br>gression | CHIFFRE D'AFFAIRES<br>HORS MARITIME | CHIFFRE D'AFFAIRES<br>GLOBAL (AVEC BRANCHE<br>MARITIME) | T.2<br>T.1<br>%                  | T2 - T1<br>%                |
|-----------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Années                                  | Chiffres<br>d'affaires<br>(T.1)     | Progres-<br>sion %<br>(T.1)                             | Chiffre d'af-<br>faires<br>(T.2) | Progres-<br>sion %<br>(T.2) |
| 1979...                                 | 847 614 222                         | -                                                       | 904 045 670                      | -                           |
| 1980...                                 | 917 042 118                         | 8,00                                                    | 984 561 632                      | 8,91                        |
| 1981...                                 | 1112 842 157                        | 21,57                                                   | 1 257 473 644                    | 27,72                       |
| 1983...                                 | 1399 242 920                        | 25,74                                                   | 1 761 705 771                    | 40,10                       |

Sources : Service du Contrôle, Direction Générale des Impôts  
(Ministère des Ressources Financières)

b) Conclusion

Il ressort de ce tableau que bien qu'occupant une place faible dans le marché, la branche maritime a un impact non négligeable sur le marché burkinabé de l'assurance pour les raisons ci-après :

-le rapport du taux de croissance du marché avec la maritime sur le taux de croissance du marché sans la maritime passe de 1,11 entre 1979 et 1980 à 1,57 entre 1981 et 1983.

- De plus la différence entre les mêmes taux de progression évolue d'une manière constante passant de +0,91 entre 1979 et 1980 à +14,36 entre 1981 et 1983.

.../...



T.2 EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES PAR BRANCHE (1980-1981)  
EN FCFA

| Primes                        | PRIMES |     |     |      |     |     | Progres-<br>sion en ! | % dans<br>le C.A |       |     |
|-------------------------------|--------|-----|-----|------|-----|-----|-----------------------|------------------|-------|-----|
| Branches                      | 1980   |     |     | 1981 |     |     | %                     |                  |       |     |
| Automobile.....               | 868    | 219 | 392 | 897  | 405 | 005 | 3,24                  | 57,13            |       |     |
| Incendie.....                 | 217    | 360 | 988 | 346  | 389 | 881 | 59,35                 | 22,05            |       |     |
| Maritime et<br>Transport..... | 69     | 139 | 514 | 144  | 632 | 487 | 109,19                | 9,20             |       |     |
| Autres risques                | 183    | 885 | 871 | 182  | 182 | 238 | 0,9                   | 11,7             |       |     |
| TOTAL.....                    | 1      | 259 | 605 | 765  | 1   | 570 | 609                   | 611              | 24,69 | 100 |

Sources : Service du Contrôle des Assurances, Direction  
Générale des Impôts (Ministère des Ressources Financières).-

Il ressort de ce tableau que la branche maritime et transport occupe le dernier rang. Toutefois, il faut noter que l'automobile progresse aux taux de 3,24 % l'an, et occupe plus de la moitié du chiffre d'affaires (57,13 %) du marché. Mais pour la même période le transport et la branche maritime ont connu une forte progression (109,19 %). L'explication d'une telle situation provient des efforts des assureurs burkinabé pour intéresser les importateurs à souscrire leur contrats d'assurances auprès des compagnies nationales.

.../...



Equilibre technique du marché national (1981) en FCFA

| Sinistres<br>charges<br>Catégories | Sinistres à<br>charge (1) | Primes acqui-<br>ses (2) | <u>sinistres</u><br><u>primes</u> |
|------------------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------------|
|                                    |                           |                          |                                   |
| Automobile...                      | 514 622 942               | 877 054 128              | 56,67                             |
| Incendie.....                      | 56 321 700                | 382 823 174              | 14,71                             |
| Maritime et<br>Transports...       | 31 597 301                | 153 257 660              | 20,61                             |
| Autres Risques...                  | 195 086 915               | 154 186 089              | 126,52                            |
| <br>TOTAL.....                     | <br>797 628 858           | <br>1 567 321 051        | <br>50,89                         |

Sources : Service du Contrôle des Assurances, Direction des Impôts (Ministère des Ressources Financières).-

L'analyse de ce tableau montre que tout en occupant la dernière place au niveau du chiffre d'affaires dans le marché global, la branche transport et maritime a enregistré de bons résultats techniques car le taux "sinistres à primes" (S/P) est au dessous de la moyenne du marché (50,89 %). Se situant à 20,61 %. La conclusion est que cette branche reste bénéficiaire.

Compte tenu d'une part de la rapide progression de son chiffre d'affaires et d'autre part de ses bons résultats techniques nous pouvons affirmer sous réserve de la bonne tenue de l'économie du pays que cette catégorie d'assurance représente de sérieux espoirs. Toutefois, ces résultats ne doivent pas occulter d'énormes difficultés qui existent sur le marché.

1.1.4 Les Insuffisances du marché de l'assurance maritime au Burkina Faso

Comme nous l'avons souligné plus haut l'étroitesse du marché national et partant le faible volume de son chiffre d'affaires expliquent les difficultés dans lesquelles évolue ce marché. *avec*

Nous évoquerons ces insuffisances à travers le fonctionnement du marché et les attitudes des importateurs.

.../...



#### 1.1.4.1 Le fonctionnement du marché burkinabé de l'assurance maritime

Ce marché, nous l'avons dit, est l'un des plus petits de l'Afrique Noire Francophone. En effet, le problème le plus important qui se pose aux compagnies d'assurances est sans conteste l'étroitesse du marché sur lequel elles opèrent. A cela s'ajoute diverses autres difficultés dont les principales suivent :

1 - Tout d'abord le transport des marchandises à destination du burkina exige un long trajet par mer et surtout par route par exemple: Amsterdam (Hollande) Ouagadougou via Abidjan : durant ce parcours il est évident que les produits sont exposés aux dangers considérables rendant ainsi la probabilité de la réalisation du risque assez élevée. Et pire encore la partie du transport terrestre se prête à des risques de vols, de disparition, surtout s'il s'agit des produits consommables ;

2 - Le manque d'homogénéité des risques en portefeuille place les assureurs burkinabé dans l'impossibilité de fournir des garanties suffisantes ;

3 - Il est reconnu que l'assurance maritime est complexe, d'où la nécessité de suivre au jour le jour l'évolution du commerce extérieur. Or en raison, de la situation actuelle du marché de l'assurance maritime, les sociétés d'assurances installées au Burkina Faso n'ont pas les moyens suffisants pour s'informer. Par contre les marchés développés "ont à leur disposition des assureurs expérimentés et techniquement qualifiés qui ont une connaissance approfondie de la nature des risques et des périls auxquels les marchandises sont exposées au cours du transport"(1)

4 - En raison de la situation spécifique du Burkina Faso, mais aussi du manque de maîtrise des risques, du non suivi de l'évolution des techniques nouvelles (emballages...) susceptibles d'influer sur le taux de primes.... le coût du risque maritime est très élevé. Par conséquent, les assureurs se trouvent dans l'obligation d'appliquer un taux de prime relativement élevé. Ainsi les commerçants importateurs optent pour la souscription de leur assurance à l'extérieur du pays ;

(1) Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement : Assurance maritime des marchandises Etude du Secrétariat de la CNUCED.



5 - Enfin, la capacité de souscription des deux compagnies locales tourne autour de 200 000 000 FCFA. Elles recourent donc fréquemment à la réassurance qui favorise la fuite des capitaux. A ces difficultés s'ajoutent d'autres non moins négligeables les attitudes des importateurs.

#### 1.1.4.2 Les attitudes des Importateurs

Il n'est pas inutile de rappeler qu'en raison des problèmes consécutifs au fonctionnement du marché de l'assurance maritime, les opérateurs économiques burkinabé ont pris l'habitude de souscrire leur assurance à l'Etranger.

Ainsi cette assurance prise à l'extérieur semble ne pas jouer un rôle à savoir couvrir les marchandises tout au long du voyage dans le sens de l'article premier de la police type qui stipule que "la garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime éventuellement d'un transport terrestre ou aérien accessoire d'un transport maritime couvert par cette police" (1).

Or généralement, les assureurs étrangers couvrent les marchandises jusqu'au port de débarquement et refusent de les assurer pour le reste du trajet terrestre - Abidjan Ouagadougou ou Lomé Ouagadougou, parce qu'ils trouvent que le risque est trop "mauvais". Il appartient aux importateurs de s'adresser à un assureur burkinabé pour couvrir le reste du trajet, ce qui exige de nouvelles expertises aux frais de ce dernier. La conséquence est que le prix de revient desdites marchandises augmente ; prix qui sera supporté par le consommateur. De plus, d'après les assureurs, le recours contre le transporteur surtout la RAN (Régie Abidjan Niger chemin de fer) reconnu responsable du sinistre n'a toujours pas de bonnes fins.

L'importation CAF, l'ignorance de leurs droits par les commerçants ont amené les autorités burkinabé, suivant les recommandations de la CNUCED, à prendre leurs responsabilités. Et la seule possibilité était d'instaurer une réglementation en la matière.

---

(1) Police d'assurances maritime sur facultés, police type utilisées par les deux sociétés d'assurances/



## I.2 LA REGLEMENTATION DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE MARITIME

La politique économique burkinabé à l'heure actuelle est de promouvoir tous les secteurs clés de l'économie nationale. A ce titre le secteur financier en général, et l'industrie des Assurances en particulier bénéficie d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. Comme souligné au chapitre préliminaire le commerce extérieur occupe une place prépondérante dans l'économie burkinabé.

Aussi le 27 Décembre 1983 le conseil des ministres a pris une ordonnance rendant obligatoire l'assurance maritime au burkina, elle visait à :

1° - Donner un impact beaucoup plus important à la branche maritime compte tenu de ses caractéristiques positives, taux de progression élevé, bons résultats techniques et la place marginale ;

2° - Réparer les insuffisances constatées au niveau du marché.

### 1.2.1 La résolution de la CNUCED en matière d'assurance maritime sur facultés

Dans le cadre de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement des résolutions ont été adoptées, des conventions élaborées dans le but de permettre aux pays en voie de développement de tirer le maximum de profit de leur commerce extérieur qui occupe une place prépondérante dans leurs économies.

Ainsi la résolution 42 (III) du 27 Mai 1972 sur les assurances et la réassurance recommande aux "pays en voie de développement de "prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurances soient à même *de couvrir*, en tenant compte aussi bien des intérêts des assurés, les opérations d'assurances requises pour leurs activités, y compris leur commerce extérieur dans la mesure où cela est techniquement faisable"(1)

Cet organisme invitait aussi dans le cadre d'autres recommandations, "les pays en voie de développement" à prendre toutes les mesures pratiques en vue d'augmenter la participation de leurs marchés nationaux d'assurances à la couverture de leurs importations <sup>et</sup> de leurs exportations.

(1) CNUCED, résolution 42 (III) du 27 Mai 1972



Toutes ces dispositions visent à protéger l'industrie fragile et naissante de l'assurance maritime concurrencée par celle plus expérimentée des pays développés.

X  
Nombreux sont les pays de la CICA dont le Burkina Faso, qui ont pris des ordonnances pour rendre obligatoire l'assurance maritime sur facultés importées.

1.2.2 L'Ordonnance n° 83-028 (CNR/PRES/MF portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation)

L'ordonnance précitée dans son article premier dispose que "les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée en Haute-Volta pour toutes importations de marchandises ou de facultés sur le territoire de la République de Haute-Volta"(1).

<sup>le</sup>  
Et ~~le~~ décret d'application dans son article premier ajoute "l'obligation d'assurance instituée par l'article premier de l'ordonnance n° 83/028/PRES/MF du 27 Décembre 1983 portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède cinq <sup>cent</sup> mille francs CFA (500 000 FCFA)"(2).

1.2.2.1 L'Economie de l'Ordonnance

L'ordonnance porte sur plusieurs points à savoir :

- 1 - Obligation de domiciliation de l'assurance maritime au Burkina ;
- 2 - L'obligation de la part des importateurs d'importer FOB ;
- 3 - Elle porte également sur toute importation dont le montant est supérieur à cinq cent mille francs CFA (500 000 FCFA).

Le montant minima de 500 000 FCFA permet d'éviter les frais de constatation et de correspondance qui dépasseraient l'intérêt en cause. Il va sans dire que cet ordonnance présente des avantages certains

(1) Décret du 30 Décembre 1983 portant application de domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation au Burkina

(2) Ordonnance du 27 Décembre 1983 portant domiciliation de l'assurance maritime en Haute Volta, aujourd'hui Burkina Faso



### 1.2.2.2 Avantages de l'Ordonnance

Les incidences de l'ordonnance portant obligation d'assurance des importations touchent trois catégories d'Agents économiques à savoir :

- Les Assurés ;
- Les Compagnies d'Assurances ;
- L'Etat.

#### a) Les Assurés

La domiciliation de l'assurance maritime des facultés importées procure les avantages suivants à l'assuré :

1 - Une garantie "bout en bout" qui lui évite d'être parfois à découvert au cours de certaines étapes de transport comme cela se passait souvent ;

2 - Une rapide indemnisation. En effet, l'importateur burkinabé peut traiter directement avec une compagnie nationale à laquelle il a accès facilement en cas de sinistre ;

3 - Les garanties adaptées aux besoins des assurés à qui on pouvait imposer les clauses des contrats souscrits par le fournisseur à l'étranger ;

4 - Enfin, cela évite à l'assuré des interminables échanges de lettre ou télex qui aboutissent souvent à un règlement auquel il ne comprend rien.

#### b) Les Assureurs

L'obligation de domiciliation de l'assurance maritime a sans doute des retombées positives au niveau des compagnies d'assurances, et pour plusieurs raisons :

1 - La croissance relativement accélérée du portefeuille maritime. Ainsi toutes les primes résultant de la souscription reviennent à nos deux compagnies. Il est reconnu que dans un marché où l'assurance maritime est obligatoire "le volume des primes nettes de la branche maritime arrive en second rang ou au premier rang de l'ensemble des branches"(1). Cette affirmation semble se vérifier en ce qui concerne le Burkina. Le tableau suivant montre l'évolution des chiffres d'affaires d'une compagnie (Foncias) avant et après l'obligation de domiciliation de l'assurance maritime (27 Décembre 1983).

---

(1) cf Etude de la CNUCED sur l'assurance maritime Page 78



Evolution des différentes branches au sein du porte feuille  
de Foncias de 1983 à 1984 en FCFA

|                              | 1983             |                  | 1984        |                  | Ecart<br>en %<br>(2)-(1) |
|------------------------------|------------------|------------------|-------------|------------------|--------------------------|
|                              | Primes<br>émises | Part en<br>% (1) | Primes      | Part<br>en % (2) |                          |
| Automobile...                | 321 187 334      | 36,90            | 409 131 776 | 51,23            | +14,33                   |
| Incendie....                 | 212 462 184      | 24,41            | 107 718 832 | 13,49            | -10,92                   |
| Transport et<br>maritime.... | 198 493 502      | 22,41            | 209 501 004 | 26,23            | + 3,43                   |
| Autres Ris-<br>ques.....     | 138 343 463      | 15,89            | 72 304 578  | 9,05             | - 6,84                   |
| TOTAL...                     | 870 486 484      | 100,00           | 798 656 210 | 100,00           | 0                        |

Sources : Foncias, Direction Générale Etats CICA

Nous aurions voulu étudier ce tableau dans le cadre du marché national, mais les statistiques de 1983, 1984 et 1985 de la SONAR nous font défaut.

Du tableau ci-dessus il se dégage que la branche maritime et transports occupait la troisième place en 1983 (22,80 % du total des primes émises). En 1984 elle occupe la deuxième place avec 26,23 % du chiffre d'affaires après automobile soit un croissement en valeur relative de +3,43 % entre 1983 et 1984.

- ci*
- 2 - Homogénéisation du portefeuille de la branche maritime ;
  - 3 - Augmentation rapide des provisions techniques dont le placement sert au financement de l'économie burkinabé. Nous aurions voulu aussi chiffrer l'évolution techniques avant et après la réglementation.

.../...



Mais comme nous l'avons déjà dit, le Service du Contrôle des Assurances est en retard sur ses statistiques.

c) Au niveau de l'économie Nationale

Comme nous avons eu à le souligner plus haut l'ordonnance portant sur la domiciliation de l'assurance maritime vise plusieurs objectifs à savoir :

1 - Rétention sur place des devises. En effet, cette ordonnance permet de retenir des devises dans le pays nécessaires au financement de son développement économique ;

2 - Augmentation des recettes de l'Etat par l'accroissement des impôts, dont il ne nous a pas été possible de quantifier l'impact ;

3 - Amélioration de la balance de paiements : car les primes versées aux compagnies nationales (les taxes impôts) viennent réduire le déséquilibre des postes "Biens et Services" de notre balance très souvent déficitaire ;

4°- Existence d'une jurisprudence nationale : cette loi permet de publier à l'absence d'une jurisprudence nationale en matière d'assurance maritime puisque les tribunaux auront à connaître d'éventuels conflits qui pourront naître soit des rapports assureurs et assurés soit entre assureurs et le C.BC(1) dans le cadre de l'exécution du contrat de transport.

Toutefois, cette mesure ne fonctionne pas sans difficultés du fait de la situation d'enclavé du pays.

1.2.3 Les Limites de la réglementation

L'étude de l'ordonnance nous a conduit à conclure qu'il existe un avantage certain pour les assurés, les assureurs et l'économie burkinabé.

---

(1) Conseil burkinabé des chargeurs.



Toutefois, un certain nombre de conditions doivent être remplies pour que cette loi deviennent efficace. Car il ne suffit pas d'obliger les importateurs à prendre une assurance locale, encore faut-il que cette opération n'entraîne un accroissement des coûts supplémentaires pour l'importateur et une garantie à laquelle il essayera de se soustraire.

1) Le manque d'un système de contrôle de l'application de cette loi entraîne des fraudes de toutes sortes. En effet, l'ordonnance et le décret d'application ne prévoient aucun contrôle. Il est seulement dit que "toute infraction aux dispositions de l'article premier est punie d'une amende égale à 25 % de la valeur des marchandises ou facultés importées"(1) Malgré cela, il semble que des importateurs continuent d'être assurés à l'étranger, ce qui laisse supposer que des résistances subsistent et que des obstacles plus solides s'opposent à la volonté du législateur burkinabé.

A titre d'exemple, de nos entretiens avec des différents responsables, des services maritimes et transports dans les compagnies, il est ressorti que bon nombre d'importateurs ne souscrivent l'assurance maritime que lorsque les marchandises sont sous douane. D'autres vont même jusqu'à tenter d'annuler la police après le retrait de leurs marchandises de la douane. L'assurance constitue un mystère pour eux. Tout cela est la conséquence du manque de contrôle de l'application de l'ordonnance.

Il est donc nécessaire que le Comité des assureurs du Burkina multiplie des rencontres périodiques avec des agents économiques afin de leur expliquer le bien fondé de l'assurance maritime, ses avantages pour l'économie nationale.

A toutes ces difficultés s'ajoutent d'autres, liées à la situation sans littoral du Burkina Faso.

---

(1) Cf l'article 3 de l'ordonnance n° 83-028 portant domiciliation de l'assurance maritime



#### 1.2.4 Problèmes spécifiques à l'enclavement du Pays

Nous avons montré dans le chapitre préliminaire qu'en raison de sa situation géographique, il se pose des problèmes relatifs au développement du Commerce extérieur du Burkina. Ceci est vérifié quant au fonctionnement de l'assurance maritime - Ainsi nous relevons les faits suivants :

1° - Le taux de prime appliqué est plus élevé que dans les pays riverains voisins. Cela s'explique par le transport terrestre complémentaire au transport maritime ;

2° - La structure du commerce international, les formalités et les procédures douanières imposées par les pays riverains voisins - dont certains ne partagent pas les options politiques du Burkina Faso - ne sont pas de nature à favoriser l'éclosion d'un grand marché de l'assurance maritime au Burkina Faso ;

3° - Les fournisseurs européens assurent les marchandises jusqu'au port de débarquement, le reste du trajet est couvert par l'assureur Burkinabé. N'étant pas couverts de "bout en bout" une "tous risques" n'est pas en principe possible pour le reste du trajet.;

4° - Les marchandises à destination du Burkina subissent des retards, des transbordements et très souvent des dommages et vols dans les ports encombrés des pays voisins. Aussi doivent-elles attendre pendant longtemps avant d'être manutentionnées, ce qui entraîne des coûts énormes supplémentaires.

Dans cette première partie intitulée présentation du marché nationale l'assurance maritime au Burkina, nous avons essayé d'analyser l'organisation de ce marché. Pour cela nous avons recensé les offreurs et les demandeurs de l'assurance maritime.

A travers l'étude comparative de la branche automobile et la catégorie maritime, nous sommes arrivés à la conclusion, que pour l'instant au Burkina comme dans la plupart des



pays africains, la branche automobile occupe une place prépondérante à cause de son caractère obligatoire.

Mais la catégorie maritime qui présente de bons résultats techniques peut connaître un essor spectaculaire. L'étude de l'impact de cette branche sur le marché national nous a conduit à conclure que des perspectives d'avenir s'ouvraient à elle, mais qu'elle ne fonctionne pas sans difficultés.

Enfin, dans le chapitre deux consacré à la réglementation du marché d'assurance maritime, nous avons dit qu'elle fait suite aux recommandations et résolutions de la CNUCED relatives à la localisation de l'assurance maritime sur facultés dans les "pays en voie de développement". A cet effet nous avons jugé nécessaire de donner le contenu et les incidences d'une ordonnance portant sur la domiciliation de l'assurance maritime au Burkina Faso.

Nous avons aussi essayé, d'une façon brève, d'énumérer les retombées déjà bénéfiques de cette loi sur les assurés tout d'abord, sur les assureurs ensuite, et enfin sur l'économie nationale.

Toutefois l'analyse attentive de cette loi permet de relever des insuffisances liées à son application et surtout aux problèmes spécifiques de l'enclavement du Burkina Faso.

Cependant quelles solutions peut-on envisager au niveau national et extranational pour remédier à cette situation ?

Quels sont les voies et moyens à adopter pour le développement de l'assurance maritime sur facultés au Burkina Faso ? Autant de questions qui constitueront notre seconde partie.

.../...



///) E U X I E M E P A R T I E

-\*\*\*-\*\*-\*\*-\*\*-\*\*-\*\*-\*\*-\*\*-

LE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE  
MARITIME AU BURKINA FASO ET  
SES PERSPECTIVES D'AVENIR./-



Notre développement dans la première partie nous a permis d'affirmer que le marché burkinabé de l'assurance maritime était étroit. C'est l'un des plus petits de la CICA.

En outre, nous avons vu qu'avec l'adoption de la loi sur la domiciliation de l'assurance maritime, des perspectives prometteuses s'offraient à ce marché malgré les problèmes spécifiques à l'enclavement du pays.

Toutefois, des solutions peuvent être trouvées à ces épineux problèmes notamment au niveau national-du service des contrôles des assurances du Ministère des Ressources Financières qui assure la tutelle des compagnies d'assurances, des assurés et assurables et des entreprises d'assurances elles-mêmes.

Cependant, toutes ces difficultés ne peuvent être totalement vaincues qu'avec le concours des pays voisins riverains. C'est pourquoi le chapitre deux nous permettra d'esquisser des solutions au niveau extra-national pour le développement de l'assurance maritime sur facultés au Burkina Faso.

## 2.1 Les Solutions possibles au niveau national

Les solutions appropriées susceptibles d'être prises sur le plan national pour la promotion de l'assurance facultés maritime, peuvent se situer à trois (3) niveaux :

- Au niveau du service du contrôle des Assurances ;
- Au niveau des compagnies d'assurances ;
- Enfin au niveau des assurés.

Loin d'être exhaustive, cette analyse procède des éléments de l'enquête que nous avons menée pendant les vacances auprès des compagnies, du service du contrôle des Assurances et de quelques assurés.

### 2.1.1 Au niveau du service du contrôle des Assurances

Dans la recherche des solutions à l'amélioration de la situation du marché burkinabé de l'assurance maritime, le service du contrôle des assurances a un rôle positif à jouer à savoir :

.../...



1° - Prendre des mesures permettant au marché d'atteindre un taux de sinistre encore plus bas-sensibilisation des assurés, prévention et partant veiller à ce que cette amélioration se traduise concrètement dans les tarifs. Ainsi il est nécessaire que ce service participe de concert avec tous les assureurs maritimes burkinabé, à la révision et à l'établissement du taux à appliquer, la tarification personnalisée, c'est-à-dire au cas par cas ;

2° - Insister auprès des institutions de crédit-banques et autres établissements financiers - afin qu'elles donnent de préférence des crédits documentaires aux souscripteurs de polices d'assurances locales ;

Une autre mesure d'accompagnement pourrait consister pour le Ministère du Commerce et de l'Approvisionnement du peuple, à exiger une police d'abonnement aux grands importateurs comme condition d'obtention d'une licence d'importation. Cependant, il faut reconnaître que certains chargeurs peuvent contourner une telle décision en présentant une police purement fictive alors que les marchandises sont en général assurées à l'extérieur ;

3° - Créer un organisme de réassurance pour retenir au maximum les primes d'assurances maritimes sur le territoire national ;

4° - La plupart des importateurs, nous l'avons déjà dit, étant analphabètes, l'information circule mal ou presque pas. Notre stage dans une des deux compagnies de la place nous a permis de constater que les clients venaient souscrire une assurance maritime à la dernière minute pour ne pas avoir à payer la douane une pénalité équivalente à 25 % de la valeur de la marchandise.

.../...



D'autres tentent même d'annuler l'assurance après la délivrance de leurs marchandises à la douane.

Pour mettre fin à de telles fraudes, le service du contrôle devrait établir, ne serait-ce qu'une fois par trimestre un état de rapprochement entre les marchandises déclarées en douane et celles assurées dans les deux compagnies opérant dans le pays, les écarts donnant lieu aux sanctions.

5° - Enfin, il n'est pas inutile d'organiser chaque année une conférence sur la prévention des sinistres à laquelle participeraient les contrôleurs d'assurances, les assureurs, les transporteurs et les chargeurs, ainsi que les représentants des assurés (Chambre du Commerce). Pour compléter ces différentes mesures un réseau d'information devrait être organisé au niveau du CBC (1) ou de la Chambre du Commerce.

#### 2.1.2 Le Rôle des Compagnies d'assurances

Nous nous limitons essentiellement, sous ce titre à la souscription et la fixation des taux de primes d'assurances maritimes d'une part et aux sinistres et recours d'autre part.

##### 2.1.2.1 Souscription et fixation des taux de primes :

Les entreprises d'assurances, dans le but d'améliorer leurs opérations d'assurances maritimes, devraient observer les mesures suivantes :

1 - Développer la capacité de souscription : cela leur permettra d'absorber la plupart des risques qui leurs seraient proposés et fournir aux importateurs des couvertures adaptées à leur besoin -

---

(1) Conseil burkinabé des chargeurs, déjà cité chargé de négocier le taux de frêt pour les chargeurs burkinabé.



type de police, garanties offertes. A cet effet, les clauses et les conditions doivent être élaborées en fonction de la situation d'enclavé du Burkina, afin de répondre à la fois aux exigences extra-nationales des assurances, au système juridique du pays. Pour cela il est par exemple nécessaire pour la couverture des trajets complémentaires au voyage maritime, que soient prévues les clauses annexes. De plus, du fait de la conjoncture actuelle se traduisant par des tensions politiques des coups d'état et autres mouvements populaires..., les chargeurs devraient prendre des extensions sur les risques de guerre pour assurer une totale sécurité de leurs marchandises.

Une autre raison qui milite en faveur de l'augmentation de la capacité de souscription est que les assureurs burkinabé doivent s'attendre de temps à autre à faire face à des volumes importants dus à une possible accumulation des valeurs en assurances sur facultés soit dans les ports souvent encombrés, soit dans les magasins.

2° - Adapter les conditions des polices aux besoins des assurés : Nous savons que le type de couverture fréquemment accordée est la "FAP-Sauf"(1). Il est donc nécessaire que des explications soient fournies aux assurés afin de les amener à souscrire de plus en plus la "Tous risques".

3 - Rôle d'une association professionnelle : Nous savons que le marché burkinabé de l'assurance est concurrentiel. Ainsi pour améliorer les services que rendent les assureurs, il faut établir les conditions nécessaires à un marché discipliné. Aussi une association professionnelle des assureurs maritimes regroupant tous les assureurs maritimes burkinabé semble-t-elle être un des meilleurs moyens pour éviter la concurrence "sauvage". Le rôle d'une telle association serait entre autre d'établir les statistiques, de suivre l'évolution du marché, d'apporter une assistance en matière de conseil aux importateurs, de mener des négociations avec les autorités publiques, de réviser les plans de coassurance, et de pool et enfin d'échanger des informations avec le CBC, avec les associations similaires des pays voisins

---

(1) Franc d'avarie particulière sauf cf police type en annexe



4 - Pour l'élargissement d'une politique de coassurance : faute de pouvoir créer un organisme national de réassurance il serait souhaitable de développer la capacité de coassurance ou de formation d'un pool. Cette mesure permettrait une utilisation beaucoup plus extensive de la capacité de conservation du marché d'assurance maritime.

Grâce au système de pool, les risques souscrits seront mis en commun puis redistribués aux compagnies en fonction de leur capacité de souscription. La philosophie du pool est qu'il permet de conserver plus facilement les risques qui excèdent la capacité des compagnies prises individuellement dans le pays. Le pool a un double avantage à savoir qu'il réduit au maximum <sup>beaucoup</sup> le versement de réassurance étrangère. et évite la concurrence "malsaine" entre les deux sociétés opérant sur le marché national.

#### 5 - Révision du tarif :

Le tarif appliqué par les compagnies d'assurances au Burkina est fixé par leur siège à Paris, en collaboration avec les réassureurs français de nos sociétés d'assurances. Ce tarif est trop souvent figé. Aussi les compagnies locales doivent-elles adopter une politique qui prend en compte la concurrence internationale et la nécessité d'offrir sur le marché national des produits accessibles à la masse tout en sauvegardant l'équilibre de leur gestion.

#### 2.1.2.2. Sinistres et Recours

1° L'amélioration du service après vente de la branche maritime passe nécessairement par le règlement rapide des sinistres. Il est certes reconnu que le retard dans le règlement des sinistres est souvent occasionné par l'assuré lui-même dans sa lenteur quant à la fourniture des pièces nécessaires à l'app<sup>ré</sup>ciation du dossier sinistre. Mais les assureurs burkinabé devraient comprendre que le prompt règlement du sinistre, améliore leur image de marque et renforce leur-dynamisme- position dans leur propre marché et aussi à l'extérieur.

.../...



4 Pour cela nous insistons, comme nous avons eu à le souligner dans la section précédente consacrée au service du contrôle, sur une nécessité absolue d'organiser chaque année une conférence à laquelle participeraient tous ceux qui ont un intérêt dans l'assurance maritime à savoir : les assureurs, les transporteurs et les chargeurs. Les conclusions, recommandations et résolutions qui sortiraient de cette rencontre devraient être portées à la connaissance des autorités portuaires, des assureurs, des commissaires d'avaries des pays voisins par lesquels transitent les marchandises burkinabé ;

2 - Etant entendu que les statistiques jouent un rôle capital dans une entreprise commerciale en général et dans une compagnie d'assurance en particulier, il serait souhaitable que les sociétés d'assurances burkinabé mettent sur pied ou redynamisent leur service statistique-s'il existe déjà-, ce service permettra à l'association professionnelle des assureurs maritimes de suivre l'évolution générale de ces entreprises afin "d'établir les statistiques nationales globales pertinentes au sujet des opérations de l'assurance maritime, et pour en extraire des conclusions valables"(1). Cela servirait à mesurer l'ampleur et la nature des sinistres réglés ou à régler par type de marchandises et le moyen de transport. Avec si possible l'identification de la partie du voyage où le sinistre s'est produit. Ces mesures particulières, comme nous le verrons au chapitre II de cette deuxième partie, peuvent être adoptées par les assureurs burkinabé en collaboration étroite avec les autorités portuaires, les assureurs des pays riverains voisins du Burkina Faso.

3° Comme nous l'avons souligné au cours de nos précédents développements les recours des assureurs maritimes contre les transporteurs responsables des sinistres n'aboutissent presque pas aux bonnes fins.

---

(1) L'assurance maritime des marchandises Etude du Secrétariat de la CNUCED Page 95./-



Compte tenu de ces difficultés rencontrées, il serait préférable de signer des accords avec les assureurs ivoiriens, togolais ou béninois afin que ces derniers exercent des recours pour le compte des assureurs burkinabé moyennant une commission de l'ordre de 20 à 30 %.

Toutes ces suggestions destinées à promouvoir et à consolider le marché de l'assurance maritime au Burkina seraient superflues en l'absence de l'élément humain chargé de les appliquer. Cet aspect important à notre avis est la formation professionnelle.

Il est généralement admis que les conditions d'assurance, la tarification,....et d'autres éléments dont il faut tenir compte pour l'exploitation de cette branche demandent un personnel hautement qualifié.

Il faudrait mettre l'accent sur la formation, le recyclage du personnel de Direction et surtout du personnel exécutant afin qu'ils soient constamment informés de l'évolution des techniques de l'assurance maritime.

### 2.1.3 Les solutions possibles au niveau des Assurés

La méconnaissance des pratiques et usages en matière d'assurance de la part des assurés peut constituer également une entrave à l'épanouissement du marché de l'assurance maritime. C'est par une information complète qu'on peut susciter l'intérêt des importateurs à l'assurance. L'information doit avoir trait aux points suivants :

- Une démystification de l'assurance maritime c'est-à-dire dissiper le mystère qui entoure cette branche. Sans trop rentrer dans les détails juridiques, les assureurs devraient informer les assurés sur les principes généraux du contrat d'assurance maritime, les obligations de l'assureur et de l'assuré, à la souscription au contrat et à la fin du contrat.
- Une présentation aussi exhaustive que possible des avantages qu'il peut retirer de l'assurance ;



- Les moyens d'information des assurés sont multiples les conférences, les séminaires, les émissions à la radio, bref tous les médias classiques facilitant l'accès à l'information. Ainsi l'assuré pourrait entre autre :

- Déclarer à l'assureur la valeur exacte des marchandises ;
- Communiquer à temps "tous les renseignements utiles relatifs à l'expédition"...(1)

Ainsi par exemple en respectant le délai de trente jours (30) de déclaration de sinistre, cela permettrait à l'assureur d'émettre et de préserver ses recours au cas où la responsabilité d'un tiers serait retenue.

Il est entre autre conseillé aux importateurs burkinabé de souscrire des polices d'abonnement en fonction de la marchandise à couvrir. Car le taux de police d'abonnement est discuté entre l'assureur et l'assuré. Alors que celui de police au voyage est fixé unilatéralement par l'assureur.

- Enfin dans le cadre de la prévention de sinistres, les importateurs burkinabé devraient donner des consignes à leurs fournisseurs européens afin qu'ils soignent davantage l'emballage des marchandises - car il est généralement admis que la plus part des sinistres proviennent de l'insuffisance du système d'emballage.

Nous venons de passer en revue quelques éléments susceptibles sur le plan national de contribuer au développement de l'assurance maritime au burkina.

Mais le marché local, compte tenu de sa situation géographique, particulière, ne peut atteindre son plein épanouissement que s'il baigne dans un environnement favorable. C'est pourquoi les solutions internes devraient être renforcées par l'apport des pays limitrophes, véritables portes d'entrée et de sortie du Burkina Faso.

## 2.2 Esquisse de solutions au niveau extranational

Après avoir analysé quelques solutions "nationales", l'on peut envisager des solutions sur le plan extérieur qui sont de nature à améliorer l'assurance maritime au Burkina Faso.

---

(1) Chef Chapitre V article 15 de la police type d'assurance maritime sur facultés



Il s'agirait dans un premier temps de la collaboration entre les assureurs burkinabé et leurs homologues des pays riverains ; ensuite de l'ouverture des bureaux directs des entreprises d'assurances burkinabé dans les pays riverains ayant des débouchés sur la mer.

### 2.2.1 Collaboration entre les assureurs burkinabé et les assureurs des pays riverains voisins

Nous évoquerons successivement la nécessité de la coopération bilatérale et de la coopération multilatérale.

#### 2.2.1.1 La coopération bilatérale

La coopération préconisée ici peut se situer à plusieurs niveaux :

- 1°/ Il serait nécessaire que les assureurs en association avec le service du contrôle demandent aux pays de transit des marchandises du Burkina d'assouplir certaines prescriptions et/ ou pratiques préconisant que les marchandises transportées par voie maritime ou terrestre à destination des pays de l'intérieur soient assurées par les assureurs côtiers. Ce qui pourrait constituer un avantage "pour la balance de paiement des pays sans littoral, en encourager la stabilité financière et l'élargissement des marchés locaux"...(1)

Cette mesure permettrait aux assureurs burkinabé d'assurer les importations sur la base de contrats "de bout en bout" ou "de magasin en magasin".

- 2°/ Les assureurs burkinabé pourraient négocier et signer des accords avec les assureurs Togolais ou Ivoiriens en vue de les faire participer dans la couverture des "risques burkinabé". Ces accords consisteraient à céder une part des risques souscrits à ces assureurs côtiers soit sous forme de coassurance, soit sous forme de réassurance.

---

(1) Problèmes relatifs à l'assurance des marchandises dans les pays en voie de développement sans littoral. Etude du Secrétariat de la CNUCED Page 8



Dans le cas d'une réassurance, la quote part sera le traité le mieux indiqué pour réaliser le partage de sort. Il faudrait veiller à ce que ce pourcentage de participation soit suffisant, car un taux faible entraînerait une hésitation de la part des assureurs côtiers à exposer les frais nécessaires à la prévention ou à la réduction des sinistres. La collaboration ici serait adaptée au type de marchandises, les marchandises les moins vulnérables (fer à béton par exemple) étant exclues ceci pour éviter une sortie excessive de devises. Cette collaboration est précieuse surtout pendant le chargement ou le déchargement des marchandises au port. Car il est évident que les assureurs burkinabé n'ont pas les moyens pour surveiller des marchandises en transit dans les pays riverains ; ni maîtriser le règlement des sinistres survenus hors de leur territoire. Cette entente est hautement nécessaire quand on sait que la plus part des ports des pays côtiers sont encombrés, prolongeant ainsi la durée de transit des marchandises, ce qui pose des problèmes supplémentaires ;

3°/ Une autre forme de collaboration possible serait la gestion et la prévention communes des sinistres. Des entreprises spécialisées dans les pays côtiers, moyennant rémunération, pourraient être chargées du contrôle, de l'emmagasiner et de la manutention des marchandises à destination du Burkina. Cette rémunération se ferait sur une base forfaitaire ou en fonction du volume des marchandises passant par les ports où s'exerce le contrôle.

Du fait que le recours contre le transporteur maritime aboutit difficilement à cause de l'éloignement, les assureurs burkinabé peuvent signer des accords avec leurs homologues de la côte pour l'exercice des recours maritimes pour leur compte contre une commission.

Toutefois, des problèmes se posent quant à la forme que doit revêtir la coopération avec les assureurs côtiers. Au niveau des frais exposés pour la prévention au port, on pourrait envisager un partage de ces frais entre les assureurs côtiers et leurs homologues du burkina dans la même proportion que les primes réassurées ou coassurées.



Cela vaut également pour toutes les autres dépenses.

Cette intégration permettrait d'une part d'augmenter les aliments de primes et d'autre part de faciliter la prévention, la gestion des sinistres ainsi que le suivi des recours contre des armateurs.

#### 2.2.1.2 A l'échelon multinational

Dans la perspective du développement de la coopération sud-sud, l'assurance maritime pourrait constituer un privilégié terrain d'expérience.

Comme nous l'avons déjà dit, le marché de l'assurance maritime au burkina souffre de certaines faiblesses qui lui sont particulières. Qu'il s'agisse de la souscription, de la fixation de taux de primes ou du règlement des sinistres. Il est pratiquement impossible à un assureur burkinabé d'avoir des renseignements fiables sur la navigabilité d'un navire transportant des marchandises qu'il assure, sur la situation exacte des ports des pays riverains. Or ces informations peuvent être fournies par les organismes internationaux des assurances maritimes. A cet égard un certain nombre de procédures devraient être adoptées.

1°/ Il serait nécessaire qu'il y ait un accord entre le le Burkina, tous les pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest d'une part, et les autres pays côtiers de la même sous région d'autre part. Aux termes de cet accord les pays riverains s'occuperaient des sinistres, des problèmes de souscription de l'assurance des pays sans littoral dans leur pays respectif. Au niveau de la sous-région, les clauses de cet accord pourraient être annexées au traité du protocole A/P1/5/82 (1) de Cotonou créant la carte brune de la CEDEAO (2) ;

2°/ La création de services collectifs d'assurance pour les assureurs maritimes de la sous-région Ouest Africaine pour la gestion commune de certains risques.

---

(1) Assur info-Revue des cadres d'assurance Sénégalais n° 3  
Décembre 1985 Page 27

(2) Communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest.



Ainsi dans l'esprit du plan d'action de Lagos, une coopération sous régionale et régionale pourrait sans doute déboucher sur la création d'une fédération Ouest africaine des assureurs maritimes. Cette organisation professionnelle pourrait organiser périodiquement des séminaires d'échanges d'expériences et d'idées.

### 2.2.2 Ouverture possible des bureaux directs dans les pays riverains voisins

Comme souligné au chapitre préliminaire, la majeure partie des importations du Burkina passent par Abidjan en Côte d'Ivoire et Lomé au Togo. A cet effet une autre solution au développement du marché burkinabé de l'assurance maritime serait la représentation des assureurs burkinabé dans les villes portuaires de ces pays.

Cette alternative consisterait à détacher du personnel pour créer une antenne (bureau direct) à Abidjan et à Lomé dont le rôle serait de s'occuper des intérêts des assureurs burkinabé dans ces pays. C'est une solution idéaliste, élégante...

Toutefois, une étude de rentabilité devrait être faite au préalable pour que l'implantation de telles structures n'entraîne pas un alourdissement des frais généraux de la branche. Cette antenne aurait la charge de diriger les expertises, d'aider les assurés à formuler à temps leurs réserves et de mieux situer les responsabilités en cas de dommages ou de pertes.

Après avoir analysé point par point les obstacles qui freinent le développement de l'assurance maritime (cf supra) auxquels nous avons proposé des solutions spécifiques, il nous appartient maintenant d'envisager succinctement l'avenir des compagnies d'assurance opérant au Burkina, et cela à deux niveaux :

- Au niveau interne : En dépit des problèmes ci-dessus cités, le marché de l'assurance maritime au Burkina Faso voit des signes d'espoir poindre à l'horizon.

.../...



En effet, cette catégorie est en passe d'occuper la seconde place, voire la première place sur le marché global de l'assurance dans ce pays.

A titre d'exemple le chiffre d'affaires de la branche maritime d'une société occupant environ 45 % de la part du marché burkinabé de l'assurance est passé de 61 919 585 F CFA pour l'année 1984 à 95 100 609 FCFA pour les seuls premier et deuxième trimestres de l'année 1985 (1).

A cela il faut ajouter le niveau de formation de plus en plus élevé des cadres d'assurances. Il en résultera certainement une maîtrise dans la gestion des contrats, des sinistres facultés maritimes. La croissance des entreprises d'assurances nécessitera également leurs réorganisation pour tenir compte des besoins de plus en plus croissants des clients.

- Au niveau Externe : l'application du plan d'action de Lagos et l'avènement de la CEAO-CEDEAO devront permettre aux entreprises d'assurance Bur<sup>ki</sup>nabé de développer leur marché au-delà des frontières nationales afin d'exploiter les situations qui leur sont favorables. Elles devront faire appel de plus en plus aux nouvelles techniques de gestion comme l'informatique... Il faudra analyser, adapter les contrats d'assurance aux besoins du public ; étudier le marché sans sacrifier la qualité du service en réduisant le temps d'attente.

---

(1) cf Notre rapport de stage à Foncias



# CONCLUSION

## G E N E R A L E

Au cours de notre travail, nous avons pu démontrer qu'il existe des problèmes généraux et spécifiques liés à la situation du Burkina Faso, susceptibles de constituer des goulots d'étranglement au développement et à l'épanouissement de l'assurance maritime sur facultés.

Il nous a paru nécessaire pour cela d'analyser brièvement dans un chapitre préliminaire comment les situations économique, géographique, la position du Burkina Faso par rapport aux ports des pays riverains peuvent influencer l'industrie de l'assurance maritime sur facultés.

S'agissant de la présentation du marché burkinabé de l'assurance maritime, la première partie nous a apporté des précisions.

En effet, nous avons d'abord abordé la situation de la branche maritime au Burkina Faso, après l'avoir analysé c'est-à-dire son organisation, une étude comparative de la catégorie maritime et celle de l'automobile ; son impact sur le marché global nous avons abouti aux conclusions suivantes :

- Le marché de l'assurance maritime est très étroit, c'est même l'un des plus petits marchés de la CICA ;
- Pour le moment, la branche automobile reste la première, en ce qui concerne le chiffre d'affaires, mais que la catégorie maritime qui présente des bons résultats est en passe d'occuper le second rang voire même la première place ;
- Toutefois, il existe des insuffisances découlant du fonctionnement même du marché des attitudes des opérateurs économiques, malgré les mesures réglementaires existant notamment en matière de domiciliation de l'assurance maritime sur facultés. Ces dispositions réglementaires présentent des avantages énormes pour les assurés, les assureurs et surtout pour l'économie burkinabé.



Mais elles n'ont pas atteint les résultats escomptés compte tenu du fait de la situation enclavé du pays notamment.

Nous avons souligné dans la deuxième partie que des solutions générales et spécifiques, adaptées à la situation du pays sans littoral existaient. Notre étude a précisé ces difficultés et nous a permis d'esquisser des suggestions à l'échelon national d'abord. Car à notre avis les solutions possibles ne peuvent que venir des parties intéressées à l'assurance maritime à savoir les autorités publiques, les assureurs et les assurés.

A l'échelon régional, nous avons surtout insisté sur la coopération étroite entre les assureurs burkinabé et leurs homologues des pays par lesquels transitent les marchandises à destination du Burkina.

En définitive, nous estimons que le sous secteur de l'assurance maritime sur facultés peut et doit avoir une place de choix dans le marché global de l'assurance au Burkina, et que des perspectives prometteuses peuvent s'ouvrir à cette branche à condition toutefois que les pouvoirs publics, les assureurs et les agents économiques prennent en compte les critiques, les remarques et les suggestions des uns et des autres.

Cependant, le problème de l'assurance maritime sur facultés ou de l'assurance tout court au Burkina Faso, dans les pays sans littoral et même dans tous les pays africains et du tiers monde en général, doit être rattaché à un problème plus large à savoir celui des relations Nord-Sud, problème qui a fait et continue de faire couler beaucoup d'encre.

C'est pourquoi les pays dits "en voie de développement" devraient adopter les résolutions et les recommandations de la CNUCED en vue de "maîtriser" leur commerce extérieur. Il s'agit de suivre toutes les mutations susceptibles de favoriser notre développement économique et social.

Pour cela, des moyens allant de l'information générale et précise des agents économiques à la formation des cadres <sup>en</sup> passant par leur sensibilisation aux problèmes de l'assurance devraient être mis surplace./-



///-) N N E X E S  
-\*-\*-\*-\*-\*-\*-\*



# B I B L I O G R A P H I E

## 1. LIVRES

- Collection Ecole nationale d'assurance  
L'assurance : Théorie, pratique, comptabilité,  
Tome 1 Vème Edition.
- René Perillier  
Manuel de l'assureur maritime
- René RODIERE :  
Droit maritime : ventes maritime, Edition  
Dalloz 1983.

## 2. REVUES, JOURNAUX, RAPPORTS

- Carrefour Africain : Hebdomadaire National  
d'information du Burkina Faso, n° 918 du  
17 Janvier 1986.
- REVUE IIA : Assurance Transports  
en Afrique n° 3 Juillet 1966,
- REVUE IIA : Le marché d'assurance :  
au Mali et en Haute Volta n° 5, Juillet 1977.
- REVUE ASSURANCE INFO : Journal de liaison de  
l'association sénégalaise des cadres de l'assu-  
rance, N° 03 Décembre 1985.
- ANNUAIRE STATISTIQUE du commerce international,  
Volume II. Edition Nations Unies, New York 1985
- MANUEL DE STATISTIQUE du commerce international  
et du développement, 1985 supplément Edition des  
Nations Unies, New York 1985.
- RAPPORTS
- MAMOUR THIAW La promotion de l'assurance maritime  
dans un pays en voie de développement, l'exemple  
du Sénégal IIA Octobre 1977
- KANCHO Aristide Emile : L'assurance maritime des  
marchandises à l'importation en République Populai-  
re du BENIN. IIA 1980-1982

.../...



- SAWADOGO Laurent.  
Rapport de Stage à FONCIAS : structure,  
organisation et l'assurance maritime sur  
facultés, Octobre 1985.
- Etude du Secrétariat de la CNUCED  
l'assurance maritime des marchandises  
Genève, 27 Octobre 1975.
- Etude du secrétariat de la CNUCED  
les problèmes relatifs à l'assurance  
des marchandises dans les pays en voie  
de développement sans littoral.
- COURS
- Mr AMADOU SECK  
Cours du droit des Transports  
1ère année de la 7ème Promotion de  
l'IIA Mars 1985.
- Mr DAVANNE  
Cours de l'assurance maritime et  
transports, 1ère année de la 7ème  
promotion de l'IIA Avril 1985./-



DAI

Reçu le 11-09-84

REPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA  
Unité - Travail - Justice

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

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

CONSEIL NATIONAL DE LA REVOLUTION

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

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

VU la Proclamation du 4 Août 1983 ;

VU l'ordonnance n°83-001/CNR du 4 Août 1983, portant  
création du Conseil National de la Révolution ;

VU le décret n°83-021/CNR/PRES du 24 Août 1983, portant  
composition du Gouvernement de la République de Haute-Volta ;

VU la Loi n°37/63/AN du 24 Juillet 1963, fixant la réglementation  
applicable en Haute-Volta aux organismes d'assurance de toute  
nature et aux opérations d'assurance.

LE Conseil des Ministres entendu en sa séance du 2 novembre 1983,

( ) R D O N N E :

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

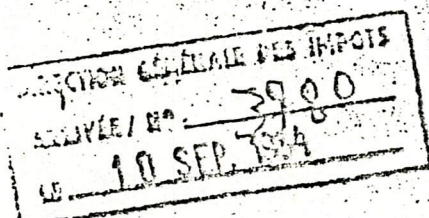
Cette assurance peut être souscrite soit directement auprès de l'organisme visé à l'alinéa précédent, soit par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurance en Haute-Volta.

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

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

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

.../...





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



le 327 Décembre 1983

Capitaine Thomas SANKARA. -



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

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

DECRETE :

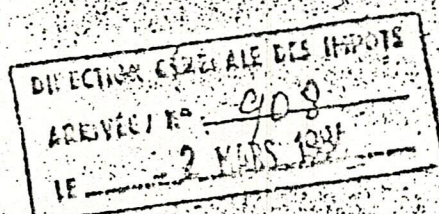
ARTICLE 1er : L'Obligation d'assurance instituée par l'article 1er de l'Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES du 27 Décembre 1983, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède Cin Cent Mille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

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

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

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

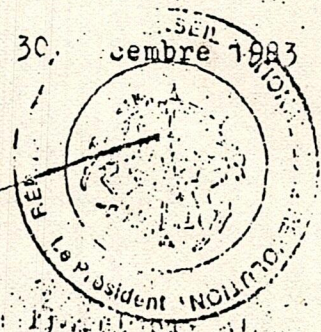
ARTICLE 5 : Les formalités douanières en vue de l'enlèvement des marchandises ou facultés importées doivent être subordonnées à la production du Document justificatif d'assurance visé à l'article 4 ci-dessus.





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

OUAGADOUGOU, le 30, septembre 1983



Capitaine Thomas SANKARA

Ministre des Finances

stin Damo B. R.O.



# POLICE

## D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

### CONDITIONS GÉNÉRALES

*Le Présent contrat est régi tant par le code de commerce que par les décrets et la législation en vigueur en Haute Volta ainsi que par les conditions générales et particuliers qui suivent*

#### CHAPITRE PREMIER. — OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

##### ARTICLE PREMIER. — Transports assurés.

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien, accessoire d'un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi, dans son ensemble, par les principes qui gouvernent l'assurance maritime et par les dispositions qui suivent.

ARTICLE 2. — 1° Principaux modes d'assurance. — Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions « Tous risques », soit aux conditions « Franc d'avaries particulières sauf (F.A.P. sauf) ». A défaut de stipulation expresse accordant la garantie « Tous risques », elles sont assurées aux conditions « F.A.P. sauf ».

2° Assurance « Tous risques ». — Dans l'assurance « Tous risques », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements de force majeure.

3° Assurance « F.A.P. sauf ». — Dans l'assurance « F.A.P. sauf », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur ; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces ; vole d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ; déraillement ; heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute d'arbres ; rupture de digues ou de conduites d'eau ; éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés ; éruption volcanique et tremblement de terre.

4° Dispositions communes aux deux modes d'assurance. — Sont également aux risques des assureurs les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police.

Les assureurs garantissent, en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu.

Les risques à la charge des assureurs demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcée ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de baraterie de patron.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurance.

5° Les parties demeurent libres de convenir de tout autre mode d'assurance.

##### ARTICLE 3. — Chargements sur le pont.

Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions « F.A.P. sauf ». Elles sont couvertes, en outre, moyennant surprime, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'enlèvement par la mer, à charge par l'assuré de faire connaître ce mode de chargement aux assureurs dès qu'il en aura eu connaissance.

##### ARTICLE 4. — Facultés non couvertes.

La présente police ne couvre pas les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés et qu'ils n'aient fait l'objet d'une acceptation spéciale.

Les colis postaux, même avec valeur déclarée, ne sont couverts que moyennant convention et primes spéciales.

##### ARTICLE 5. — Facultés chargées sans connaissance.

Lorsque les objets assurés ont été chargés sans connaissance ou sans lettre de voiture ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, les assureurs renoncent à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'assuré et par une attestation du transporteur.



**ARTICLE 6. — Clauses du titre de transport.**

Les assureurs acceptent les conséquences des clauses des connaissements, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

**CHAPITRE II. — RISQUES EXCLUS**

**ARTICLE 7. — Risques exclus dans tous les cas.**

Les assureurs sont affranchis de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences :

a) Amendes; confiscations; mises sous séquestre; réquisitions; violation de blocus; contrebande; commerce prohibé ou clandestin; dommages-intérêts; saisies conservatoires, saisies-exécution ou autres saisies, les assureurs demeurant également étrangers à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les objets assurés.

b) Vice propre de l'objet assuré; vers et vermines; mesures sanitaires ou de désinfection; influence de la température; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

c) Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.

d) Retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés; différence de cours; frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestarie; frais de magasinage, de séjour ou tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2; préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que de tous obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.

**ARTICLE 8. — Risques exclus à moins de stipulation contraire.**

Sauf convention et primes spéciales, les assureurs sont également affranchis des risques suivants et de leurs conséquences :

a) Guerre civile ou étrangère; hostilités; représailles; captures; saisies; arrêts, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques; explosion de torpilles, mines, bombes ou autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que piraterie et actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

b) Emeutes; mouvements populaires; grèves; lock-out et autres faits analogues.

c) Risques de vol en général et de pillage; disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

**CHAPITRE III. — TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS**

**ARTICLE 9. —** *les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent le terre-plein pour être embarquées sur le navire et finissent au moment où elle entre dans les magasins sous douane du transitaire qui les réceptionne pour le compte du propriétaire.*

Toutefois, au lieu de destination, la garantie des assureurs dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, sauf convention et surprime spéciales, excéder un délai de trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre véhicule de transport; ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

2° **Ports de La Plata.** — Pour les marchandises débarquées dans les ports de La Plata, le risque d'incendie cessera à l'arrivée des facultés assurées en magasins, entrepôts, docks publics ou privés, douanes, etc... et, au plus tard, dans les dix jours de la mise à terre dans lesdits ports, si l'entrée dans ces différents endroits n'a pas eu lieu dans ce délai.

**ARTICLE 10. — Prise de livraison anticipée.**

Toute prise de livraison des objets garantis effectuée par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre, fait cesser les risques pour les assureurs.

**ARTICLE 11. — Prolongation de la durée du voyage assuré.**

Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, sans surprime en cas d'escales directes, et éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escales, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police.

**CHAPITRE IV. — VALEURS ASSURÉES**

**ARTICLE 12. —**

1° **Quotités de surévaluation autorisées.** — Nonobstant toutes valeurs agréées, les assureurs peuvent, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20 %.



La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

2° **Valeur à destination.** — Si, toutefois, le réclamateur établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie au paragraphe précédent, est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les Pouvoirs Publics ou les Groupements qualifiés ou, à défaut, par les courtiers assermentés.

3° **Facultés vendues.** — Si l'assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

4° **Déclaration définitive de valeur après sinistre.** — Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement en vertu des trois paragraphes ci-dessus, ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'assuré pour les expéditions antérieures de même nature.

## CHAPITRE V. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

### ARTICLE 13. — Prime.

La prime entière est acquise aux assureurs dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains des assureurs au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie. Elle est valablement payée entre les mains du courtier-juré.

Faute de paiement dans les huit jours au plus tard de cette remise, les risques auxquels est afférente la prime non payée seront, sans qu'il soit besoin d'aucune sommation ni mise en demeure, automatiquement suspendus jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré, en exécution du contrat, et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

Les dispositions du deuxième alinéa du présent article ne sont pas applicables aux polices d'abonnement.

### ARTICLE 14. — Taxes, droits et impôts.

Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

### ARTICLE 15. — Renseignements relatifs à l'expédition.

L'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous renseignements utiles relatifs à l'expédition.

Il doit notamment leur faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et leur déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 35, les expéditions par navires visés aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse, et sous réserve de ce qui est dit à cet article 35 pour les polices d'abonnement.

### ARTICLE 16. — Mesures conservatoires, sauvetage, recours.

1° Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'on puisse opposer aux assureurs d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de leur responsabilité.

Les assureurs peuvent, notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pourvoir eux-mêmes à la réexpédition des objets assurés à leur destination. L'assuré devant leur prêter son plein concours, notamment en leur fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

2° L'assuré doit également prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

3° L'assuré est responsable, dans la mesure du préjudice causé aux assureurs, de sa négligence ou de celle de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés, représentants ou ayants droit, à prendre les mesures conservatoires prévues au présent article.

4° Toute indemnité reçue de toute personne responsable et devant profiter à l'assuré, à l'expéditeur, au destinataire ou à leurs représentants ou ayants droit, viendra en déduction des sommes dues par les assureurs, dans la proportion des intérêts respectifs de chacun.

### ARTICLE 17. — Subrogation.

Les assureurs qui ont payé l'indemnité d'assurance sont subrogés dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quitittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

## CHAPITRE VI. — CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

### ARTICLE 18. — Constatations contradictoires.

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser, pour les constatations, aux Commissaires d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France et, à leur défaut, à ceux du Lloyd's de Londres, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. A défaut de Commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser au Tribunal de Commerce dans les ports français, ou au Consul de France dans les ports étrangers; à leur défaut, à l'au-



torité locale compétente.

Les assureurs sont en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le Commissaire d'avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention du Commissaire d'avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par les assureurs si les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert, et ce, alors même qu'ils seraient tenus de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée.

#### ARTICLE 19. — Délai pour les constatations.

Les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer les constatations prévues au premier alinéa de l'article 18 dans les trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées, à destination, du navire transporteur ou autre véhicule de transport. Ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Cependant, lorsque, exceptionnellement, le séjour à destination aura été couvert pour une durée supérieure à ces délais de trente ou de quinze jours, le délai prévu pour les constatations sera prolongé jusqu'à l'expiration du délai assuré.

Les délais prévus aux deux alinéas qui précèdent seront prolongés de trois jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois jours avant leur expiration.

## CHAPITRE VII. — REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

#### ARTICLE 20. — Mode de règlement.

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et par pour-compte.

#### ARTICLE 21. — Détermination du montant incombant aux assureurs.

1° L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

2° Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant aux assureurs au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3° Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où les assureurs jugent utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets, avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge des assureurs, si les avaries constatées sont elles-mêmes à leur charge, alors même qu'ils seraient tenus de payer, tant pour les frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée du tout, et ce, par dérogation à l'article 27 ci-après. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

#### ARTICLE 22. — Franchise.

La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou frainte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge des assureurs.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5 %). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 3 de l'article 2 seront réglées sans franchise sur tous colis autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avarie commune.

#### ARTICLE 23. — Contributions d'avarie commune.

1° Les contributions d'avarie commune incombent aux assureurs proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge, la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'assuré à titre de contribution.

2° Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par les assureurs dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation des assureurs devra demeurer



finalement la même que s'ils avaient attendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par les assureurs s'engagent solidairement à leur en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à leur verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telle qu'elle ressort du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires. —

#### ARTICLE 24. — Délaissement.

1° Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas qui suivent : —

a) En cas de perte sans nouvelles : au long cours, après trois mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après six mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire; au cabotage, après deux mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après quatre mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire.

Ces délais courent de la date des dernières nouvelles et la perte, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date de ces nouvelles.

L'assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire transporteur et de sa non arrivée. —

S'il est apporté par les circonstances obstacle à la transmission normale des nouvelles, les délais ci-dessus ne courent pas et le délaissement ne sera pas recevable tant que durera cet empêchement.

b) Dans le cas de vente pour cause d'avarie matérielle des objets-assurés par suite d'un événement couvert, ordonnée ailleurs qu'au point ou au port de départ ou de destination de la marchandise, à moins que le navire transporteur, après avoir quitté le port de départ, n'ait été contraint d'y rentrer en relâche. —

c) Dans le cas où, par suite d'un événement couvert, le navire transporteur serait reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage si, passé les délais fixés ci-après, les objets assurés n'ont pas pu être transportés à destination, ou, tout au moins, n'ont pas commencé à être rechargés à cet effet sur un autre navire ou un autre véhicule de transport.

Ces délais sont : de quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou îles d'Europe, ou sur le littoral de l'Asie ou de l'Afrique bordant la Méditerranée ou la Mer Noire, ou enfin sur les côtes ou îles de l'Atlantique hors d'Europe; de six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou îles.

Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par l'assuré aux assureurs. —

Si l'événement est survenu en un point où la navigation a été interrompue par la glace ou par une autre cause quelconque, les délais ci-dessus seront prolongés du temps pendant lequel l'accès de ce lieu aura été notablement empêché.

d) Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, le montant à la charge des assureurs des dommages ou pertes matériels résultant d'un événement couvert et déterminés comme il est dit aux articles 18 à 21, atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

2° Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs, auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété. —

#### ARTICLE 25. —

1° **Paiement de l'indemnité d'assurance.** — Les indemnités dues par les assureurs sont payables comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces, sans qu'il soit besoin de procuration, et contre remise de l'original de la police ou de l'avenant d'application, ou après mention du paiement sur ces documents.

2° **Compensation avec les primes.** — Lors du paiement des sommes incombant aux assureurs, toutes primes dues par l'assuré sont compensées avec l'indemnité due par eux.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmise à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, les assureurs ne pourront compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant.

#### ARTICLE 26. — Prescription.

1° Il est convenu que les actions dérivant du présent contrat d'assurance seront prescrites dans les délais ci-après, sans qu'en aucun cas ces délais puissent dépasser le délai prévu à l'article 432 du Code de Commerce.

L'action d'avarie particulière et l'action en délaissement prévue à l'alinéa d) du paragraphe 1° de l'article 24 seront prescrites un an après la date du certificat d'expertise ou de contre-expertise ou, à défaut, de toute autre pièce justificative.

Dans les cas prévus aux alinéas a) et c) du paragraphe 1° de l'article 24, l'action en délaissement sera prescrite un an après l'expiration des délais qui y sont indiqués et, dans le cas de l'alinéa b) du même paragraphe, un an après la vente.

L'action en remboursement d'une contribution d'avarie commune sera prescrite un an après le versement de cette contribution par l'assuré ou par ses représentants ou ayants droit.

Toute autre action dérivant du contrat d'assurance sera prescrite dans les conditions de l'article 432 du Code de Commerce.

2° Le délai d'un an stipulé au paragraphe qui précède sera interrompu par la remise aux assureurs, avant son expiration, des pièces justificatives de la réclamation de l'assuré; il commencera alors à courir le jour où les assureurs auront fait savoir à l'assuré, ou à ses représentants ou ayants droit, ou au courtier, la suite qu'ils entendent donner à cette réclamation.

Il est dérogé à l'article 435 du Code de Commerce, mais uniquement en ce qui concerne l'action de l'assuré contre les assureurs.



**ARTICLE 27. — Limitation des engagements des assureurs.**

Il n'existe aucune solidarité entre assureurs, chacun d'eux n'étant engagé, sur le montant de l'indemnité leur incombant, qu'au prorata de la somme par lui couverte sur les objets assurés, laquelle forme, dans tous les cas, la limite de ses engagements.

Sous la seule réserve de ce qui est dit au dernier alinéa de l'article 18 et au paragraphe 3 de l'article 21, l'assureur ne peut pas être tenu de payer au delà et il en est ainsi, sauf pour les polices d'abonnement, alors même que la valeur d'assurance n'aurait été indiquée par l'assuré qu'à titre provisoire.

**CHAPITRE VIII. — NULLITE OU RESILIATION DE L'ASSURANCE**

**ARTICLE 28. — Risques non commencés dans les deux mois.**

Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

**ARTICLE 29. —**

**1° Suspension notoire de paiements. — Non-paiement d'une prime échue.** — En cas de suspension notoire de paiements de l'assuré ou en cas de non-paiement d'une prime échue, les assureurs peuvent, après mise en demeure infructueuse faite à l'assuré, ou à son domicile connu par les assureurs, d'avoir à payer dans les vingt-quatre heures, suspendre ou résilier sans délai la police.

La police suspendue reprend, pour l'avenir, ses effets le lendemain, zéro heure, du jour où la prime arriérée et, s'il y a lieu, les frais, auront été payés aux assureurs.

Nonobstant cette suspension, les assureurs pourront toujours résilier sans délai la police tant que la prime arriérée et, s'il y a lieu, les frais, ne leur auront pas été payés.

La mise en demeure et la suspension ou la résiliation sont valablement notifiées par lettres recommandées et peuvent faire l'objet d'une seule et même notification.

**2° Faillite ou liquidation judiciaire.** — En cas de faillite ou de liquidation judiciaire de l'assuré, toute assurance dont la prime, même non échue, n'a pas été payée est, de plein droit, annulée, à moins que, dans les quarante-huit heures du jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire, le syndic ou le liquidateur judiciaire ne se soit engagé au paiement de cette prime comme dette de la masse.

Toutefois, la police d'abonnement subsiste au profit de la masse des créanciers pour toutes applications faites postérieurement au jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire, la masse devenant débitrice directe envers les assureurs du montant des primes y afférentes, sans préjudice du droit, pour les assureurs, comme pour la masse, de résilier sans délai la police, même par lettre recommandée.

**3° Election de domicile.** — L'assuré, le syndic de faillite et le liquidateur judiciaire résidant hors de France continentale sont présumés, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier, et toutes notifications de mise en demeure et de suspension ou de résiliation pourront être valablement effectuées à ce domicile élu.

**4° Effets de la suspension et de la résiliation.** — La suspension et la résiliation prévues au présent article produisent leurs effets pour toute assurance en cours, ainsi que pour toute police d'abonnement souscrite au nom de l'assuré, les assureurs renonçant, sans préjudice de tous dommages-intérêts, à la prime du risque en cours et à toutes applications ultérieures. Il n'est pas dérogé aux dispositions du 2° alinéa de l'article 13 et, en conséquence, la prime afférente au risque automatiquement suspendu en vertu des dites dispositions demeure acquise aux assureurs.

**5° Réciprocité des mêmes droits.** — En cas de faillite, de liquidation judiciaire ou de suspension notoire de paiements d'un assureur, l'assuré a, à l'égard de cet assureur, la réciprocité des droits conférés aux assureurs par les paragraphes qui précèdent.

**6° Tiers de bonne foi.** — La suspension ou la résiliation notifiée par les assureurs demeure sans effet à l'égard du tiers de bonne foi, auquel la police ou l'avenant d'application aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation. Il en est de même de l'annulation prévue au premier alinéa du paragraphe 2 du présent article, si le titre est antérieur au sinistre et au jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire. Dans l'un comme dans l'autre cas, les assureurs ont droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis au tiers de bonne foi. Il n'est pas dérogé aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 13.

**ARTICLE 30. — Présomption de connaissance immédiate des nouvelles concernant les objets assurés.**

Par application de l'article 365 du Code de Commerce, l'assuré et les assureurs sont toujours présumés avoir reçu connaissance immédiate des nouvelles concernant, soit les objets assurés, soit le navire ou le véhicule transporteur, et qui sont parvenues, par un moyen quelconque, au lieu où ils se trouvent respectivement, même à des tiers inconnus d'eux.

En conséquence, toute assurance, même stipulée faite sur bonnes ou mauvaises nouvelles, est nulle s'il est justifié que la nouvelle de l'arrivée des objets assurés ou d'un sinistre concernant ces objets ou le navire ou le véhicule transporteur était connue, soit au lieu où se trouvait l'assuré avant l'ordre d'assurance donné, soit sur la place de la souscription des risques, sans qu'il soit besoin d'administrer aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par l'assureur.



Quiconque, après avoir donné de bonne foi un ordre d'assurance, apprend un sinistre concernant les objets assurés ou le navire ou le véhicule transporteur avant d'être avisé de l'exécution de cet ordre, est tenu de donner aussitôt contre-ordre, même par le télégraphe ou le téléphone, à peine de nullité de la police, laquelle sera maintenue si le contre-ordre ainsi donné n'arrive qu'après l'exécution de l'ordre d'assurance.

Il est entièrement dérogé aux articles 366 et 367 du Code de Commerce.

Le présent article ne s'applique à la police d'abonnement que pour les aliments en risque au moment de sa souscription et pour les aliments prévus à l'alinéa b) du premier paragraphe de l'article 32.

## CHAPITRE IX. — COMPETENCE

### ARTICLE 31. —

1° Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs, même en cas de pluralité des défendeurs ou d'actions en garantie, ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit.

## CHAPITRE X. — DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

### ARTICLE 32. — Fonctionnement de la police.

1° L'assuré s'oblige à déclarer en aliment aux assureurs, et les assureurs s'obligent à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

a) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite aux assureurs dans les huit jours au plus tard de la réception des avis nécessaires; ce délai est réduit à trois jours (dimanches et jours fériés non compris) pour les voyages au cabotage français.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs.

2° L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3° Faute par l'assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police d'abonnement est souscrite, toute réclamation produite sous l'empire de la police sera de plein droit irrecevable, quelle que soit la date à laquelle s'est produit le sinistre qui en fait l'objet, et les assureurs pourront résilier sans délai la police, sans préjudice du droit pour eux d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées ainsi que le remboursement des sommes réglées par eux pour des sinistres survenus postérieurement à l'inobservation par l'assuré des dites obligations.

4° Les assureurs pourront toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.

### ARTICLE 33. — Accumulation des objets assurés.

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 27, le plein maximum souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements des assureurs. En cas d'accumulation des objets assurés, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port final de destination, les assureurs ne peuvent être responsables pour une somme supérieure à ce plein maximum.

Les facultés qui, à l'insu de l'assuré, seraient chargées sur un navire autre que le navire désigné au connaissance, ou qui seraient transbordées soit avant, soit après le départ du navire, demeureront valablement assurées, alors même que, de ce fait, le plein maximum énoncé par navire se trouverait dépassé; il en sera de même en cas d'accumulation, à l'insu de l'assuré, dans tout autre lieu que les lieux prévus à l'alinéa précédent.

### ARTICLE 34. — Navires transporteurs.

1° Les taux de prime fixés d'autre part ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur navires en fer ou en acier, naviguant à la vapeur ou exclusivement à l'aide de moteurs, qui



appartiennent aux lignes privilégiées désignées par le Syndicat des Compagnies d'Assurances Maritimes et Transports, ou sur navires en fer ou en acier naviguant à la vapeur ou exclusivement à l'aide de moteurs, âgés de moins de vingt ans et cotés comme suit à l'un des Registres ci-après :

Bureau Veritas 3/3 I. I.  
Lloyd's Register 100 A. I.  
American Record A. I.  
British Corporation B. S.

Germanischer Lloyd 100 A.  
Japanese Corporation N. S.  
Norske Veritas I. A. I.  
Registro Italiano 100 A. I. I.,

à la condition que tous ces navires effectuent la navigation pour laquelle ils ont été cotés lors de leur construction.

2° Des primes spéciales sont à fixer pour tous navires, même affrétés, n'entrant pas dans les conditions ci-dessus, de même que pour tous navires de nationalité argentine, brésilienne, chilienne, grecque, panaméenne, péruvienne, turque ou uruguayenne, quels que soient leur cote ou leur âge, à moins qu'il ne s'agisse de navires appartenant à un armement agréé par les assureurs et remplissant en outre les conditions prévues au premier alinéa du présent article.

Il en est de même pour les navires ayant battu pavillon grec et quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, s'ils appartiennent à des armateurs grecs ou sont gérés par des personnes de nationalité grecque.

3° Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteur auxiliaire ne seront couverts que moyennant convention spéciale.

**ARTICLE 35. — Durée de la police.**

Sauf stipulation contraire, la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction.

L'assuré et les assureurs se réservent la faculté réciproque de la résilier à tout moment, par simple lettre, sous préavis qui, sauf convention contraire, sera d'un mois, ce délai commençant à courir le jour de l'envoi de la lettre. La police ne produira alors son effet qu'à l'égard des facultés dont les risques assurés auraient commencé à courir avant l'expiration de ce délai.

Lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, les assureurs pourront valablement notifier la résiliation à ce courtier.

**ARTICLE 36. — Polices à alimenter.**

Les polices à alimenter sont régies par les mêmes dispositions que les polices d'abonnement.

Police N° ..... du ..... F

Assuré .....