

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN

INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES DE YAOUNDE

Cycle Supérieur
8^{me} Promotion
1986 - 1988

RAPPORT DE STAGE PRATIQUE

THEME :

PROCEDURE D'INDEMNISATION EN ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTES

Par :

TAWEMA D. Madeleine

Sous la Direction de :

Monsieur Mathieu A. LAWSON
Directeur Général
de la SONAR

KAMGANG (Directeur CCAR Agence Yde)

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN

INSTITUT

INTERNATIONAL DES

ASSURANCES DE YAOUNDE

Cycle Supérieur
8^{ème} Promotion
1986 - 1988

RAPPORT DE STAGE PRATIQUE

THEME :

PROCEDURE D'INDEMNISATION EN ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTE

Par :

TAWEMA D. Madeleine

Sous la Direction de :

Monsieur Mathieu A. LAWSON
Directeur Général
de la SONAR

PLAN DU TRAVAIL

INTRODUCTION GENERALE.

CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DE LA SONAR.

I - ORGANES DE DIRECTION.

PARAGRAPHE 1 : Le Conseil d'Administration.

PARAGRAPHE 2 : Le Comité de Direction.

PARAGRAPHE 3 : La Direction Générale.

II - ORGANES TECHNIQUE ET COMMERCIAL.

PARAGRAPHE 1 : Les Services Généraux.

A - La Direction des Ressources Humaines et du Matériel.

B - La Direction Financière.

PARAGRAPHE 2 : Les Services Techniques.

A - La Direction Technique.

B - La Direction de la Réassurance.

C - La Direction Juridique et du Contentieux.

PARAGRAPHE 3 : Le Réseau Commercial.

../..

CHAPITRE II : PROCEDURE D'INDEMNISATION EN ASSURANCE
MARITIME SUR FACULTES.

I - PRESENTATION DU DEPARTEMENT MARITIME, TRANSPORT
ET AVIATION.

PARAGRAPHE 1 : Structure Organisationnelle.

A - Organisation Interne.

B - Organisation Externe.

PARAGRAPHE 2 : Place de la Branche Maritime
Transport et Aviation dans
le Marché National.

II - LA METHODE DE REGLEMENT DES SINISTRES EN FACULTES
MARITIME.

PARAGRAPHE 1 : L'évaluation de la Méthode.

A - Définitions.

B - Que faire en cas d'avaries ?

PARAGRAPHE 2 : Le règlement proprement dit.

A - Cas d'avaries particulières.

B - Cas d'avaries communes.

PARAGRAPHE 3 : Le recours contre les transporteurs
ou les tiers responsables.

CONCLUSION GENERALE.

INTRODUCTION GENERALE

Conformément à la réglementation en vigueur à l'Institut International des Assurances (IIA) de Yaoundé, les stagiaires sont tenus d'effectuer à la fin de leur première année académique, un stage pratique de deux (2) mois et demi dans une Compagnie d'Assurance de leur choix, afin de parfaire dans une certaine mesure, les connaissances théoriques acquises.

C'est ainsi que notre stage s'est déroulé du 3 Août au 15 Octobre 1987 au sein de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance, seule Société jouissant de l'exclusivité du marché national.

Nous avons, dans un premier temps, procédé à un survol de la Société. En effet, pendant deux semaines, nous sommes passée dans les Agences (Agence D), Départements et Directions, afin d'avoir une vue d'ensemble de la Société.

Dans un second temps, suite à notre demande, nous avons été mise à la disposition du Département Maritime Transport et Aviation (DMTA) où nous avons effectué le stage proprement dit.

../..

L'honneur qui nous est ainsi revenu de nous confondre aux travailleurs de la SONAR, en l'occurrence à ceux du DMTA, nous a permis de concevoir le présent rapport dont la rédaction eût été impossible sans la permanente sollicitude du personnel dudit Département.

Ce rapport a pour objet de rendre compte des connaissances pratiques que nous avons acquises du monde des assurances, au cours de ces dix semaines de stage. Il présente de façon succincte la SONAR et débouche sur un thème qui nous a beaucoup intéressé au cours de notre stage.

Aussi, traiterons-nous dans les lignes qui suivent :

- I - De la présentation générale de la SONAR ;
- II - De la procédure d'indemnisation en Assurance maritime sur facultés.

C H A P I T R E I

PRESENTATION GENERALE DE LA SONAR

La loi du marché jouait, la concurrence battait son plein sur le marché béninois d'assurance où opéraient dix-sept (17) Sociétés françaises, six (6) britanniques, une (1) suisse et une (1) marocaine lorsque, par l'Ordonnance n° 74-85 du 30 Décembre 1974, l'Etat béninois, dans le but de promouvoir son développement économique et social, a décidé de prendre en charge le secteur des assurances.

Cette Ordonnance institue, au profit de l'Etat, le monopole d'exploitation des opérations d'assurance et de réassurance, et crée la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR) qui trouve ses statuts approuvés par le Décret n° 74-362 du même jour.

Afin de remplir la mission qui lui a été confiée, la SONAR, Société à caractère industriel et commercial, s'est dotée d'Organes de direction et d'Organes technique et commercial.

I - ORGANES DE DIRECTION.

Ils comprennent :

- le Conseil d'Administration ;
- le Comité de Direction ;
- la Direction Générale.

PARAGRAPHE 1 : Le Conseil d'Administration.

C'est l'Organe de décision chargé de l'élaboration et du contrôle de la politique générale de la Société. Il se réunit au moins deux (2) fois l'an sur convocation de son Président ou à la demande de la moitié de ses membres, ou toutes les fois que l'intérêt de la Société l'exige à la demande des Commissaires aux Comptes ou du Ministre de Tutelle.

PARAGRAPHE 2 : Le Comité de Direction.

Organe de décision entre deux sessions du Conseil d'Administration, il est chargé de la gestion de la Société. Plus précisément, il procède à l'étude des problèmes sociaux et administratifs de la Société et assure l'exécution correcte puis le contrôle des instruments des pouvoirs publics.

Il se réunit une fois par mois, sur invitation du Directeur Général.

PARAGRAPHE 3 : La Direction Générale.

Organe exécutif de la Société, elle est dirigée par le Directeur Général qui, aux termes de l'Article 13 des statuts, est nommé par Décret pris au Conseil Exécutif National, sur proposition du Ministre de tutelle.

A la Direction Générale, sont rattachés un Secrétariat Administratif et un Secrétariat Particulier du Directeur Général.

II - ORGANES TECHNIQUE ET COMMERCIAL.

Parmi ces Organes on aligne des services généraux, des services techniques et le réseau commercial.

PARAGRAPHE 1 : Les services généraux.

A - La Direction des Ressources Humaines et du Matériel.

Elle s'occupe de la gestion du personnel et du matériel nécessaire pour les activités de la Société.

B - La Direction Financière.

Chargée de la gestion financière de la Société, elle supervise les activités du Département Comptabilité qui est divisé en deux (2) services :

- le service Comptabilité Générale ;
- le service Comptabilité Technique.

Le premier se chargeant de la tenue des comptes du siège, est divisé en deux (2) sections :

- la section Enregistrement où se passent toutes les écritures comptables, se font les classements des

factures, la liquidation des écritures et la balance de la direction ;

- la section "Situation Financière" chargée du suivi des soldes de tous les comptes de la Direction Générale, de l'établissement périodique des états de rapprochement, afin de savoir dans quelles limites peuvent s'effectuer les émissions de chèques.

Le second a pour tâche, la centralisation et le contrôle de tous les documents en provenance des Agences et de toutes les opérations qui s'y effectuent. Pour ce faire, les Agences lui envoient hebdomadairement leur situation financière, l'état des nouveaux contrats d'assurance et mensuellement la balance de toutes les opérations.

PARAGRAPHE 2 : Les services techniques.

Ils sont au nombre de trois (3) :

- la Direction Technique ;
- la Direction de la Réassurance ;
- la Direction Juridique et du Contentieux.

A - La Direction Technique.

Elle assure l'exploitation de la première activité principale : l'assurance ; en concevant la politique générale de la production, en coordonnant les activités de production, en veillant à l'uniformisation des méthodes

de travail au niveau des Agences, en s'occupant de la promotion des produits d'assurance existants et de l'élaboration, le cas échéant, de nouveaux produits.

Elle se compose de cinq (5) Départements et de deux (2) services : les services Marketing et Statistique.

- Le service Marketing s'occupe de la promotion des produits, de la prospection au niveau de la clientèle, en gros de l'expansion de la Société.

- Le service Statistique est chargé d'exploiter les Statistiques de toutes les branches en vue d'un meilleur suivi de celles-ci, d'actualiser et de revaloriser les différents tarifs.

A la différence de ces deux services qui interviennent dans toutes les branches, les Départements quant à eux sont spécialisés par branches.

Ainsi, avons-nous :

- le Département "Incendie" ;
- le Département "Auto" ;
- le Département "Risques divers et Risques techniques" ;
- le Département "Vie" ;
- le Département "Maritime, Transport et Aviation".

Ces Départements s'occupent chacun en ce qui le concerne, de la centralisation et du contrôle des différentes opérations d'une branche précise, réalisées par les Agences (émissions et sinistres).

Ils s'occupent en outre de l'établissement des statistiques et de l'élaboration des tarifs.

Il comprennent généralement deux services :

- le Service Production ou Souscription ;
- le Service Sinistre.

B - La Direction de la Réassurance.

Elle est chargée essentiellement d'assurer la SONAR auprès d'autres Compagnies d'Assurances étrangères. Elle constitue en ce sens l'organe de sécurité de la SONAR, lui évitant ipso-facto, toute situation d'insolvabilité ou de faillite.

Elle fait de la SONAR l'assuré d'autres Compagnies étrangères d'assurance.

Elle est dotée d'un service technique qui comprend 5 sections :

- Section Vie ;
- Section Incendie ;

- Section Risques-Divers ;
- Section Transports ;
- Section Facultative qui s'occupe de Cession facultative de Risques Divers.

C - La Direction Juridique et du Contentieux.

C'est l'organe chargé des problèmes juridiques et des instances judiciaires. Il comprend trois (3) Services dont deux (2) - les services "Contentieux Sinistres" et "Contentieux Primes Impayées" - travaillent en collaboration avec les Agences tandis que le troisième - "Etudes et Documents" - s'occupe du volet juridique des activités de la Direction.

1°- "Le Service Contentieux Sinistres".

Ce service ne connaît que des contentieux de la branche automobile. A la réalisation d'un sinistre, il recherche la victime et le responsable de l'accident. Il n'est compétent qu'en cas de dommages corporels.

a - Au point de Vue Procédure.

. Si le règlement du contentieux est judiciaire, l'assuré transmet à la SONAR tous les actes et pétitions à lui envoyés par le Tribunal. La SONAR lui désigne alors un avocat pour le déroulement du procès.

. Mais s'il s'agit d'un règlement à l'amiable, la victime, après guérison, produit une demande de règlement à laquelle sont joints le procès-verbal de constat, les factures et ordonnances et un certificat médical de guérison.

Aussi, la victime peut avant sa guérison solliciter le bénéfice d'une provision.

b - Quant à l'Instruction du Dossier.

Le service vérifie d'abord si la garantie est acquise à l'assuré, puis dans quelle mesure celui-ci est responsable avant de proposer, au vu des préjudices causés, une base d'indemnisation.

2° - "Le Service Contentieux Primes Impayées".

Il procède au recouvrement des primes impayées contentieuses. A la fin de chaque trimestre, les Agences lui adressent les états actualisés des primes impayées. S'inspirant de ces états, il envoie à chaque assuré défaillant, une lettre recommandée de mise en demeure de payer les primes dues, dans un délai de 45 jours (article 16 de la loi du 13 Juillet 1930).

Si la défaillance persiste, il résilie purement et simplement le contrat dix jours après l'expiration de la période de mise en demeure.

.../...

PARAGRAPHE 3 : Le Réseau Commercial.

Les organes qui se chargent de la commercialisation des produits sont : les diverses Agences dont dispose la société, le Département Maritime, Transport et Aviation (DMTA) dont le service Souscription traite parfois directement avec les clients, la Société Internationale de Représentation de Courtage d'Assurance et de Réassurance (SIRCAR) (représentant la SONAR à l'étranger), pour l'émission des polices d'assurance transport.

Actuellement, la SONAR dispose de dix (10) Agences dont neuf (9) exploitant les branches IARD (Incendie, Accident, Risques Divers) et une (1), s'occupant des Assurances-Vie.

Pour mener à bien leurs activités, les Agences sont structurées en trois sections :

- Section "Production" ;
- Section "Sinistre" ;
- Section "Comptabilité" ;

soumises à un contrôle financier de la part de la Direction Générale, elle lui envoient régulièrement les états suivants:

- situation financière hebdomadaire ;
- Bordereau des sinistres à régler ;

../..

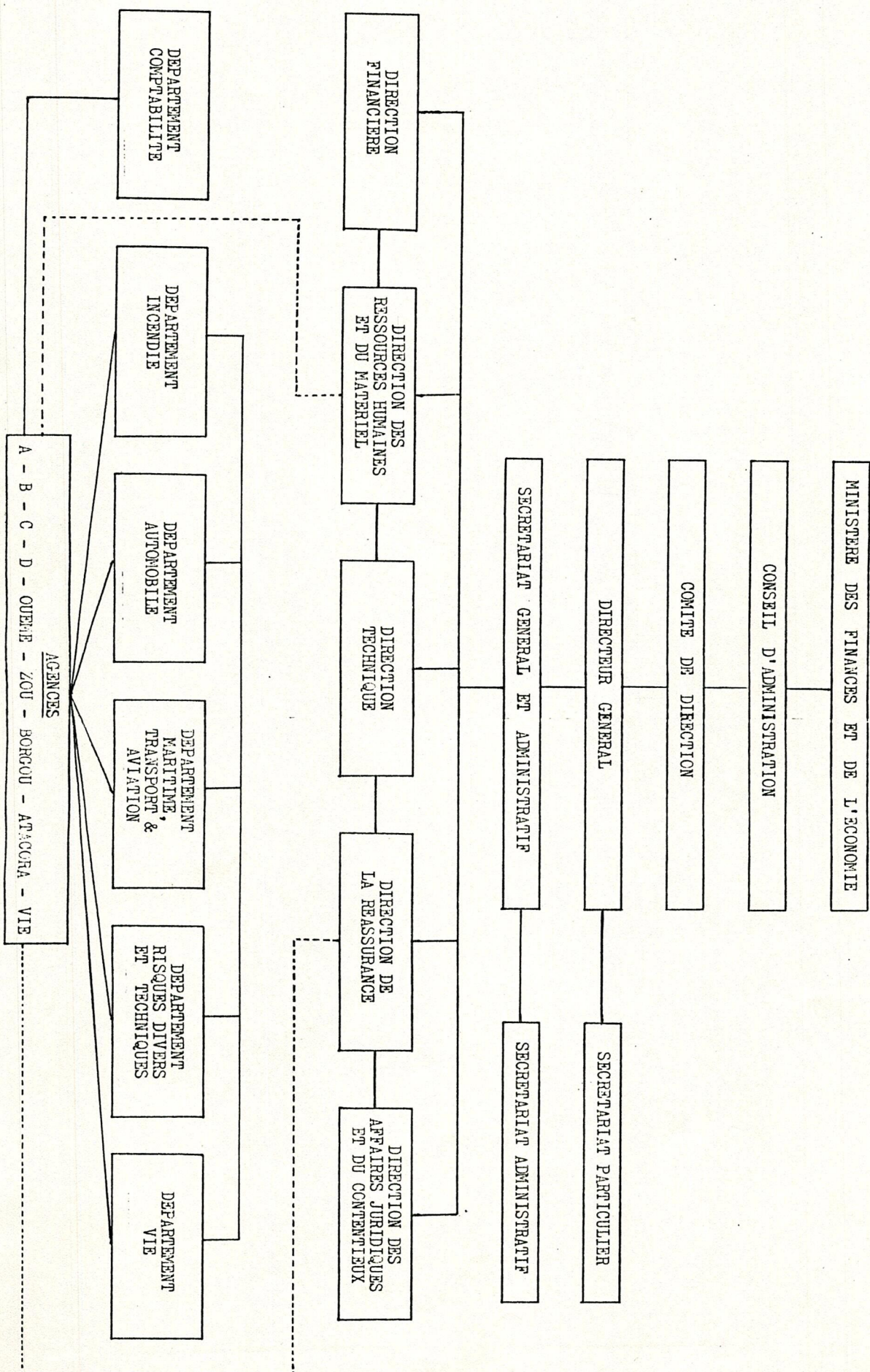
- Bordereau émissions des primes par branches;
- Bordereau primes impayées par branches ;
- Bordereau des annulations de primes.

Enfin, sur le plan du Commerce International, et pour faciliter la tâche aux Importateurs Béninois soumis à l'obligation d'assurance des marchandises à l'importation, la SONAR dispose de plusieurs représentants à l'étranger dont le principal est la Société Anonyme SIRCAR, domiciliée en France.

La gestion des dossiers SIRCAR au Bénin est assurée par le service "Souscription" du DMTA.

../..

ORGANIGRAMME DE LA SONAR



C H A P I T R E _ I I

PROCEDURE D'INDEMNISATION ENASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

I - PRESENTATION DU DEPARTEMENT MARITIME, TRANSPORT ET AVIATION.

PARAGRAPHE I : Structure Organisationnelle.

A - Organisation Interne.

Le DMTA comporte trois (3) services dirigés par le Chef de Département qui supervise toutes les opérations qui se déroulent au niveau du Département.

1°- Le Secrétariat.

Chargé de l'enregistrement et de la distribution du courrier, relève du Chef de Département.

2°- Le Service Souscription.

Le Service Souscription procède à la rédaction et à la tarification de tous les contrats souscrits dans les branches maritimes, transports et aviation.

Il émet des contrats à son niveau et enfin centralise d'une part toutes les émissions du réseau

interne de la SONAR, établit les états récapitulatifs des différentes branches suivant les différentes garanties (FAP sauf, Tous Risques) et les différents types de police (RCET, facultés Maritimes, Aviations et Terrestres) et d'autre part les émissions du réseau étranger.

A la différence des autres Départements, le DMTA est doté d'un service Comptabilité qui se charge de l'enregistrement de toutes les opérations effectuées au niveau du Département.

3°- Le Service Sinistre et Recours.

Il s'occupe d'une part de l'étude technique des dossiers sinistres et de leur règlement, d'autre part de l'exercice des recours contre les transporteurs ou tiers responsables de sinistres.

B - Organisation Externe.

1°- Les Représentants Etrangers.

Dans le souci d'assurer le respect des dispositions du Décret n° 83-406 du 16 Novembre 1983 portant obligation d'assurance des marchandises à l'importation, et pour éviter que cette obligation ne soit une nouvelle source de tracasserie pour les importateurs de marchandises, la SONAR s'est dotée d'un réseau de correspondants à travers le monde entier.

Ce réseau est autorisé à émettre des contrats et à encaisser des primes pour le compte de la SONAR.

Le représentant principal de la SONAR à l'étranger est la Société Anonyme SIRCAR qui non seulement délivre des certificats d'assurances à son niveau, mais aussi s'occupe de la centralisation des émissions des autres délégations.

En effet, les primes collectées par les délégations sont reversées chaque quinzaine au correspondant principal de la SONAR. Ces fonds sont ensuite transférés au Bénin dans un compte spécialement ouvert par la SONAR. Les "dossiers correspondants" ou "dossier SIRCAR" sont transmis mensuellement au DMTA pour contrôle et vérification.

Cette structure organisationnelle permet à la SONAR de s'assurer que toutes les marchandises importées sont assurées auprès d'elle.

2°- Les Collaborateurs Extérieurs.

Pour s'assurer de la mise en application effective du Décret n° 83-406 du 16 Novembre 1983, la SONAR se trouve dans l'obligation de collaborer étroitement avec les services de la douane, les commissaires d'avaries et le Conseil National des Chargeurs.

a - Le cordon douanier.

Seule la douane peut effectivement vérifier s'il a été satisfait à l'obligation d'assurance en exi-

geant pour chaque déclaration de marchandises, un certificat d'assurance délivré par la SONAR.

Cependant, on constate qu'un bon nombre d'importateurs contreviennent aux dispositions du Décret soit en n'assurant pas du tout leurs marchandises, soit en les faisant assurer par leurs fournisseurs auprès d'autres Compagnies étrangères.

Ces contrevenants devraient se voir infliger la peine prévue par les textes mais, pour des raisons commerciales, la Douane et la SONAR trouvent une solution de compromis qui consiste à leur faire payer une prime forfaitaire contre la délivrance d'un certificat d'assurance pro-forma.

b - Le Conseil National des Chargeurs du Bénin.

Compte tenu des tâches qui lui ont été confiées par les différents textes organisant la répartition des cargaisons, la contribution du C.N.C.B. à l'application du Décret n° 83-406 du 16 Novembre 1983 consiste à rejeter systématiquement tous les dossiers auxquels manque le certificat d'assurance de la SONAR.

c - Les Commissaires d'Avaries.

Ils sont seuls habilités à constater les avaries. A cet effet, il leur est fait obligation de transmettre

systématiquement à la SONAR, une copie de tous les rapports d'expertise qu'ils établissent.

PARAGRAPHE 2 : Place de la branche Maritime, Transport et Aviation dans le Marché National.

Un regard sur l'évolution des primes émises au cours de ces dernières années nous permettra d'apprécier la part de la branche MTA dans le Marché National.

EVOLUTION DES PRIMES EMISES

(En Millions de Francs CFA)

Années Branches	1983	1984	1985	1986
Toutes branches confondues.	2.329,8	2.283,8	2.705,3	2.454
Variations en %	+ 2 %	18,45 %	- 9,28 %	
Branches MTA	498,3	762,1	1.269,9	986,3
Part du Chiffre d'Affaires total.	21,38%	33,36%	47 %	40,19%
Variation en %	+ 53 %	+ 66,6 %	- 22,33	

Sources : Compte rendu des Conseils d'Administration :
Etats financiers des années 1983, 1984, 1985,
1986.

Alors qu'une tendance à la hausse du volume des affaires de la SONAR était observée entre 1984 et 1985, on constate une baisse d'environ 9 % du chiffre d'affaires en 1986.

Cette baisse est due à la quasi-impuissance du Bénin à pouvoir freiner les effets de la crise économique internationale, réduisant ainsi la capacité d'intervention de la SONAR sur le marché national déjà très étroit.

La branche "MTA" qui occupe aujourd'hui la deuxième place après la branche "Auto" en volume d'émissions, en dépit de son caractère obligatoire, s'est quelque peu essoufflée en 1986, alors qu'elle avait enregistré une hausse vertigineuse au cours des années 1984, 1985.

Cet essoufflement est le résultat d'une conjoncture économique défavorable qui sévit actuellement au Bénin et qui est caractérisée par une baisse généralisée des activités.

II - LA METHODE DE REGLEMENT DES SINISTRES EN FACULTES MARITIMES.

Au cours de notre stage au DMTA, nous avons eu à travailler tant au service "souscription" qu'au service "sinistres et recours". Nous sommes restée beaucoup plus longtemps au service "sinistres et recours", ce qui nous a permis d'étudier un certain nombre de dossiers sinistres.

Le caractère pratique du stage nous a amené à connaître différents cas d'évaluation et de règlement de sinistre et les problèmes y afférents.

PARAGRAPHE I : L'Evaluation de la Méthode.

L'indemnisation des dommages subis par les marchandises à l'importation suppose la connaissance de l'objet de la garantie du contrat d'assurance sur facultés.

D'après les conditions générales de la police, il s'agit :

- des avaries particulières ;
- des avaries communes.

A - Définitions.

a - Qu'entend-on par Avaries Communes ?

Actuellement régie par les règles d'York et d'Anvers, l'avarie commune est fondée sur les principes juridiques de solidarité et de communauté d'intérêts.

Le navire et la cargaison formant une communauté, lorsque, face à un danger particulier, les intérêts de la communauté sont menacés (domages au navire, à la cargaison), et que, face à une telle situation, le capitaine, par suite de mesures urgentes qu'il décide, permet à l'expé-

dition d'arriver à bon port, les coûts de ces dommages et pertes sont supportés par le transporteur maritime et les divers chargeurs. C'est donc une contribution commune aux avaries.

b - Avaries particulières.

Par opposition aux avaries communes, elles sont définies comme des dommages, manquants ou pertes subis par la marchandise, survenus soit au cours du transport lui-même et résultant d'événements frappant le moyen de transport ou son chargement ou d'accident affectant uniquement la marchandise soit au cours des manutentions et des séjours en entrepôts.

B - Que faire en cas d'avaries ?

En cas de pertes ou d'avaries particulières, le réceptionnaire doit :

- faire établir un constat d'avaries dans les délais impartis par la police ;
- prendre des mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages .
- veiller à la conservation des recours contre les transporteurs ou les autres responsables.

.../...

a - Qui doit faire le constat ?

Le constat doit être établi par le commissaire du lieu de destination à la demande du réceptionnaire.

Le rôle du commissaire est de constater avec objectivité les pertes ou les avaries subies par les marchandises assurées et établir un certificat détaillé dans lequel il décrit ses constatations, indique la cause et détermine l'importance du dommage.

Le commissaire doit être requis trois jours au plus tard à compter de la livraison de la marchandise.

Le constat est contradictoire, ce qui signifie que les parties, qui n'ont pas protesté, en accepte les conclusions. En cas de désaccord, une contre expertise doit être provoquée dans les 15 jours suivant l'expertise.

b - Les réserves.

En cas de dommages apparents, les réserves doivent être prises au moment de la livraison et être confirmées immédiatement au transporteur par lettre recommandée.

Lorsque les dommages ne sont pas apparents, les réserves seront adressées au transporteur et par lettre recommandée dans les 3 jours suivant la livraison.

L'assuré doit prendre ces mesures pour sauvegarder à l'assureur son droit de poursuivre les responsables.

Si les réserves n'ont pas été faites dans les délais impartis par les conventions internationales, (3 jours en maritime, 14 jours en aérien), l'assureur est en droit de déduire du montant de l'indemnité, les sommes qu'il se trouve ainsi dans l'impossibilité de récupérer.

PARAGRAPHE 2 : Le Règlement Proprement Dit.

A - Cas d'Avaries Particulières.

En vue d'être indemnisé en cas de pertes ou de dommages survenus aux marchandises, l'assuré ou le bénéficiaire d'assurance présente sa réclamation directement au Service Sinistre et Recours du DMTA avec un dossier complet de réclamation quelque soit le lieu de délivrance de la police.

1° - Dossier de Réclamation.

Pour rembourser un Sinistre, un assureur exige de son assuré un dossier complet. Lorsqu'il est en possession de toutes les pièces requises, le remboursement intervient normalement dans un délai de 30 jours au maximum.

../..

a - Documents à Fournir.

L'assuré doit présenter :

- la facture commerciale ;
- l'original du titre de transport ;
- le certificat d'assurance ;
- le document chiffrant les dégâts et déterminant les responsabilités (rapport d'expertise, constat d'avaries);
- la copie des réserves faites contre le dernier transporteur et la photocopie des réponses à ces réserves.

b - Prescriptions.

Les actions nées du contrat d'assurance se prescrivent par deux (2) ans.

Cette durée ne coïncide pas avec celle accordée à l'assureur pour intenter son action contre le transporteur *Maritime*. (1 an).

La prescription peut être suspendue ou interrompue par une action en justice.

2° - Le Calcul de l'Indemnité.

Après avoir étudié le dossier dans tous ses détails, (récevabilité, présence de toutes les pièces, garantie acquise, recours conservés), l'assureur procède au calcul de l'indemnité.

Il rembourse l'avarie sur la base de la valeur d'assurance et non sur la base de la valeur réelle de la marchandise.

A cet effet, il considère donc :

- la valeur d'assurance = VA ;
- la valeur de la facture Fournisseur = VF

qui est la valeur intrinsèque de la totalité de la marchandise.

Soit VFD : la valeur facture des dommages qui s'éclate comme suit :

VFD1 = valeur facture dommages des marchandises avariées.

VFD2 = valeur facture dommages des manquants, c'est-à-dire des marchandises non débarquées.

On a alors $VFD = VFD1 + VFD2$.

Soit VAD = la valeur d'assurance correspondant aux dommages subis par la marchandise.

Elle se calcule de la façon suivante :

$$VAD = \frac{VA \times VFD}{VF}$$

En cas de non respect des dispositions de l'article 16 des conditions générales de la police, l'assuré

n'ayant pas émis de réserves, c'est-à-dire n'ayant pas conservé le recours contre le transporteur, l'assureur est en droit de retrancher de l'indemnité, l'incidence des pertes de recours.

Finalement, l'indemnité à verser à l'assuré s'évalue de la manière suivante :

$$I = \text{VAD} + \text{Honoraires d'expert} - \text{Franchise} - \text{Inci-}$$

dence des pertes de recours.

3° - La Franchise.

La franchise est un découvert que subit l'assuré lors du règlement de l'indemnité qui lui est due. L'intérêt qu'elle revêt pour l'assureur réside dans le fait de pouvoir inciter l'assuré à prendre soins de ses biens, et de permettre à l'assureur de ne pas s'encombrer de nombreux dossiers relatifs à de petits sinistres.

Mais les assureurs ne la déduisent pas et règlent intégralement les dommages lorsque ceux-ci résultent de l'un des événements majeurs couverts par l'assurance FAP sauf. Elle ne joue pas non plus pour le remboursement des frais et contributions d'avaries communes.

Exemple Chiffré d'une Dispatche.

Soit un événement d'avarie portant sur une marchandise de valeur réelle = 45.503,75 FLH.

Au vu du dossier de réclamation, les éléments suivants nous ont été donnés :

- Date d'arrivée du navire : 1.08.86 ;
- Date de livraison : 8.08.86 ;
- Date de requête de l'expert : 8.08.86 ;
- Valeur assurée de la marchandise : 7.200.000FCFA
- Décompte du dommage :

1° - 1 balle déchirée comportant 45,78 m. de tissus avariés et 90,5 m. de manquants. Perte = 136,28 m.

2° - 2 balles de 254,7 m et 244,4 m non débarqué:
Perte = 499,10 m.

Les dommages s'évaluent à :

$$136,28 \text{ m} + 499,10 \text{ m} = 635,38 \text{ m.}$$

Le règlement s'effectue de la manière suivante:

$$VA = 7.250.000 \text{ FCFA}$$

$$VF = 45.503,75 \text{ FLH}$$

Soit 4 FLH le prix d'un mètre de tissu.

$$VFD1 = 4 \text{ FLH} \times 136,28 = 545,12 \text{ FLH.}$$

$$VFD2 = 4 \text{ FLH} \times 499,10 = 1.996,4 \text{ FLH.}$$

$$VFD = VFD1 + VFD2 = 545,12 + 1.996,4 = 2.541,52 \text{ FLH}$$

$$VAD = \frac{VA \times VFD}{VF} = \frac{7.250.000 \text{ FCFA} \times 2.541,52}{45.503,75}$$

$$= 404.934 \text{ FCFA}$$

../..

Incidence de la Perte de Recours.

Le poids brut avarié s'élevant à 181, 2 kg et la limite de la responsabilité du transporteur maritime = 11 FF soit 550 FCFA par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, l'incidence de la perte de recours s'élève à :

550 FCFA x 181,2 = 99.660 FCFA (à déduire de la VAD).

Reste = 404.934 - 99.660 = 305.274 FCFA

A déduire franchise

de 5 % - 15.264
=290.010

A ajouter honoraires

d'expert + 53.400

A régler 343.410
=====

B - Cas d'Avaries Communes.

1° - Dossier de Remboursement.

En plus des documents exigés en vue du règlement des avaries particulières, l'assureur peut également demander :

- le compromis d'avaries communes ;
- un reçu de contribution provisoire.

2° - Calcul de la Contribution des Différents Chargeurs.

Ce calcul est effectué par un expert maritime. Appelé communément "Dispacheur", il va, à l'aide d'une masse de document (rapport de mer, rapport d'expertise du navire et de la cargaison, le manifeste de chargement, les différentes factures, etc...), établir d'abord une dispache provisoire, puis définitive.

La dispache consiste à établir des "admissions" d'avaries communes au profit du navire abîmé et au profit de la cargaison sacrifiée.

La somme des deux admissions constitue la "masse active" ; la "masse passive" étant le total de tout ce qui était en risque (navire et cargaison).

La ~~quo~~tité d'avaries communes est le pourcentage de la masse active sur la masse passive. Elle sera ensuite appliquée aux capitaux en risque pour donner la contribution.

Le Dispacheur n'aura plus qu'à rapprocher les différentes contributions des admissions de marchandises sacrifiées. Cela veut dire que : une expédition par mer d'une valeur de 3.000.000 FCFA par exemple, prise dans une avarie commune de quotité égale à 20 % peut être amenée

à verser au titre de sa contribution, la somme de 600.000FCFA quoique totalement intacte.

Exemple Chiffré d'une Dispatche.

Supposons un événement d'avaries communes portant sur un navire dont la valeur est de 20.000.000 de FCFA et sur une cargaison dont la valeur est de 30.000.000 de FCFA.

Les avaries au navire s'élèvent à 3.500.000 F et, pour la cargaison à 1.500.000 F.

Capitaux contribuable (masse passive).....	50.000.000
Admissions (masse active)	5.000.000
Quotité d'avaries communes = $\frac{5.000.000}{50.000.000} \times 100 = 10 \%$	

Contribution du navire à l'avarie commune :

$$20.000.000 \times 10 \% = 2.000.000$$

Contribution de la cargaison à l'avarie commune :

$$30.000.000 \times 10 \% = 3.000.000$$

Prenons deux envois sous connaissement A et B. L'expédition A a été avariée : Valeur = 1.000.000 F. Elle est admise pour 400.000 F de dégâts. elle paiera une contribution de 10 % soit 100.000 F. Le solde créditeur en sa faveur est de : 400.000 F - 100.000 F = 300.000 F.

../..

En revanche, l'expédition B, valeur contributive = 3.000.000 F est intacte : Admission à l'avarie = 0. Contribution à l'avarie commune = 10 % soit 300.000 F de perte sèche si cette marchandise n'est pas assurée contre le risque d'avaries communes.

PARAGRAPHE 3 : Le Recours contre le Transporteur ou les Tiers Responsables.

La SONAR, après le remboursement de l'indemnité, passe à l'exercice des recours contre les transporteurs et les tiers responsables des préjudices réparés.

L'action contre le transporteur maritime est prescrite en un (1) an, alors que celle née du contrat est prescrite en deux (2) ans. Seule l'assignation peut interrompre la prescription.

Pour recouvrer ses fonds, l'assureur peut procéder de deux manières, a savoir :

- le Recours à l'amiable ;
- le Recours judiciaire.

A - Le Recours à l'Amiable.

Lorsque l'indemnité payée est inférieure à un (1) million de FCFA, la SONAR et le transporteur conviennent

../..

d'un taux forfaitaire (50 % de l'indemnité par exemple) que le transporteur paiera.

B - Le Recours Judiciaire.

Lorsque le montant de l'indemnité dépasse un (1) million de FCFA, la SONAR confie le dossier à son avocat qui se charge d'intenter une action contre le transporteur.

../..

CONCLUSION GENERALE

=====

Conformément aux vœux de l'Institut, notre stage pratique nous a permis de connaître la dimension humaine des rapports de travail qui du reste est un phénomène sociologique très important.

Ce stage nous a permis de lier un tant soit peu, la théorie à la pratique et de mieux comprendre certaines notions théoriques qui nous paraissent floues au cours de nos études de première année.

Aussi, ne saurions-nous conclure notre rapport sans faire allusion aux difficultés que rencontre la SONAR dans son fonctionnement.

En effet, les problèmes de la SONAR sont nombreux et divers ; ne pouvant pas les énoncer tous ici, nous ne mentionnerons que les plus pressants.

1° - Problèmes d'ordre technique et commercial.

Après notre passage dans les différents services de la SONAR, nous avons constaté que le Secteur Commercial est très passif. Cette passivité s'explique par l'inexistence d'une direction commerciale qui, en fait, constitue l'élément moteur de toute société d'assurance.

Le développement de l'assurance ne peut passer que par une meilleure prise en compte des besoins spécifiques de la population.

Ainsi, pour promouvoir une bonne politique commerciale, la SONAR doit pouvoir adopter une approche de type marketing qui pourrait se caractériser par :

- la segmentation du marché, c'est-à-dire savoir à quel type de population s'adresse tel ou tel produit. En effet, l'exploitation par la SONAR du marché potentiel reste encore très limitée. Pour bon nombre de béninois, les prestations de la SONAR se limitent à l'assurance "Auto" et à l'assurance "Transport" qui sont du reste obligatoires ; ainsi, le portefeuille de la SONAR est composé en grande partie (près de 90 %) des primes "Auto" et "transport", alors qu'il existe encore d'autres combinaisons de produits d'assurance pouvant intéresser le public ;

- la politique des produits à travers la conception de garanties mieux adaptées, la distribution, les prix et la promotion. Aujourd'hui, très peu de personnes connaissent sur le marché, le rôle et l'utilité de l'assurance ; surtout l'Assurance-Vie qui, pour la majorité, se limiterait à la temporaire-décès liée au crédit.

Pour remédier à cette insuffisance, la création d'une direction du marketing s'avère tout à fait indispensable, voire très pressante.

2° - Procédure Décisionnelle.

Elle est caractérisée par la lourdeur administrative, beaucoup de réserves dans l'application du principe de la délégation. Cette lourdeur administrative se traduit par une grande lenteur dans le règlement des sinistres. En effet, tout dossier sinistre doit suivre un circuit long et sinueux avant d'être réglé. Les conséquences de cette lenteur, pour la SONAR, sont énormes:

- Perte Commerciale. En fait, l'assuré ne pouvant plus compenser les préjudices effectivement subis avec l'indemnité, à lui, versée (inflation galopante), n'envisagera l'assurance que là où elle est obligatoire.

- Accroissement des frais de gestion.

3° - En ce qui concerne le DMTA, nous avons relevé une insuffisance tant au niveau de la tarification par les agents de production qu'au niveau des éléments qui entrent en ligne de compte dans le calcul des primes.

En effet, dans la majorité des cas, les agents de production appliquent à tort des taux de prime très faibles par rapport à la normale. Ceci est certainement dû à une négligence de leur part ; négligence qui conduit la société à des pertes inestimables.

../..

A cet effet, la SONAR doit pouvoir doter les agences d'un personnel dûment qualifié en assurance et mettre à la disposition des services concernés le matériel de travail nécessaire.

Notons enfin la carence et l'ignorance de certains d'une grande majorité de petits importateurs qui ne connaissent pas l'étendue des garanties offertes par la police à souscrire. Bon nombre d'entre eux attendent l'arrivée des marchandises avant de courir à la SONAR souscrire une police d'assurance qu'ils prennent en général pour une taxe, qui n'est en fait qu'une assurance pro-forma n'accordant aucune garantie.

Une véritable action de sensibilisation doit être menée par la SONAR pour expliquer à ces opérateurs économiques, le fondement des deux types de garantie que leur offre la SONAR et les mesures à prendre en cas de sinistres.

Nous ne pouvons pas prétendre avoir dressé ici la liste exhaustive des difficultés que rencontre la SONAR; nous n'avons fait qu'énumérer celles qui nous ont le plus frappées au cours du stage.

Mais la SONAR en dépit de ces difficultés a pu entreprendre certaines réalisations, comme la création

../..

de nouvelles Agences, les investissements immobiliers (logements sociaux), etc... D'autres projets verront certainement le jour avec la nouvelle Direction à qui nous souhaitons plein succès.