



CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHÉS
D'ASSURANCES (CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

BP : 1575 YAOUNDE – Tél. : (+237) 222 20 71 51 FAX : (+237) 222 20 71 51

E-Mail : iia@cameroun.com

Site web : [http : // www.iiacameroun.com](http://www.iiacameroun.com)

Yaoundé/Cameroun

RAPPORT D'ÉTUDES ET DE STAGE
POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MAÎTRISE EN SCIENCES ET
TECHNIQUES D'ASSURANCES MST-A
CYCLE II : 12^{ème} PROMOTION 2014 – 2016

THÈME :

**LE RÔLE DE L'EXPERT MARITIME DANS LA RÉPARTITION
DES RESPONSABILITÉS EN CAS D' AVARIES PARTICULIÈRES**

Présenté et soutenu par :

Narcisse Houégbé ALLIGBONONSI,
Étudiant en MST-A, Yaoundé/Cameroun

Sous la direction de :

- Madame BOCO Bibiane Valérie,
Directrice des Sinistres, L'Africaine des Assurances
- Monsieur CHABI-SIKA Moumouni,
Ex-Assistant Directeur Général,
L'Africaine des Assurances



Le sens de l'engagement

NOVEMBRE 2016



DEDICACES

A mes chers parents ;

Eulalie T. et Diallo L. ALLIGBONONSI ;

En témoignage :

- *De mes reconnaissances ;*
- *De mes sentiments d'affection ;*
- *Et de mes profonds respects.*

ALLIGBONONSI (Houêgbé Narcisse),

Rapport d'études et de fin de formation, novembre 2016.

REMERCIEMENTS

La réalisation du présent rapport de stage me rend redevable à plusieurs personnes, organismes ou institutions, à qui je me dois d'exprimer mes sincères gratitude car, comme l'a su bien souligner le célèbre écrivain français Marcel PROUST : « *Soyons reconnaissants aux personnes qui nous donnent du bonheur ; elles sont les charmants jardiniers par qui nos âmes fleurissent* ».

Ainsi, je remercie spécialement la Directrice des Sinistres de L'Africaine des Assurances, Madame Bibiane V. BOCO, mon encadreur de stage. Sa disponibilité et sa rigueur, sa bonne foi à aider, ses encouragements et conseils, ont beaucoup contribué à l'aboutissement de cette œuvre.

- ❖ Je voudrais exprimer ici un grand merci à Monsieur Moumouni CHABI-SIKA, ex-Assistant Directeur Général (ADG) de L'Africaine des Assurances, pour la documentation qu'il a mise à ma disposition, les informations utiles qu'il m'a fournies. En sus, ses contributions ont été déterminantes et très édifiantes dans l'élaboration du document.
- ❖ Je témoigne mes profondes gratitude à Monsieur Roger Jean-Raoul DOSSOU-YOVO, le Directeur Général de l'IIA; à Monsieur Urbain Philippe ADJANON, le Directeur National des Assurances du Bénin ; à tout le personnel de l'IIA, en particulier Monsieur Dembo DANFAKHA, le Directeur des Études et son Assistant Monsieur Mikael Wend-Toongo Sègla SANHOUIDI, pour leur accompagnement. Aussi témoigné-je toutes mes reconnaissances à tous les dignes et respectables professeurs qui ont contribué à ma formation à l'IIA.
- ❖ Mes remerciements vont à l'endroit d'El Hadj Mouftaou SOUHOUIN, Directeur Général de L'Africaine des Assurances, pour m'avoir donné l'occasion de réaliser mon stage dans sa compagnie ; à l'endroit de tout le personnel de L'Africaine des Assurances pour sa collaboration.
- ❖ J'adresse mes profondes reconnaissances, particulièrement à Monsieur Armand C. YEHOUENOU, Secrétaire Général de l'ASA-BENIN ; à Monsieur Raymond H. ALLIGBONONSI, professeur Certifié d'Anglais Français et à Jonas Cyr Gualbert

SONON, pour leurs assistances et leurs soutiens affectifs, moraux, matériels et pécuniaires.

- ❖ Que tous mes camarades étudiants, de la Promotion 2014-2016, trouvent ici l'expression de ma plus tendre gratitude pour les moments de passion et de rêve passés ensemble et surtout les liens de solidarité tissés pour une communauté de cadres : « L'IIA c'est après l'IIA », dit-on.
- ❖ J'exprime mes remerciements infinis à toutes les personnes qui ont contribué à la rédaction de ce rapport, en particulier Léopold Gbènoukpo Chance ALLAGBE pour son assistance.
- ❖ Que tous les honorables membres du jury soient assurés des marques de ma gratitude pour avoir accepté de sacrifier une partie de leur temps pour lire notre document en vue de mieux l'évaluer.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

IIA : Institut International des Assurances

AA : Africaine des Assurances

AFG : Africaine des Garanties

RC : Responsabilité civile

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

GATT : General Agreement on Tariffs and Trade (AGETAC: Accord Général sur les Tarifs douaniers et le Commerce)

MST-A : Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances

IARDT: Incendie, Accident, Risques Divers et Transports

CRCA : Commission Régionale de Contrôle des Assurances

CICA RE : Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de la CIMA

CIMA : Conférence Internationale des Marchés d'Assurances

CCIB : Chambre du Commerce et d'Industrie du Bénin

UBA : Union Bank of Africa

SAFA ASSURANCE : Solidarité Africaine des Assurances

Wafa-Assurance : Compagnie Marocaine d'Assurances, du Groupe Attijariwafa Bank

AFRICA RE : Société Africaine de Réassurance

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PMI : Petites et Moyennes Industries

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement
(UNCTAD : United Nations Conference on Trade And Development)

DTS : Droit de Tirages Spéciaux (SDR : Special Drawing Rights)

AFNOR : Association Française de Normalisation

CESAM : Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes

CEM : Compagnie des Experts Maritimes

GLPI : Gestionnaire libre de Parc d'Informatique

CPFA : Centre Professionnel de Formation en Assurances

SEGUB : Société d'Exploitation et de Gestion du Guichet Unique du Bénin

GUOCE-BENIN : Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur du Bénin

ASA-BENIN : Association des Sociétés d'Assurances du Bénin

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution du chiffre d'affaires	5
Tableau 2 : Identification des conteneurs.....	67



LISTE DES FIGURES

Graphique 1 : Evolution de la Courbe du chiffre d'affaires.....	5
Graphique 2 : Actionnariat de l'Africaine des assurances	6

RESUME

Le transport maritime nourrit et dynamise le commerce international et est de loin le plus important moyen de transport des marchandises. Le phénomène est beaucoup plus accentué de nos jours par l'évolution de la technologie maritime qui permet audit transport de drainer des capitaux énormes dans le monde entier à travers les marchandises. Mais lorsque ces marchandises, exposées à de multiples risques, connaissent des avaries particulières, il faut nécessairement recourir à l'expertise maritime à cause des intérêts importants et divergents en jeu. Faisons toutefois remarquer que l'expertise maritime, ensemble de savoirs spécialisés, de nature technique ou scientifique, orientés vers une application pratique, reste et demeure indissociable de l'Expert Maritime.

En effet, l'Expert Maritime est un homme de l'art qui donne des renseignements techniques et objectifs de nature à éclairer sur les avaries particulières. Souvent appartenant à un groupement professionnel (CESAM/LLOYD'S), il est un technicien adroit et formé, capable et compétent, connaisseur et instruit, bref, expérimenté dans sa spécialité et à qui le requérant confie une mission d'éclaircissement sur les dommages. L'Expert Maritime qui a accepté la mission est tenu de la remplir jusqu'à complète exécution, dans le strict respect des règles de la déontologie "experte". Ainsi se doit-il d'agir en toute conscience, avec objectivité et indépendance, impartialité et dignité, en faisant abstraction de toute opinion subjective et ne cédant à aucune pression ou influence, de quelque nature qu'elle soit. Il ne s'immisce pas à l'opinion toute faite, mais remplit une mission précise sans chercher à plaire ou à ne pas plaire. Pour mener à bien son activité, l'Expert Maritime, qui peut se faire assister de spécialistes distincts, adopte une procédure qui consiste à faire des investigations, des analyses raisonnables avec des photographies à l'appui, évalue les dommages et au final rédige un rapport clair, précis et complet, exploitable pour situer l'origine des avaries particulières le long du transport et par conséquent aider à en identifier les différents responsables. L'Expert Maritime ne dit donc pas le droit, il ne dit jamais le droit, il parle en technicien de questions techniques exclusivement. Enfin, l'Expert Maritime peut faillir car il est un homme. Bertrand RUSSELL, mathématicien et philosophe anglais, n'a-t-il pas écrit : « *Les Experts auront beau se mettre tous d'accord, ils peuvent se tromper.* ». Faillible, il a droit à l'erreur et a le devoir de garantir sa responsabilité par une police d'assurance appropriée.



ABSTRACT

Maritime transport is the shipment of goods (cargo) by sea and other waterways which nourishes and boosts international trade and is by far the most important means of transport of goods. Port operations are necessary tool to enable maritime trade between trading partners and beyond. The fact is all the more important today for the evolution of maritime technology allows drain huge capital in the world trough the goods, but, when these goods subject to multiple risks cause any specific damage, maritime expertise is needed because of the important and conflicting interests at stake. However, it is important to point out that maritime expertise is a specific technical knowledge gained though specialized technical training finds with the marine surveyor. Indeed, the Marine Surveyor is a man of art who provides marine surveying, advice and consulting services in order to meet his or her client specific needs and requirements in case of averages often dealt with by international professional group like CESAM and LLOYD'S based in France and Great Britain respectively. He is a technician trained, skilled, capable and competent, knowledgeable and educated; in short, experienced enough to carry out a mission on providing the expertise necessary to insure the client has a solution to its marine claims and risk issues and marine accident investigations. The Marine Expert to fulfill the mission to its complete execution has to comply with the rules of expertise. So must he or she act in good conscience with objectivity and independence, impartiality and dignity while making abstraction of any subject opinion or any pressure or influence of any kind. He does not interfere in the ready-made opinion but fulfills a definite mission without seeking to please or not please. To carry out his activity, the Marine Expert, who may be assisted by some specialists adopt procedures which consist in making investigations, analysing photographs to support and reasonably assess the damage and ultimately provide a clear precise and complete report to accurately locate the origin of any specific damage along the transport and therefore help identify the problematic and those who caused it. The expert never dictates the law he rather provide technical assistance to issues at hand only. Finally, a marine surveyor is liable to make mistakes and sometimes forced to change the course of action for he or she is a human being like Bertrand Russell, British philosopher, mathematician and historian points it out correctly and says: «*Even when the expert all agree, they may well be mistaken*» but have the duty to ensure their liability through an appropriate insurance policy.



SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : LE CADRE DE DEROULEMENT DU STAGE.....	3
Chapitre I : La présentation de l'Africaine des Assurances.....	4
Section 1 : La présentation générale	4
Section 2 : L'étude organisationnelle.....	10
Chapitre II : L'analyse des activités de l'Africaine des Assurances.....	14
Section 1 : Le fonctionnement des organes et leurs interactions.....	14
Section 2 : L'examen des produits commercialisés.....	31
Section 3 : Le déroulement du stage	38
SECONDE PARTIE : LE ROLE DE L'EXPERT MARITIME DANS LA REPARTITION DES RESPONSABILITES EN CAS D'AVARIES PARTICULIERES	43
Chapitre I : L'exploitation du transport maritime	44
Section 1 : L'historique de l'Assurance Maritime dans la zone CIMA	44
Section 2 : Les responsabilités des parties au contrat de transport	49
Section 3 : La gestion des dommages maritimes.....	54
Chapitre II : L'expertise dans le transport maritime.....	60
Section 1 : La définition de l'Expert Maritime.....	60
Section 2 : Les rôle et missions de l'Expert Maritime.....	62
CONCLUSION GENERALE:	70

INTRODUCTION GENERALE

Le transport maritime constitue le mode de transport le plus important pour l'acheminement des marchandises. Des milliards de tonnes de marchandises empruntent annuellement la voie maritime, ce qui fait qu'aujourd'hui, on parle de la "**maritimisation**" comme un serviteur du commerce mondial international vu sa contribution et son importance.

Le professeur HESSE Philippe de l'Université de Nantes en France semble d'ailleurs confirmer cette idée lorsqu'il affirme : «**Il est incontestable que l'activité du transport maritime a relié toutes les mers du globe ainsi que les pays qui les bordent et a inauguré l'économie mondiale qui continue à être la nôtre**». Il s'avère ainsi presque impossible de se mettre à l'écart de ce grand mouvement commercial qui globalise les peuples. Le commerce tend à se libéraliser, se développer encore davantage grâce à l'apport du transport maritime, et s'organise au sein de ce qu'on appelle depuis les Accords de Marrakech en 1994, l'Organisation Mondiale de Commerce (OMC). Il est clair que cette organisation internationale a pour mission d'administrer les accords commerciaux déjà existants depuis 1947 par le GATT, de servir de cadre aux négociations et de permettre le règlement des différends entre les nations.

L'internationalisation accrue de l'industrie du transport maritime ces dernières années s'est traduite surtout par l'évolution technologique. La "**conteneurisation**" est venue révolutionner la voie maritime ou le transport maritime au point de minimiser les risques d'antan en vue de rentabiliser le commerce mondial.

Pour l'avancée de ce commerce mondial, la voie maritime doit être en symbiose avec les autres modes de déplacement ainsi, le multimodalisme apportera encore un plus à la mondialisation. Toutefois, dans la chaîne de transport maritime, les marchandises subissent une accumulation de risques regroupés sous le vocable d'"avaries". La gestion desdites avaries requiert l'intervention des Experts Maritimes. Celle-ci devient de plus en plus cruciale et à certains égards est obligatoire. L'expert joue ainsi un rôle substantiel dans le règlement des dommages maritimes des marchandises à travers la production d'un document, le rapport

d'expertise qui aide même les juristes pour leurs délibérations. De même, tous les acteurs de transport maritime se servent des conclusions de l'Expert Maritime pour comprendre l'origine de la survenance des dommages et, par conséquent, bien prendre leurs décisions.

Mais qui est-il, l'Expert Maritime ? En quoi consiste son rôle en cas de dommages en transport maritime ? Comment s'y prend-il dans le cadre des avaries particulières ?

Dans le cadre de l'obtention de la Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances (MSTA), nous avons souhaité réaliser notre stage dans une compagnie d'assurance qui traite régulièrement avec les Experts Maritimes pour pouvoir mieux répondre aux questions posées ci-dessus. C'est dans cette logique que nous avons effectué notre stage à l'Africaine des Assurances qui s'est fait distinguer dans le domaine, pour pouvoir découvrir à travers les rapports d'expertise et les dossiers, les méthodes et principes de travail reconnus sur le marché.

En effet, fidèle à son objectif d'être une compagnie de référence du marché béninois, l'Africaine des Assurances s'efforce toujours d'entretenir un haut degré d'efficacité et une démarche de qualité impeccable. Ainsi s'engage-t-elle avec tous ses collaborateurs à relever les défis actuels et futurs pour la satisfaction complète de sa clientèle. D'où son crédo : "L'Africaine des Assurances le sens de l'engagement". C'est d'ailleurs ce qui motive notre choix de la compagnie parmi tant d'autres disponibles sur le marché pour y exécuter notre stage en nous intégrant dans son équipe de collaborateurs dynamiques et profiter de leurs nobles expériences.

Ainsi, nous avons choisi de réfléchir sur : « *Le rôle de l'expert maritime dans la répartition des responsabilités en cas des avaries particulières* ».

Pour y arriver, nous nous proposons de suivre un plan comportant deux grandes parties. La première partie sera consacrée à la présentation de l'Africaine des Assurances au sein de laquelle le stage s'est déroulé. Dans la seconde partie, nous allons analyser le rôle de l'Expert Maritime dans la répartition des responsabilités en cas des avaries particulières.

PREMIERE PARTIE : LE CADRE DE DEROULEMENT DU STAGE

Le stage, période d'études pratiques pour obtenir un diplôme ou période d'exercice temporaire d'une activité, s'effectue, très souvent, au sein d'une entreprise afin d'acquérir des expériences professionnelles. L'Africaine des Assurances, première Compagnie d'Assurances IARDT du marché béninois, est celle qui nous a accueillis en stage en vue de l'obtention de la Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances (MSTA). Ainsi, pour mieux permettre de comprendre le cadre de déroulement de notre stage, nous allons essayer de présenter la Compagnie (Chapitre 1) et d'analyser ses activités (Chapitre 2).

CHAPITRE I :

LA PRESENTATION DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES

Le marché béninois des assurances est animé par de nombreuses compagnies, les unes exerçant dans la branche IRADT et les autres dans la vie. Parmi les Compagnies IARDT, s'illustre l'Africaine des Assurances dont la perception passe par sa présentation générale (Section 1) et son étude organisationnelle (Section 2).

SECTION 1 : La présentation générale de l'Africaine des Assurances

En République du Bénin, la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR) fut l'unique compagnie qui animait le marché béninois d'assurance et qui bénéficiait du monopole d'Etat pour toutes les opérations d'assurances et de réassurance sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit là d'une entière étatisation du secteur d'assurance établie par l'ordonnance n°75-85 du 30 décembre 1974. Mais au lendemain de la loi n°92-029 du 26 août 1992 qui a sonné le glas dudit monopole par la libéralisation du secteur d'assurances au Bénin, le marché béninois des assurances est aujourd'hui animé par quinze (15) compagnies d'assurances vie et non vie parmi lesquelles figure remarquablement l'Africaine des Assurances.

Mais comment l'Africaine des Assurances a-t-elle vu le jour ? Quelle est sa ligne d'action ? Autrement dit, quelles sont les valeurs qu'elle entend incarner et la politique qu'elle entend défendre ?

A- La création de l'Africaine des Assurances

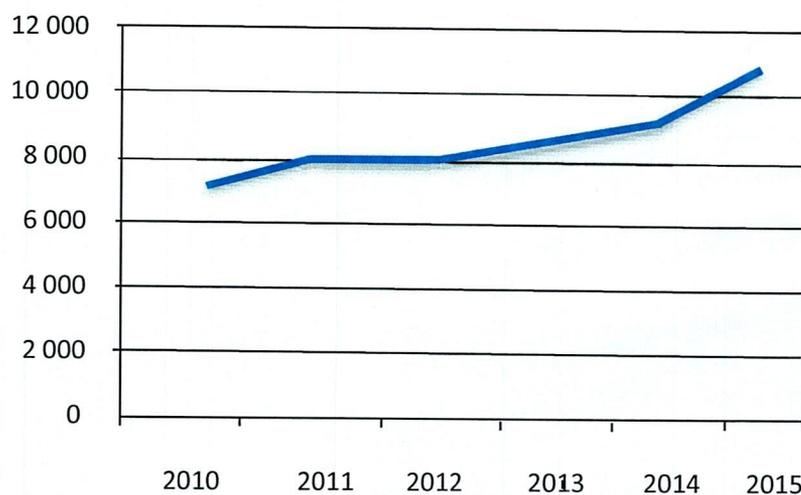
Suite à la libéralisation du secteur des assurances au Bénin, libéralisation consacrée par la loi n°92-029 du 26 août 1992, a vu le jour l'Africaine des Assurances. Première compagnie d'assurances autorisée à opérer dans la "Branche Dommages", l'Africaine des Assurances est née des ruines de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR) dont elle a racheté le portefeuille IARDT (Incendie, Accidents, Risques Divers et Transports).

L'Africaine des Assurances a été créée le 05 novembre 1997. Après l'accomplissement des formalités réglementaires exigées par la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) pour exercer les activités d'assurance, elle reçut l'agrément en IARDT le 03 mars 1998 avec un capital social de 1 milliard mais n'a effectivement démarré ses activités que le 30 mars 1998.

Aujourd'hui, la Compagnie s'érige au premier rang des huit (08) compagnies IARDT du Bénin avec un chiffre d'affaires en pleine croissance continue passant de FCFA 7 309 millions à 10 651 millions de 2010 à 2015, soit une croissance moyenne de 08%. Elle détient, par conséquent, une part de marché qui oscille autour des 32% des branches IARDT.

Rubriques	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Chiffre d'affaires (en millions)	7 309	7 908	8 044	8 674	9 342	10 651

Tableau 1 : Evolution du chiffre d'affaires



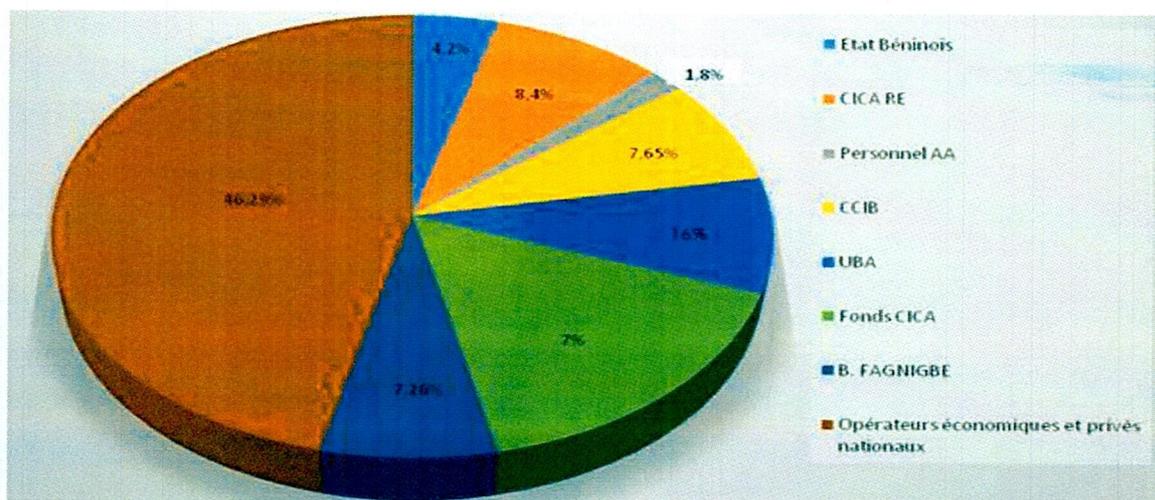
Graphique 1 : Evolution de la Courbe du chiffre d'affaires (en millions F CFA)

L'actionnariat de l'Africaine des Assurances se présente comme suit :

- Etat béninois : 4,2%

- CICA-RE (Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance : CIMA) : 8,4%
- Personnel de l'Africaine des Assurances : 1,8%
- CCIB (Chambre de Commerce et d'Industrie du Bénin) : 7,65%
- UBA (Union Bank of Africa) : 8,4%
- Fonds-CICA-Assurance: 7%
- Bruno FAGNIGBE: 7,26%
- Opérateurs économiques et privés nationaux: 46,29%.

Le diagramme circulaire suivant reprend schématiquement la répartition de l'actionnariat ci-dessus.



Graphique 2 : Actionnariat de l'Africaine des Assurances

L'Africaine des Assurances s'est dotée d'une ligne politique très objective qui transparait à travers sa devise : « L'Africaine des Assurances, le sens de l'engagement ».

B- La politique sociale et la vision de l'Africaine des Assurances

Ce qui retient particulièrement notre attention au sujet de l'Africaine des Assurances, c'est sa vision d'être une compagnie de référence en matière d'assurance, aussi bien sur le plan national qu'international. Cette vision se traduit par son attachement à sa clientèle à travers la recherche permanente des solutions idoines aux problèmes de ses clients. Ainsi l'Africaine des Assurances « s'appuie-t-elle sur les besoins de sa clientèle ou les anticipe-t-elle afin de lui trouver les meilleures solutions et les moins coûteux des moyens pour la couverture. De

même, en cas de sinistre, elle s'évertue à apporter promptement l'assistance promise. Au total, la mission de l'Africaine des Assurances est de demeurer toujours plus proche de ses clients pour les écouter, les comprendre afin de les servir avec équité et enthousiasme ». Ne déclare-t-elle pas, je cite : « Notre référence, c'est notre clientèle, notre crédo c'est notre engagement à satisfaire nos clients ».

L'Africaine des Assurances s'efforce de jouer pleinement son rôle d'investisseur institutionnel par son ancrage dans une vision prospective du développement économique du Bénin, ce qui d'ailleurs concrétise son «sens de l'engagement». Il est clair que la démarche de qualité ou de professionnalisme de l'Africaine des Assurances, la qualité de ses prestations, sa culture de l'écoute de ses clients qu'elle accompagne régulièrement en cas de nécessité, le respect des engagements pris vis-à-vis de la clientèle et de la société en général, constituent des valeurs irréprochables qui contribuent indéniablement à la réussite de la compagnie et à son positionnement en tant que "Compagnie leader du marché béninois d'assurance de la branche IARDT". Forte de cette suprématie, l'Africaine des Assurances a créé à Cotonou au Bénin une compagnie d'assurance vie dénommée «L'Africaine Vie» en décembre 2007 pour assouvir son désir de création d'une compagnie vie à clientèle captive en même temps qu'elle offre la possibilité d'intéresser en priorité ladite clientèle à ses produits "dommages". De même, elle a créé en décembre 2010, l'Africaine des Garanties Bénin (AFG-Bénin) sous l'autorisation de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) pour la commercialisation des produits caution.

Sur le plan international, la compagnie dans sa quête d'hégémonie sans répit a lancé un vaste programme d'expansion en 2005. C'est ainsi qu'a vu le jour sa filiale ouverte en Guinée Equatoriale sous la dénomination de «L'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale» en octobre 2006 à Malabo la capitale avec un Bureau Direct installé à Bata, une autre ville principale du pays.

De même, l'Africaine des Assurances a racheté la Société Africaine d'Assurances (SAFA Assurances), compagnie ivoirienne spécialisée en IARDT, pour assurer son expansion en Côte d'Ivoire.

Que cela soit au Bénin ou à l'international, l'Africaine des Assurances opère à travers des réseaux puissants de distribution, une équipe de collaborateurs compétents et dynamiques, et un ensemble de prestations adaptées à sa clientèle.

1- Les réseaux de distribution de l'Africaine des Assurances

L'Africaine des Assurances a son siège social sis à l'Avenue Jean-Paul II (AV-5078) en face de la Direction de l'Emigration et de l'Immigration à Cotonou. Elle distribue ses produits à travers un réseau constitué de cinq (05) bureaux directs (Bureau direct de Cotonou Centre - Bureau direct de Cotonou Akpakpa - Bureau direct de Cotonou Port - Bureau direct de Porto-Novo - Bureau direct de Parakou), d'une quarantaine d'agences générales, dont la plupart exercent dans la ville de Cotonou et ses environs, et d'une trentaine de sociétés de courtage dont GRAS SAVOYE et ASCOMA, filiales de grandes sociétés de courtage françaises.

A Côté de ce réseau traditionnel de distribution de produits assuranciers, l'Africaine des Assurances traite également avec « le Réseau Globus » qui partage les mêmes valeurs essentielles qu'elle.

En effet, l'Africaine des Assurances a adhéré au « Réseau Globus », réseau panafricain multilingue dont la mission et l'ambition sont d'offrir un service globalisé à la clientèle internationale, de satisfaire aussi aux besoins de la clientèle locale qui est très regardante des valeurs telles que la réactivité, l'innovation, la diversité des produits, la solidarité financière, la qualité de la réassurance internationale, de même que le travail établi sur des standards internationaux.

Des partenaires en réassurance de renommée internationale traitent avec l'Africaine des Assurances. C'est le cas par exemple de : CICA-RE, AFRICA-RE, BEST-RE, AVENIRE, NCA-RE, CONTINENTAL-RE, SEN-RE et de GLOBUS-RE, avec qui la compagnie entretient des relations d'affaires suivies et continues.

Munie de ces différents réseaux, l'Africaine des Assurances mène ses activités avec une équipe de collaborateurs compétents et rompus au travail.

2- L'Africaine des Assurances et son personnel

Pour atteindre ses nobles objectifs, l'Africaine des Assurances s'entoure de collaborateurs expérimentés et dynamiques qui contribuent au mieux à la réussite des activités de la compagnie. Elle s'efforce d'entretenir l'expertise de ses travailleurs par des programmes

variés et suivis de formation et de recyclage pour un meilleur développement des compétences en vue de relever le défi de mieux satisfaire ses clients. Des avantages sociaux, autres que la rémunération, sont offerts aux travailleurs pour les inciter à donner le meilleur d'eux-mêmes. C'est le cas par exemple des prêts collectifs et scolaires aux tarifs préférentiels octroyés au personnel à travers la « Mutuelle des travailleurs » créée pour la circonstance par la compagnie depuis 1999.

En outre, l'Africaine des Assurances offre à ses collaborateurs, un cadre de travail bien approprié, une bonne ambiance de travail, qui favorisent leur collaboration et contribuent à leur épanouissement. Tout cela provoque l'engouement du personnel qui travaille avec enthousiasme.

A ce personnel, s'ajoute les stagiaires sélectionnés, suivant les besoins des Directions techniques, parmi les demandes provenant de tous les horizons, pour s'imprégner du professionnalisme et de l'éthique irréprochable véhiculés par l'Africaine des Assurances, constituant ainsi un vivier de talents dans lequel la compagnie pourra puiser éventuellement pour perpétuer ses valeurs essentielles.

Mais quelles sont les branches d'activités dans lesquelles opère l'Africaine des Assurances ?

3- Les branches d'activités de l'Africaine des Assurances

Exercer l'activité d'assurances, c'est concevoir et vendre des produits d'assurance aux clients. Ces produits sont de différents ordres : les produits vie et les produits non vie.

L'Africaine des Assurances s'est affirmée dans la branche des assurances dommages et par conséquent offre une gamme très variée de produits IARDT à sa clientèle. Ce sont les produits généraux comme :

- L'Automobile ;
- Les Transports (corps et facultés par voies maritime, terrestre et aérienne) ;
- L'Incendie des biens immobiliers et mobiliers ;
- La Responsabilité Civile ;
- La Maladie ;
- Les Multirisques : les Tous Risques Chantiers (TRC) - le Bris de Machine - les Multirisques Professionnelles etc. ;

- La Globale de Banque ;
- L'Individuelle Accidents ;
- Le Vol ;
- Les Dégâts des Eaux ...

A côté de ces produits généralement commercialisés par toutes les compagnies IARDT, l'Africaine des Assurances a innové par la conception de produits originaux tels que:

- Quiétus (la Globale Dommages des PME/PMI) ;
- Domus (Multirisque Habitation) ;
- Moto'Sûr (Produit pour les véhicules à deux ou à trois roues) ;
- Récré (Produit de Responsabilité Civile Scolaire).

Nous ne saurions bien présenter l'Africaine des Assurances sans s'intéresser à sa configuration organisationnelle.

SECTION 2 : L'ETUDE ORGANISATIONNELLE

Une entreprise, qu'elle soit industrielle, commerciale ou de prestation de services, recourt à un organigramme en vue de mettre en place une organisation efficace et efficiente des multiples tâches requises pour son fonctionnement. L'Africaine des Assurances, comme toute entreprise commerciale digne du nom, ne déroge guère à ce principe. Ainsi s'est-elle dotée d'un organigramme bien structuré afin de mener à bien ses activités.

Mais comment définit-on un organigramme ? Quels sont les principaux organes de l'Africaine des Assurances ?

A- L'organigramme : définition et rôle

L'organigramme se définit comme la représentation schématique des liens fonctionnels, organisationnels et hiérarchiques d'une entreprise. Il s'agit donc d'une vue d'ensemble de la répartition des postes et fonctions au sein d'une structure. Autrement dit, l'organigramme est une cartographie simplifiée des différentes relations de commandement

ainsi que les rapports de subordination, d'où une vision simple et claire des structures complexes.

D'un point de vue synoptique, l'organigramme permet de définir toutes les fonctions de l'organisation, aidant ainsi à la répartition efficace des tâches et au suivi des missions.

Ainsi, la multiplicité des tâches au sein d'une équipe est régie de manière rigoureuse et l'organigramme devient un outil de travail. Les relations de commandement étant bien précisées, il n'y a pas de risque d'équivoque ou d'ambiguïté possible, ce qui facilite la compréhension, la communication et la progression objective de tous les collaborateurs.

En somme, l'organigramme est, sans conteste, un outil de travail garantissant l'efficacité du personnel et permettant la révélation de la culture et de la stratégie de l'entreprise. Un organigramme issu d'une vision commune de l'organisation assure ainsi la multiplicité des compétences.

Après avoir cerné les contours du concept d'organigramme, nous allons nous pencher sur l'organisation de l'Africaine des Assurances.

B- Les principaux organes de gestion de l'Africaine des Assurances

L'Africaine des Assurances est une Société Anonyme (SA). Constituée suivant les normes de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (**OHADA**), la compagnie s'est dotée d'un certain nombre de fonctions réparties entre les différentes composantes de la structure.

La structure de l'Africaine des Assurances comprend :

- Le Conseil d'Administration ;
- La Direction Générale ;
- L'Inspection Générale ;
- Les Directions et Départements ;
- Les Services et Centres de Production.

Hormis le Conseil d'Administration ayant à sa tête un président, les autres organes sont dirigés par des cadres de compétence établie (Directeur Général - Inspecteur Général - Directeur - Chef de Département - Chef de Service - Chef de Bureau Direct) chargés d'organiser et de coordonner les activités de la division concernée.

La Direction Générale de l'entreprise est assurée par le Directeur Général, un Administrateur des Assurances, assisté des organes jugés stratégiquement importants pour la Compagnie : l'Inspection Générale et les Directions stratégiques (DEPD, DI, DS), le Département Ressources Humaines et Logistique, le Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation, le Service Réassurance, le Secrétariat Particulier.

L'Inspection Générale (IG) avec à sa tête un financier huppé est composée :

- Du Service Audit ;
- Du Service Informatique.

Le Département Ressources Humaines et Logistique (DRHL) est structuré en :

- Service Recrutement et Gestion des Carrières ;
- Service Logistique et Archives ;
- Service de Paye et Administration.

Quant au Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation (DMCQR), il comprend :

- Le Service Marketing et Communication ;
- Le Service Qualité et Réputation.

La Direction des Etudes et de la Production Directe (DEPD), quant à elle, prend en compte :

- Le Service Etudes et Développement ;
- Les Bureaux Directs.

La Direction des Intermédiaires (DI) est dotée :

- Du Service Courtage ;
- Du Service suivi et Animation du réseau des Agences (SARA).

La Direction des Sinistres (DS) est divisée en :

- Services Sinistres Auto et IARDT ;
- Service Santé ;
- Service Contentieux Sinistres.

La Direction Comptable et Financière (DCF) est animée par :

- Le Service Comptabilité ;
- Le Service Financier et Placements ;
- Le Service Contrôle de Gestion.

(Confère l'Organigramme de l'Africaine des Assurances dans "ANNEXE")

A la suite de la présentation générale et structurale de l'Africaine des Assurances, nous allons nous intéresser aux différentes activités qu'elle mène.

CHAPITRE 2 : L'ANALYSE DES ACTIVITES DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES

L'assurance est un secteur économique qui regroupe les activités de conception, de production et de commercialisation de produits particuliers appelés «Produits d'assurance», produits vendus à destination de clients qualifiés d'assurés.

Naturellement, lesdites activités sont exercées ou exécutées par des collaborateurs chevronnés au sein des structures de la compagnie. Les performances d'une compagnie d'assurance dépendent donc de la vitalité de ses organes, de la qualité de ses produits et de la valeur de ses prestations et services.

Ainsi nous demandons-nous comment fonctionnent les organes de l'Africaine des Assurances (Section 1), quels sont les produits commercialisés par la compagnie (Section 2) et quelle est l'implication du stage dans cet environnement de travail (Section 3).

SECTION 1 : LE FONCTIONNEMENT DES ORGANES ET LEURS INTERACTIONS

Les différents organes de la compagnie exercent un certain nombre de fonctions qui leur sont attribuées précisément. Ainsi, ils jouent ce rôle suivant un cahier de charges bien définies afin de permettre à la compagnie d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés. Au nombre de ces organes, nous retenons :

A- Le Conseil d'Administration

C'est l'organe suprême de la compagnie. Il est investi de pouvoirs discrétionnaires pour agir en toutes circonstances au nom de ladite compagnie. Ses attributions étant définies dans les statuts, le Conseil d'Administration statue sur les comptes de la compagnie lors des Assemblées Générales Ordinaires (AGO) et des Assemblées Générales Extraordinaires (AGE) pour définir les orientations stratégiques de l'entreprise. De surcroît, l'adoption du budget de la compagnie lui revient de droit et il exerce en outre un contrôle permanent sur la gestion du Directeur Général (DG).

Actuellement composé de 10 membres, le Conseil d'Administration (CA) de l'Africaine des Assurances travaille en collaboration avec la Direction Générale pour la bonne marche de la compagnie.

B- La Direction Générale

La Direction Générale regroupe l'ensemble des postes de management global de l'entreprise. Elle concentre les postes au plus haut niveau de la hiérarchie dans la compagnie. Elle se caractérise par la prise en charge d'une double responsabilité à la fois stratégique et opérationnelle. La Direction Générale a donc pour fonction de définir et de piloter la stratégie globale de la compagnie et de superviser son exécution. Elle est assurée par le Directeur Général qui a pour mandat d'assurer la direction et la gestion de l'organisme à la lumière des orientations stratégiques élaborées par le Conseil d'Administration. Dans sa mission, le Directeur Général est assisté par des cadres de compétence établie de certains organes jugés stratégiquement importants pour la compagnie. C'est le cas par exemple de l'Inspecteur Général, des directeurs de certaines entités (Direction de la production - Direction de sinistres), des chefs des départements, des services et des bureaux directs qui lui prêtent leurs services dans le cadre de la coordination et du contrôle des activités de la compagnie pour atteindre les résultats recherchés.

En somme, la Direction Générale de l'Africaine des Assurances à travers son Directeur Général, Monsieur Mouftaou SOUHOUIN, Administrateur des Assurances, a su bien harmoniser et coordonner les différentes activités qui se déroulent dans la compagnie par l'instauration d'une bonne ambiance de travail qui emporte la collaboration de tous les acteurs des divers organes pour le bon développement de l'entreprise.

C- L'Inspection Générale

L'Inspection Générale est un organe qui, dans la hiérarchie organisationnelle de l'Africaine des Assurances, se place tout juste après la Direction Générale qu'elle assiste. Comme son nom l'indique, elle a pour mission d'inspecter et de contrôler les autres organes de la compagnie simultanément avec les activités qui s'y mènent. Au-delà du contrôle disciplinaire ou comptable qui demeure l'une de ses raisons d'être, l'Inspection Générale remplit également d'autres fonctions qui ont pour nom l'audit, le recouvrement, le conseil ou

l'assistance et l'évaluation. Comme on peut le voir, l'horizon des interventions de l'Inspection Générale est très large. C'est donc presque tous les postes de la compagnie qui suscitent l'intervention de l'Inspection Générale, surtout ceux qui inspirent l'action pour l'harmonie, la cohésion des organes et leur bonne gestion en vue du progrès de la société. La fonction de l'Inspection Générale est assurée par l'Inspecteur Général, Monsieur Hervé TCHIAKPE, comptable et financier, à travers les services tels que :

- Le Service Audit Interne ;
- Le Service Informatique.

1- Le Service Audit Interne

Il évalue en permanence le système de contrôle interne à partir d'une étude méthodique et régulière des mécanismes de fonctionnement de la compagnie. Son rôle consiste en :

- L'analyse des mécanismes de fonctionnement de l'entreprise avec la production des procédures qui s'y rattachent, en collaboration avec les autres centres de responsabilité ;
- La transcription des normes dans un manuel de procédures avec veille sur leur application rigoureuse par les utilisateurs ;
- L'identification des forces et faiblesses du système de contrôle interne en vue de l'amélioration continue ;
- La vérification des opérations de production et de gestion des sinistres, et le perfectionnement des prestations de la compagnie.

2- Le Service Informatique

Le Service Informatique est aujourd'hui un des éléments vitaux des entreprises. Il est une composante essentielle pour la sauvegarde et l'archivage des données. Il a pour fonctions, l'étude, la réalisation, le conseil ou l'assistance, relatifs au traitement de l'information dans la compagnie. Il réalise ces fonctions à partir d'un programme informatique élaboré conformément aux grandes orientations définies par la Direction Générale. C'est le cas par exemple des logiciels comme CEGENAT et MERCURE installés à l'Africaine des Assurances, qui facilitent aussi bien la production de contrats que la gestion des sinistres.

Le Service Informatique s'occupe aussi de tout ce qui concerne la documentation et la communication dans l'entreprise : Le logiciel OUTLOOK favorise la communication à l'interne et avec les partenaires (les intermédiaires par exemple) dotés de système informatique. Quant à GLPI (Gestionnaire Libre de Parc d'Informatique), il est une plateforme qui permet de saisir le Service Informatique en cas de problème en quelque niveau que ce soit au sein de la compagnie. Le développement de nouvelles applications et la formation des cadres et agents pour la maîtrise des différents logiciels relèvent également de la compétence dudit service.

En somme, toutes ces missions concourent au bon fonctionnement des organes dans un souci d'amélioration permanente de la qualité des services et prestations au sein de la compagnie.

D- Le Département Ressources Humaines et Logistique

Le Département des Ressources Humaines et Logistique (DRHL) définit et veille à l'application de la politique en ressources humaines et logistique de la Compagnie.

Il est placé sous la responsabilité d'un Chef de Département des Ressources Humaines et Logistique (DRHL) qui est chargé de la mise en œuvre des missions à lui assignées par la Direction Générale à savoir :

- Gérer les ressources humaines au plan administratif ;
- Gérer les relations sociales ;
- Gérer la sécurité et les conditions de travail ;
- Gérer les biens meubles et immeubles de la compagnie ;
- Assurer les missions en logistique et fournir aux Directions et Services des moyens matériels nécessaires pour l'exécution de leurs différentes activités.

A l'Africaine des Assurances, le Département des Ressources Humaines et Logistique (DRHL) est composé du Service Recrutement et Gestion des Carrières (1), du Service Logistique et Archive (2), et du Service Paye et Administration (3).

1- Le Service Recrutement et Gestion des Carrières (SRGC)

Il a en charge l'ensemble des activités qui permettent à la compagnie de disposer de ressources humaines correspondant aux besoins en quantité et en qualité, au nombre desquelles nous retenons :

- Le recrutement ;
- La rémunération ;
- L'évaluation et l'appréciation ;
- La gestion prévisionnelle des emplois, des compétences et des carrières ;
- La formation ;
- La mobilité ...

Ce Service s'occupe donc du développement des compétences des travailleurs de la compagnie.

Pour ce faire, le Département des Ressources Humaines et Logistique (DRHL) entretient des relations étroites avec les responsables des structures internes et externes car la fonction "Ressources Humaines" est une fonction partagée. A ce titre, au niveau interne, il entretient des relations de partenariat avec les différents échelons hiérarchiques et tout le personnel afin de mener à bien ses missions. Ainsi, il collecte les besoins en recrutement et de stage de chaque entité avec l'aval de la Direction Générale, détermine avec les responsables les profils recherchés, lance les offres d'emploi, organise et conduit les entretiens de recrutement. Aussi gère-t-il les stages, le suivi des effectifs, l'évaluation du personnel de même que leur mobilité et leur promotion. Par ailleurs, en cas de nécessité, et en fonction des résultats souhaités, la gestion de certaines activités de ce Service peut être externalisée sur décision expresse de la Direction Générale. C'est le cas par exemple du suivi et de la gestion des dossiers de litiges entre le personnel et la compagnie.

Au total, le Service Recrutement et Gestion des Carrières (SRGC) veille, dans tous les cas, à l'épanouissement du facteur humain dans l'entreprise en suscitant et en entretenant un environnement incitatif pour un travail efficace et efficient au sein de la compagnie.

2- Le Service Logistique et Archives

La logistique se définit comme l'ensemble des méthodes et moyens relatifs à l'organisation d'une entreprise comprenant, entre autres, l'approvisionnement. C'est donc une activité de services qui consiste à gérer l'ensemble des flux physiques et informationnels de l'entreprise. Quant aux Archives, le mot désigne de manière générale le lieu et la procédure de stockage d'informations. En d'autres termes, les archives renvoient à l'ensemble des documents imprimés ou œuvres audiovisuelles, qui sont conservés pour pouvoir prouver des droits ou témoigner de certaines activités. Le Service Logistique et Archives s'occupe donc de la gestion de l'approvisionnement et de la documentation dans une compagnie.

A l'Africaine des Assurances, ledit Service accomplit des tâches administratives revenant au Département à savoir la gestion des courriers "arrivée", le suivi de dossiers généraux et l'organisation des missions avec les autres services compétents. Il gère également les affaires contentieuses à caractère général c'est-à-dire les affaires non liées aux sinistres. La gestion de la bibliothèque de la Compagnie relève également de sa compétence. Sur le plan logistique, le Service a pour attributions, la gestion des approvisionnements dans le respect des dispositions en vigueur au niveau de la Compagnie, la gestion des stocks et le suivi des relations avec les fournisseurs, la gestion du parc des véhicules, des groupes électrogènes et tous autres appareils et engins à moteur ainsi que les dotations en carburant y afférentes, la distribution in situ ou la répartition et le contrôle de l'utilisation du mobilier, des fournitures de bureaux et imprimés. De même, la gestion des bâtiments d'exploitation lui revient.

En somme, le Service Logistique et Archives joue un rôle prépondérant dans la compagnie en ceci qu'il alimente tous les autres services en matériels nécessaires à leur fonctionnement tout en préservant les documents sensibles pour la Compagnie.

3- Le Service Paye et Administration

L'Administration du personnel est hautement stratégique pour une entreprise puisque c'est son personnel qui crée sa richesse et sa plus-value. D'une bonne administration du personnel (la valorisation du capital humain) découle l'efficacité, l'amélioration de la production et de la rentabilité de l'entreprise. C'est ce qui justifie l'existence du Service Paye et Administration qui est chargé de la gestion administrative et de la paie des salariés. A l'Africaine des Assurances, ce Service joue un rôle très important au sein du Département des

"Ressources Humaines" dont il assure le relais essentiel puisqu'il assume toute la gestion administrative du personnel à savoir :

- La gestion des dossiers du personnel et la préparation des éléments de paie ;
- La gestion des congés annuels et le suivi des absences ;
- L'édition des bulletins de paie, l'établissement des états mensuels et l'archivage des éléments de paie ;
- Le règlement des cotisations sociales et fiscales, c'est-à-dire le calcul de l'ensemble des charges sociales telles que la sécurité, les régimes de retraite et de prévoyance, les déclarations fiscales.

Outre les fonctions administratives, ce service reste l'intermédiaire privilégié des employés et répond à toutes les questions relatives à leur carrière. Son dialogue permanent avec les salariés lui permet ainsi de discuter et de collaborer directement avec les partenaires sociaux et les différentes instances représentatives de la compagnie. Ainsi il est chargé de préparer les accords sociaux. Il conseille également les managers sur la gestion du personnel et les procédures disciplinaires. En un mot, il reste le porte-parole des salariés.

Au total, le Service paye et Administration veille au respect des obligations légales concernant le code du travail, les horaires et règlement interne, le respect des conventions collectives, les contrats de travail, le traitement des salariés, les cotisations sociales, les congés, les formations et l'impact financier de tous ces éléments sur la compagnie.

E- Le Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation

Ce département occupe une fonction essentielle dans la compagnie en contact direct avec la Direction Générale. Il définit et met en œuvre la stratégie de communication, de marketing et garantit la politique qualité et réputation de la compagnie.

Le département remplit cette fonction à travers le Service Marketing et Communication (1) et le Service Qualité et Réputation (2).

1- Le Service Marketing et Communication

Ce service joue à la fois un double rôle de Marketing et de Communication. Le plan marketing tisse un lien entre la compagnie et la clientèle, conçoit et offre des produits qui puissent satisfaire les clients. Ainsi le marketing procède par une étude préalable des besoins et des attentes des clients ciblés afin de leur plaire et de répondre à leurs besoins. Les stratégies marketing permettent alors de chercher les voies et moyens pour vendre, de manière structurée, réfléchie et rentable, les produits et les services de la compagnie aux clients en leur communiquant des informations pertinentes sur les produits et services, d'où l'importance de la communication.

Sur le plan communicationnel, le service définit et met en œuvre la stratégie de communication en interne comme en externe en cohésion avec la politique globale de la compagnie. Il ne se contente pas seulement de faire passer les messages, c'est lui qui les conçoit en déterminant l'image de la compagnie, son identité et les valeurs qu'elle véhicule.

En interne, son action a pour but de fédérer les salariés autour de l'identité de la compagnie et de les motiver en instaurant une culture d'entreprise.

En externe, sa mission vise à informer le public (clients, grand public, institutions, presse ...) et assurer la promotion de la compagnie, de ses produits et services à travers : publicité et promotion de vente, publications, conférences, journées portes ouvertes, mécénat, sponsoring etc. Ainsi, la communication fait de ce service, le porte-parole voire l'ambassadeur de la compagnie à l'extérieur et, à ce titre, il peut être amené à la représenter dignement lors des conférences de presse sur les manifestations extérieures.

Au total, le service Marketing et Communication définit, oriente et pilote la stratégie de croissance de la compagnie, d'où la nécessité de la qualité pour sa bonne réputation.

2- Le Service Qualité et Réputation

La qualité des produits et services crée la réputation de l'entreprise. La réputation étant définie comme "l'opinion favorable ou défavorable du public sur l'entreprise", c'est-à-dire le jugement de valeur porté par le public sur la compagnie pour le différencier de ses concurrents. Elle amène les clients d'une façon délibérée ou inconsciente à associer l'image de

l'entreprise d'avec celle de la qualité, favorisant ainsi leur choix et leur prédilection pour les produits et/ou les services de l'entreprise tout en ménageant l'image de la compagnie à son entourage. La qualité donne donc de l'avance à la compagnie qui la pratique par rapport à ses concurrents d'où son avantage concurrentiel. Les clients étant les premiers partenaires de la compagnie, il est impérieux d'œuvrer pour leur fidélisation et le maintien de leur satisfaction car une plus grande loyauté des clients conduit naturellement au renouvellement des relations d'affaires et à la conclusion de nouveaux contrats.

A l'Africaine des Assurances, le Service Qualité et Réputation assiste la Direction Générale dans la définition et la rédaction de sa politique qualité, de ses objectifs et de son engagement tout en lui rendant compte des non-conformités enregistrées et les actions correctives suggérées pour en éviter la récurrence.

Il anime la démarche qualité, organise et conduit les revues qualités. Son fonctionnement s'apprécie notamment à travers un contrôle permanent des opérations de production et de règlement des sinistres. Ce contrôle qui vise la production et le service après-vente s'exerce exclusivement tant sur la qualité des produits ou prestations que sur les délais de réponse à la clientèle. C'est au prix de tout ce qui précède que l'Africaine des Assurances se positionne en tant que "Compagnie leader" du marché béninois d'assurance.

3- Le Service Réassurance

Rappelons que la Réassurance est l'assurance des sociétés d'assurances. Parfois appelée assurance secondaire, celle-ci ne peut pas exister sans l'étape préliminaire du transfert de risque que représente l'assurance primaire. La Réassurance fait partie donc de l'assurance. Cette définition préalable nous renseigne sur les attributions du Service Réassurance au sein d'une compagnie d'assurance.

En effet, le Service Réassurance a pour attributions à l'Africaine des Assurances de définir et de mettre en œuvre la politique de cession et d'acceptation de la compagnie. Il traite et gère les contrats de l'entreprise avec ses réassureurs et ses cédants à travers la rédaction des polices et leurs évolutions, la tarification, le calcul et l'émission des cotisations, le suivi des polices, les statistiques et les reformings. Il appuie, entre autres, les différentes filiales dans les négociations et la gestion des programmes sectoriels de réassurance. Ces attributions exigent évidemment de la part dudit Service, certaines méthodes et techniques allant de la

participation à l'élaboration des programmes de réassurance à l'établissement de statistiques et projection en passant par la recherche d'une amélioration de la rétention du taux de commissionnement et de la participation bénéficiaire sur les branches jugées rentables. Le Service est en contact régulier avec les Courtiers et autres partenaires pour le suivi des traités et établit des comptes trimestriels de la réassurance et de la coassurance. Il est également en contact avec les différentes Agences et collabore à la préparation des documents à soumettre au Conseil d'Administration. Il contrôle périodiquement, sur l'accord de la Direction Générale, la gestion de la réassurance par les filiales. En outre, le Service veille aux placements en facultative des pointes des risques non prévues aux traités, aux applications effectives et prioritaires des quotas de cessions obligatoires aux organismes panafricains, et à la prospection planifiée et méthodique des cédantes potentielles, notamment africaines, en vue de leur prendre des affaires. A l'Africaine des Assurances, le Service Réassurance est très dynamique et joue efficacement le rôle qui lui est dévolu pour une meilleure protection du portefeuille de la Compagnie et de son équilibre.

F- La Direction des Etudes et de la Production Directe

La Direction des Etudes et de la Production Directe détermine et coordonne l'ensemble des projets d'études qualitatives et quantitatives permettant à la Compagnie de définir sa stratégie technique et Commerciale dans le but de sa survie et de son développement. Par ces études, la direction définit non seulement les démarches à mener pour développer une gamme variée de produits qui puissent répondre aux besoins des clients, mais aussi accompagne les centres de production du point de vue tarification, visite de risques ou de la clientèle, pour le développement des affaires. Ensemble avec la Direction des intermédiaires, elle détermine en fonction des problématiques de la compagnie, les moyens à mettre en œuvre pour exécuter et développer la politique commerciale de la Compagnie, choisit la méthodologie à suivre pour réaliser une étude de qualité : cible, terrain, sondage en ligne, collecte d'informations utiles pour la conception de nouveaux produits. Principale interface avec les environnements internes et externes de la Compagnie, elle joue un rôle de conseiller auprès du Département Marketing et parfois même auprès de la Direction Générale. Entre autres, elle gère et anime les centres de production à travers la définition des modalités de souscription des contrats d'assurances des branches exploitées par la Compagnie et la gestion qualitative de ses produits, supervise la production et la diffusion de tous les produits de la compagnie et veille au bon déroulement des études lancées ainsi qu'au respect des délais. De conserve avec la Direction Comptable et Financière, elle évalue le budget

nécessaire pour les études, surtout celles relatives aux projets d'implantations nouvelles, dans le cadre de l'exécution de la politique d'expansion de la compagnie. Pour mieux accomplir ces différentes missions, la Direction des Etudes et de la Production Directe s'appuie sur le Service Etudes et Développement (1) et les Bureaux Directs (2).

1- Le Service Etudes et Développement

L'objectif de ce Service est de déterminer la politique commerciale, les orientations futures de la Compagnie qui devront assurer sa croissance et amener de nouveaux marchés. Ainsi, il étudie l'environnement et son évolution, évalue en permanence l'activité d'assurance tant au niveau national qu'international et propose les normes de tarification en tenant compte des ratios techniques de chaque branche exploitée. En outre, le Service conçoit les nouveaux produits en rapport avec le Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation, gère qualitativement les produits tant dans la forme que dans le fond. De même, il œuvre pour l'amélioration qualitative des produits existants et la conception de nouveaux produits qui répondent aux opportunités du marché. Il assiste les points de vente dans l'établissement diligent des cotations demandées et les réponses aux appels à la concurrence lancés. Le Service centralise les statistiques de production de la Compagnie pour une analyse des portefeuilles, vérifie le degré de fiabilité des provisions techniques déterminées. L'analyse et l'étude du marché lui permettent de détecter de nouveaux clients potentiels susceptibles d'apporter de nouvelles parts de marché à la Compagnie, de nouveaux produits à adopter afin d'élargir son offre commerciale et de nouveaux partenaires avec lesquels l'entreprise pourrait collaborer. Ensemble avec les centres de production, le service effectue des visites de risques, rédige les rapports d'activités trimestriels et annuels. Il contribue aussi à la formation et au suivi de la force de vente, procède à l'analyse technique des dossiers d'agrément des agences générales en collaboration avec la Direction des Intermédiaires.

En somme, le Service Etudes et Développement centralise et analyse toutes les données issues de la Direction des Etudes et de la Production et celles de la Direction des Intermédiaires en vue de propositions de mesures correctives en cas de d'imperfections observées.

2- Les Bureaux Directs

De même rang que les différents Services sur le plan hiérarchique, les Bureaux Directs comme l'indique leur nom, œuvrent essentiellement pour la présentation et la vente directe des produits de la compagnie à la clientèle sans passer par des intermédiaires. Ils constituent la vitrine même de l'entreprise. Ce sont des centres de profits pour lesquels les représentants (les Chefs des Bureaux) sont à la recherche permanente de rentabilité. Ils ont pour mission de prospecter le marché à la recherche de clientèle pour un volume de production plus grand, à l'instar des Agences Générales. C'est pourquoi leur personnel doit avoir des comportements exemplaires vis-à-vis des clients. Dans son rôle, chaque Bureau Direct tient quotidiennement un inventaire des réalisations, annulations et ristournes et fournit régulièrement les informations y afférentes à la Direction Comptable et Financière. Le Bureau Direct enregistre tous les sinistres de la Compagnie qui lui sont déclarés et a la possibilité de régler certains (les petits sinistres) sur délégation de pouvoir. Il peut, entre autres, participer à la mise en œuvre de toutes actions ou politiques commerciales initiées par le Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation pour la croissance et le développement de la Compagnie.

G- La Direction des Intermédiaires

Pour moult raisons, les assurés, en particulier les associations et les entreprises, passent souvent par des intermédiaires pour souscrire leurs contrats d'assurance. Les intermédiaires constituent ainsi des partenaires très importants voire indispensables des compagnies d'assurances, vu le rôle prépondérant qu'ils jouent par rapport à leurs chiffres d'affaires. A l'Africaine des Assurances, la Direction des Intermédiaires entretient et suit les relations d'affaires avec les intermédiaires de même qu'elle anime la force de vente qu'ils représentent. De plus, la Direction des Intermédiaires se charge de faire les propositions d'agrément des Agences au Directeur General après études techniques préalables du Service Etudes et Développement. Elle accomplit ces nobles missions à partir du Service Courtage (1) et du Service Suivi et Animation du Réseau des Agences (2).

1- Le Service Courtage

Comme son nom l'indique, le Service Courtage est au service des opérations de souscriptions des affaires apportées par les courtiers. Il traite avec promptitude et diligence les

demandes de cotation de même que les appels d'offres provenant des courtiers. Dans sa méthode d'exécution de ses missions, le service tient un inventaire quotidien des réalisations, annulations et ristournes, qu'il transmet à la Direction Comptable et Financière puis à la Direction des Etudes et Production Directe pour les besoins d'analyse de portefeuilles. En collaboration avec les différents courtiers, le Service Courtage opère des visites surprises de la clientèle pour réchauffer les relations. C'est un service très stratégique, animé par de jeunes cardes très dynamiques et rompus à la tâche.

2- Le Service Suivi et Animation du Réseau des Agences (SARA)

Interlocuteur unique des Agences Générales, c'est le service qui traite de tout ce qui a rapport avec lesdites Agences.

En effet, le Service suit minutieusement et avec rigueur toutes les réalisations déclarées des Agences Générales et les versements des primes qu'elles ont collectées. De même, il s'occupe de suivi de la formation continue du personnel du réseau des Agences en collaboration avec le Département des Ressources Humaines et Logistique. Il organise et anime le réseau des Agences et l'assiste pour la réussite de sa mission. Le Service gère entre autres, les portefeuilles d'informations commerciales des Agences et tient régulièrement un inventaire des impayés pour les besoins de recouvrement des créances. De plus, il répond aux demandes de cotations et d'appels d'offres qui émanent des Agences avec le concours des collaborateurs pouvant l'aider à cette fin. C'est ce Service qui reçoit les demandes d'agrément des Agences Générales, confie l'étude technique des dossiers au Service Etudes et Développement pour la suite à donner. En outre, il centralise toutes les informations et pièces provenant des Agences, les examine, les analyse pour s'assurer de leur fiabilité.

Au total, la Direction des Intermédiaires, à travers le Service Courtage et le Service Suivi et Animation du Réseau des Agences, contribue à elle seule à plus de 75% du chiffre d'affaires de la Compagnie. Mais pour une Compagnie d'Assurances, il ne suffit pas seulement qu'elle fasse de chiffre d'affaires. Aussi se doit-elle de régler nécessairement les sinistres : d'où l'importance de la Direction des Sinistres.

H- La Direction des Sinistres

La gestion des sinistres revêt une importance capitale pour les sociétés d'assurances et constitue par conséquent, l'un des défis majeurs auxquels elles sont confrontées. A l'Africaine des Assurances, la Direction des Sinistres organise et anime les Services Sinistres, avec pour effet la projection d'une bonne image de la compagnie. Ainsi, elle gère les sinistres déclarés à la compagnie de manière prompte et diligente et surveille minutieusement les portefeuilles de sinistres. Aussi traite-t-elle avec célérité les dossiers non évolutifs et les affaires contentieuses. De plus, elle prend à bras le corps l'exercice des recours contre les tiers et les autres Compagnies d'Assurances pour l'indemnisation rapide des victimes. Pour exécuter ces différentes tâches, la Direction des Sinistres s'appuie sur les Services Sinistres Auto et IARDT (1), le Service Sinistres Santé (2) et le Service Contentieux Sinistres (3).

1- Les Services Sinistres Auto et IARDT

Les deux Services sont jumelés ici parce qu'ils jouent les mêmes rôles. En effet, ils ont pour missions dans leurs domaines de compétences respectifs, de recevoir les déclarations des sinistres et ouvrir les dossiers y afférents. Ensuite, ils passent à la reconnaissance des sinistres en vue de collecter les éléments d'appréciation relatifs aux circonstances desdits sinistres afin de proposer, le cas échéant, les mesures conservatoires nécessaires qui s'imposent. Ces services étudient les dossiers de manière minutieuse pour s'assurer que la garantie est acquise, déterminent le responsable des dommages et procèdent, si possible, à des offres d'indemnités communément appelées provisions de sinistres. Ceci vaut pour les sinistres enregistrés dans tous les points de vente que lesdits Services centralisent en vue de leur analyse et de leur règlement. Ils surveillent, entre autres, les portefeuilles pour en apprécier la qualité, détecter les velléités de fraudes éventuelles et confier le dossier suspect aux structures spécialisées pour les investigations conséquentes. Enfin, ces Services tâchent de produire périodiquement des statistiques relatives aux sinistres réglés et en suspens, recensent régulièrement les dossiers non-évolutifs aux fins de dispositions particulières à prendre (recherche des victimes ou bénéficiaire d'indemnités, demande de procès-verbaux d'accident...) en vue de leur liquidation. A côté des Services Sinistres Auto et IARDT, il existe un autre Service qui s'occupe des sinistres en maladie : le Service Sinistres Santé.

2 - Le Service Sinistres Santé

La Police Maladie est une police d'appel, dit-on ! Cela voudra dire qu'elle permet d'obtenir d'autres contrats auprès de l'assuré. Aussi n'est-elle pas trop sollicitée, c'est-à-dire trop consommée en matière de règlement de sinistres. Que ce soit en individuel ou en collectif, les sinistres santé sont extrêmement nombreux et difficiles à gérer au vu de leur flux. C'est ce qui explique l'isolation du Service Sinistres Santé pour mieux gérer ces sinistres.

En effet, à l'Africaine des Assurances, le Service Sinistres Santé a pour missions, de veiller à l'accès à des soins de qualité pour les assurés du portefeuille et de garantir la juste rétribution des prestations. Ainsi s'organise-t-il à traiter avec rapidité et équité, les réclamations enregistrées. Il contrôle méticuleusement les pièces de réclamations et s'assure de leur régularité avant paiement. Il intervient aussi, le cas échéant, auprès des centres conventionnés pour corriger les erreurs et les omissions, afin de les amener à une attitude compatible avec les termes de l'accord de partenariat signé avec eux par la Compagnie. Le Service étudie et donne son avis sur les dossiers d'évacuations sanitaires soumis à la Compagnie, fournit les éléments de statistiques nécessaires au suivi du Portefeuille Santé de la Compagnie, en collaboration avec la Direction des Etudes et de la Production Directe et la Direction Comptable et Financière. Le Service Sinistres Santé, d'ailleurs administré par un médecin à cause de sa particularité, entretient des relations de confiance, empreintes de franchise, avec les prestataires de service agréés par référence en matière de santé pour la compagnie et son personnel qu'il assiste à travers des consultations médicales, des séances de sensibilisation sur les pathologies et les risques auxquels ils sont exposés. De plus, le médecin organise des visites médicales préalables à l'embauche et les visites systématiques annuelles des salariés et agit en tant que Médecin Conseil de la Compagnie, formulant des suggestions et des propositions à la Direction Générale pour la préservation d'un environnement de travail sain.

3- Le Service Contentieux Sinistres

Les objectifs à atteindre par le Service Contentieux Sinistres sont de deux ordres. Le premier est de mieux suivre l'évolution des dossiers à incidence judiciaire pour prévenir les procédures contentieuses plus longues et plus coûteuses. Le second est d'exercer le recours contre le tiers pour le compte aussi bien des assurés que de la Compagnie. Ainsi, le Service prépare et suit les dossiers litigieux, échange des correspondances avec les Avocats et autres

réclamants puis, initie et suit avec rigueur les demandes de paiements en faveur des assurés ou de la Compagnie. Qu'il s'agisse des dossiers évoluant devant les Tribunaux ou les dossiers dans lesquels la Compagnie a enregistré une réclamation d'Avocat, ils relèvent tous des attributions du Service Contentieux Sinistres. De même, les dossiers dans lesquels des actions en répétition des sommes payées sont possibles et les dossiers de recours à exercer pour le compte de l'assuré, relèvent également de la compétence du Service. Pour mieux suivre les dossiers, le Service tient un inventaire régulier des dossiers qui sont en suspens, qu'il communique au fur et à mesure aux Services Sinistres. En somme, le Service Contentieux Sinistres joue un rôle prépondérant dans le dénouement des dossiers à problèmes.

I- La Direction Comptable et Financière

Elle a pour missions la gestion comptable, financière, budgétaire et fiscale de la Compagnie. Elle coordonne la politique de gestion comptable et financière de l'entreprise et encadre les Services Comptable et Financier. Elle tient tous les comptes financiers de l'entreprise, gère la trésorerie et met en œuvre la politique de placements dans le respect strict des dispositions du Code CIMA. Elle élabore et suit le budget de la Compagnie, confectionne les tableaux de bord de gestion des entités pour mieux les suivre, tient la comptabilité analytique, confectionne les états statistiques CIMA et rédige les rapports d'activités de la Compagnie. Elle conduit, de conserve avec la Direction des Études et de la Production Directe, les études de projets d'implantations nouvelles, dans le cadre de l'exécution du programme d'expansion de la Compagnie. L'exécution de toutes ces tâches s'opère par l'intermédiaire du Service Comptabilité (1), du Service Financier et Placements (2) et du Service Contrôle de Gestion (3)

1- Le Service Comptabilité

Les Compagnies d'Assurances, à l'instar des entreprises, ont l'obligation de tenir une comptabilité et de produire annuellement un certain nombre de documents, dont le bilan et le compte de résultat. Dans un souci d'organisation, le Service Comptabilité est structuré en deux (02) sections à savoir, la section comptabilité générale et la section comptabilité technique.

La section comptabilité générale s'occupe de la passation des écritures de la comptabilité générale et de la vérification de celles générées par l'outil informatique. Elle élabore tous les tableaux de synthèse indispensables à l'organisation des réalisations au mieux

de la Compagnie, supervise les travaux de fin d'exercice, confectionne les états financiers et établit les états de rapprochement. En dehors de ces opérations de comptabilisation des flux (factures clients) et de trésorerie, la section comptabilité générale assure également la gestion des clients et des fournisseurs à travers le suivi des paiements des relances et des litiges. Les relations avec les banques et les services fiscaux, relèvent aussi de son domaine.

Quant à la section comptabilité technique, elle se charge de la vérification des écritures générées par l'outil informatique sur les primes et les sinistres et au besoin, de leur correction. Elle saisit les informations d'ordre technique (primes et sinistres), suit les comptes courants des Agents Généraux, des Courtiers et des Bureaux Directs. Entre autres, elle calcule les commissions des intermédiaires, participe à l'élaboration des états statistiques CIMA avec le Service Contrôle de Gestion et finalement initie et anime les séances de rapprochement des données avec les autres entités de la structure.

2- Le Service Financier et placements

Le Service Financier et Placements gère les placements tant financiers qu'immobiliers ainsi que la trésorerie de la compagnie. Ainsi, il propose à la Direction Générale une politique de placements à des conditions suffisamment avantageuses des ressources de la Compagnie car le placement garantit les services financiers et reste idéal pour diversifier et stabiliser les portefeuilles tout en profitant d'un rendement minimum garanti. Le Service s'occupe aussi de l'émission de chèques de règlements de toutes natures et de l'encaissement de chèques et autres espèces bref, il supervise la caisse pour les dépenses minimales.

3- Le Service Contrôle de Gestion

Le contrôle de gestion est un système de pilotage qui permet d'analyser les moyens engagés, l'activité développée et les résultats obtenus en vue d'une amélioration. Le Service Contrôle de Gestion a donc pour missions, d'aider la Direction Générale et tous les responsables, tant opérationnels que fonctionnels, à maîtriser la gestion, en leur donnant les moyens de piloter leur structure en pleine visibilité. Pour ce faire, le Service élabore les programmes et budgets de toutes les Directions et Services en collaboration étroite avec lesdites entités, et procède au suivi budgétaire. Il conçoit un système de contrôle adapté au domaine des Assurances, qui permet d'établir des objectifs et des prévisions financières,

techniques et commerciales à tous les niveaux hiérarchiques, d'en contrôler périodiquement les réalisations et d'analyser les causes d'écart en vue de déclencher les actions correctives conséquentes. Ensuite, il confectionne des tableaux de bord à l'usage de toutes les entités en collaboration avec ces dernières qu'il aide par ailleurs, à comprendre et à utiliser à bon escient pour le contrôle de leur propre gestion. Le Service conçoit, entre autres, les états statistiques CIMA, fait des recommandations sur les opérations réalisées par les Organes de la Compagnie et enfin rédige les rapports d'activités de la Compagnie.

En somme, force est de remarquer que la Direction Comptable et Financière intervient surtout dans la gestion des ressources pécuniaires de la Compagnie pour l'amélioration de ses affaires. Mais les "Ressources Pécuniaires" évoquent par ricochet une vente préalable qui suppose une production à la base. Ainsi nous allons-nous interroger sur les produits commercialisés par l'Africaine des Assurances.

SECTION 2 : L'EXAMEN DES PRODUITS COMMERCIALISES

Dans le but de satisfaire leur clientèle, les entreprises d'assurances non vie commercialisent une gamme variée de produits allant des garanties classiques aux produits nouveaux, offrant ainsi aux clients la possibilité d'opérer un choix raisonnable et convenable à leurs aspirations, c'est-à-dire trouver dans cet éventail de produits, les meilleurs produits aux meilleurs prix ! L'Africaine des Assurances ne déroge pas à ce principe. En effet, à l'instar de ses pairs, l'Africaine des Assurances propose à ses clients, une diversité de produits adaptés à leur situation. Ces produits se répartissent en deux catégories : les produits classiques et les produits particuliers.

A- Les produits classiques

Encore appelés " produits généraux", les produits classiques sont les produits généralement offerts par les compagnies IARDT. Il s'agit donc des produits communs aux entreprises d'assurances dommages et se présentant comme suit :

1- L'Assurance Automobile

L'intérêt de la population pour les voitures est très élevé aujourd'hui, car la voiture est devenue une nécessité et non plus un luxe. Ainsi, le nombre élevé de voitures en circulation rend les accidents inévitables. L'assurance Auto a donc un grand rôle à jouer !

Mais que recouvre la notion de l'Assurance Auto ?

L'Assurance Auto est un concept général qui vise plusieurs garanties possibles dont la plus importante, la RC Auto (Juridiquement appelée Responsabilité Civile des véhicules automoteurs), couvre la responsabilité des propriétaires des véhicules et est, par conséquent, obligatoire pour tous les propriétaires de véhicules dès que le véhicule est mis en circulation sur la " voie publique ". Ainsi, lorsque vous êtes responsable d'un accident de circulation, cette assurance prend en charge les dommages matériels et corporels causés aux victimes. La RC est souvent complétée dans la zone CEDEAO par la Carte Brune CEDEAO qui offre les mêmes couvertures pour les véhicules en déplacement dans les quinze (15) pays membres de la CEDEAO. Elle peut être aussi complétée par d'autres garanties dites facultatives, mais non moins importantes donc vivement recommandées aux clients pour leur bonne protection. C'est le cas par exemple de l'"Auto Plus " ou "Protection Conducteur" qui prend en compte les atteintes corporelles subies par le conducteur habituel du véhicule assuré à la suite d'un accident de circulation dans lequel sa responsabilité est recherchée. C'est le cas aussi de la garantie "Personnes Transportées" ou "Sécurité Routière" qui offre des prestations identiques à toutes personnes ayant pris place à bord du véhicule assuré. En ce qui concerne le véhicule assuré lui-même, la garantie "dommage au véhicule", déclinée en garanties "Tierce complète" et "Tierce collision" couvrent les dommages qu'il aura subis. D'autres garanties comme "Incendie", "Explosion", "Vol de véhicule" et "Bris de glace" s'occupent également des dommages soufferts par le véhicule mais résultant respectivement de l'incendie ou explosion ou chute de la foudre, de la perte du véhicule ou du bris des glaces du véhicule.

2- L'Assurance Multirisque Professionnelle

Les acteurs de tous les secteurs d'activités sont exposés à de multiples risques. Afin de protéger l'entreprise, ses biens et ses hommes, il est conseillé de souscrire une Assurance Multirisque Professionnelle. Encore appelée « Globale Dommages », l'Assurance Multirisque Professionnelle est une combinaison de garanties qui offrent une couverture complète tant

pour les biens que pour les responsabilités de l'entreprise. Il s'agit donc des garanties complètes et adaptées aux besoins des entreprises commerciales, industrielles et de services, et pouvant être choisies parmi les « Locaux Professionnels », la « Responsabilité Civile Entreprise », l' « Informatique », la « Perte d'Exploitation », la « Protection Juridique Professionnelle » etc... La plupart de ces garanties peuvent être souscrites séparément et elles couvrent l'incendie, les dégâts des eaux, l'explosion, la tempête, le vol, le vandalisme, les dommages électriques etc... Au total, l'Assurance Multirisque Professionnelle est une assurance très bien indiquée pour les commerçants, les artisans, les acteurs de la profession libérale, pour des solutions à leurs problèmes de locaux, des biens et matériels professionnels ainsi qu'à leurs responsabilités.

3- L'Assurance Multirisque Habitation ou « Domus »

L'Assurance Multirisque Habitation est un ensemble de garanties qui prévoient des solutions contre les risques de dommages pouvant survenir au quotidien dans les maisons. Elle permet au propriétaire ou au locataire de protéger sa maison ou son logement et recouvre des contrats au contenu variable. Reconnue sous le vocable de « Domus » à l'Africaine des Assurances, cette police garantit l'assuré contre la plupart des risques liés à l'habitation, mais cela moyennant une prime assez modeste. Au nombre de ces risques, nous dénombrons l'incendie ou l'explosion, la tempête, l'ouragan, le cyclone, les dégâts des eaux, le vol et les cambriolages, la responsabilité civile familiale et privée, les dommages aux appareils électroniques etc... Bref, les risques ici sont assimilables à ceux de la « Globale Dommages », ce qui suppose une similitude entre les deux (02) polices qui, au fond sont bien distinctes.

4- L'Assurance Maladie ou L'Assurance Santé

Acteur majeur du système des soins, l'Assurance Maladie est une couverture qui accorde à un individu une protection contre les risques liés à la maladie, aux accidents de travail, à l'invalidité, à la maternité et au décès. Elle couvre principalement le remboursement des frais médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques, d'analyses et d'hospitalisation. Des garanties optionnelles couvrent les frais d'optique, de vitamines, d'évacuations sanitaires à l'étranger y compris l'assistance médicale.

5- L'Assurance Individuelle Accidents

Nul n'étant à l'abri d'une blessure à l'occasion d'un accident de route, domestique, à l'école, dans le cadre de son activité professionnelle ou encore sportive, il est bon de se pencher sur la question des indemnités. En effet tous les accidents ne sont pas automatiquement couverts par une assurance, or les conséquences peuvent être très contraignantes voire dramatiques pour l'entourage : C'est alors qu'entre en scène la garantie Individuelle Accidents.

Mais qu'est-ce c'est que la garantie Individuelle Accidents?

La garantie Individuelle Accidents est une couverture d'assurance contre les accidents corporels. En inclusion dans un contrat d'assurance (Assurance Auto par exemple) ou susceptible d'être souscrite de façon indépendante, la garantie Individuelle Accidents protège l'assuré contre les dommages corporels dont il est victime, que sa responsabilité soit engagée ou qu'il n'y ait aucun tiers identifié. En cas d'accident, le bénéficiaire est pris en charge pour ses frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation, le préjudice financier lié à un arrêt de travail ou à une incapacité permanente sous la forme d'indemnités, les frais de recherche, secours et rapatriement, les frais d'obsèques en cas de décès, le décès, par le biais du versement d'un capital à ses ayants droit.

A la lumière de tout ce qui précède, il ressort que la couverture Individuelle Accidents est utile et profitable à tout le monde dans bien des situations et par conséquent, mérite d'être souscrite bien que considérée comme "non obligatoire" au regard de la loi.

6 -L'Assurance Transports

L'Assurance Transports, c'est la couverture des marchandises ou facultés contre les risques de transports tant aériens, fluviaux, maritimes que terrestres. L'Assurance Transports est souscrite lorsqu'une expédition est prévue. Ainsi, la souscription doit se faire avant la mise en risque des marchandises. En sus de l'assurance obligatoire des importations, l'Africaine des Assurances offre l'opportunité aux personnes physiques ou morales transportant ou faisant transporter des marchandises ou autres biens à l'intérieur du Bénin de souscrire une assurance pour les couvrir contre les risques inhérents au Transport. Les types d'Assurance Transports commercialisés par l'Africaine des Assurances sont : l'Assurance «Facultés» couvrant les dommages et pertes subis par les marchandises au cours du transport, l'Assurance « Responsabilité Civile Contractuelle du Transporteur » couvrant les dommages et pertes, subis par les marchandises au cours du transport, imputables au transporteur.

7- L'Assurance Construction

L'acte de construire comporte des risques que l'on peut classer en deux grandes catégories : les risques dommages touchant l'ouvrage, catégorie qui se subdivise, elle-même, en deux selon que les dommages surviennent avant puis après la réception, les risques des dommages causés aux tiers, aux voisins, à l'environnement. Ces différents risques font, en général, l'objet des garanties d'assurance, regroupées sous le vocable de l'Assurance Construction.

En effet, l'Assurance Construction, assurance englobant "Assurances Dommages" et "Assurances de Responsabilité", a donc pour objet de couvrir les dommages qui peuvent résulter de l'acte de construire. Les dommages à garantir peuvent survenir pendant ou après la période de construction, ils peuvent être subis par l'ouvrage ou causés par lui-même ou par l'activité nécessaire à sa réalisation. Au titre de l'Assurance Construction, l'Africaine des Assurances offre à sa clientèle les garanties « Dommages-Ouvrage » et « Tous Risques Chantiers ».

La « Tous Risques Chantiers » ou TRC couvre les dommages accidentels subis par les ouvrages de bâtiments, de travaux publics ou de génie civil, qui surviennent au cours de leur construction, de même que les frais de déblai, les dommages aux existants s'il y a lieu, les frais d'acheminement rapide, les engins et matériels de chantier, la RC croisée etc...

Quant à la garantie « Dommages-Ouvrage », elle permet en cas de sinistre de procéder aux remboursements ou à l'exécution de toutes les opérations faisant l'objet de la garantie décennale, sans qu'intervienne une décision de justice. Ainsi, la compagnie la propose à ses clients pour la couverture des vices et malfaçons qui menacent la solidité de la construction et les désordres qui remettent en cause la destination de l'ouvrage (affaissement de plancher, effondrement de la toiture, fissure importante des murs...), et des dommages affectant la solidité des éléments d'équipement indissociables de l'ouvrage, c'est-à-dire ceux dont la dépose, le démontage ou le remplacement ne peut s'effectuer sans abîmer ou enlever une partie de l'ouvrage qui lui sert de support (le chauffage central par exemple).

L'Assurance « Dommages-Ouvrage » doit être souscrite avant l'ouverture du chantier. A ces deux garanties énumérées ci-dessus, s'ajoutent la « Perte d'Exploitation » après incendie, la « Bris de Machine », la « RC » etc...

Au total, toutes les garanties abordées dans la rubrique "Produits Classiques" constituent des garanties communes offertes par toutes les compagnies IARDT. Or, en matière d'assurances, il ne suffit pas de se contenter uniquement de ce qui existait déjà mais plutôt de chercher à innover afin de s'affirmer : D'où l'importance de l'innovation.

Mais quels sont les produits qui relèvent du génie créateur de l'Africaine des Assurances ?

B- Les produits particuliers

Sous la rubrique "Produits Particuliers" se rangent les produits offerts exclusivement par l'Africaine des Assurances sur le marché béninois. Il s'agit des produits créés par la Compagnie pour attirer plus de clients. Au nombre de ces produits, nous citons : l'Assurance « Moto'Sûr », l'Assurance « Quiétus », l'Assurance « Récré ».

1- L'Assurance « Moto'Sûr »

Il est aisé de constater que les motos pullulent ces derniers temps au Bénin, surtout dans ses grandes villes, à la faveur du phénomène social communément appelé « Taxi Moto ». Ce phénomène avec son corollaire de multiples risques d'accidents qu'il implique, a conduit les autorités publiques béninoises à envisager l'obligation d'assurance de tous les engins à deux (02) et trois (03) roues. L'obligation d'assurance des engins à deux (02) et trois (03) roues était déjà consacrée par la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) à travers l'article 202 du Code CIMA, mais, elle tarde à se concrétiser dans les Etats membres (du moins dans certains Etats) sauf pour les grosses cylindrées (de 125 chevaux vapeurs et plus) dont l'obligation d'assurance relève déjà du passé. Mais, ces derniers jours, vu les différentes actions des autorités publiques sur la question pour rendre obligatoire l'assurance de toutes les catégories d'engins à deux (02) et trois (03) roues au Bénin, l'Africaine des Assurances a anticipé sur la question en procédant à une relecture de son tarif « Moto'Sûr » pour la relance du produit.

En effet, l'Assurance « Moto'Sûr » est un produit conçu par l'Africaine des Assurances pour couvrir la Responsabilité Civile des propriétaires des engins à deux (02) et à trois (03) roues et protéger lesdits engins contre l'incendie, le vol et autres dommages et de surcroît assurer aussi bien la sécurité du conducteur que celle des personnes transportées sur ces motos contre les risques des accidents de la circulation routière, et tout cela au prix d'une

modique somme (prime) en lecture directe sur le tarif élaboré par l'autorité en charge de l'assurance. Même si « Moto'Sûr » n'est pas encore obligatoire, certains usagers ayant pris la mesure de la situation, ont commencé déjà à la souscrire mais le défaut de permis adéquat et d'immatriculation de leurs motocyclettes compliquent l'opération.

2- L'Assurance « Quiétus »

Il s'agit ici d'une Assurance Globale Dommages taillée sur mesure par l'Africaine des Assurances pour les Petites et Moyennes Entreprises et Industries (PME/PMI). « Quiétus » est donc un contrat d'assurance qui garantit l'assuré contre les risques commerciaux, c'est -à-dire toutes les activités d'achat de produits en vue de leur revente en l'état ou de leur transport, ou toutes activités de prestation de services, par l'application d'un taux unique sur l'ensemble des capitaux. Il est question ici, en l'occurrence, des risques non prévus au traité des risques d'entreprises, qui visent les secteurs d'activités comme : prestation de services et artisanat, le commerce, la transformation, et dont le capital couvert par l'assureur est compris entre 50.000.000 et 200.000.000 FCFA sans les dommages au voisinage. C'est la solution la mieux adaptée selon l'Africaine des Assurances pour les « Studios de Photos » les « Cybers Cafés » les « Petites Entreprises Agro-Alimentaires » les « Petites Boutiques » etc... contre les Risques d'Incendie (Garantie de Base), le Vol, les Dégâts des Eaux, le Bris de Machine, la Responsabilité Civile, les Pertes d'Exploitation, les Risques Informatiques (Garanties Optionnelles).

3- L'Assurance « Récré »

L'assurance « Récré » n'est autre chose qu'une formule de l'Assurance Scolaire créée par l'Africaine des Assurances pour couvrir les activités scolaires. Elle peut désigner une assurance destinée à un établissement d'enseignement, c'est-à-dire une « Formule Groupe » souscrite par les chefs d'établissements pour l'ensemble de leurs élèves et équipes d'encadrement. Elle désigne aussi une assurance destinée aux élèves pour couvrir les risques non imputables aux établissements comme c'est le cas de la « Formule individuelle » souscrite par les parents d'élèves pour le compte de leurs enfants. Comme son nom l'indique, l'Assurance Scolaire (Récré) garantit les dommages matériels ou corporels qu'un écolier, collégien ou lycéen pourrait causer à un camarade ou à un tiers (Responsabilité Civile), mais aussi ceux qu'il pourrait subir (Protection Individuelle Corporelle), pour une

protection complète de l'enfant. C'est une assurance facultative, mais pratique et nécessaire à conseiller parce que protégeant les enfants dans leur vie quotidienne à l'école et sur le trajet école-domicile. Les principaux risques couverts sont les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile des enseignants, personnel administratif et élèves dans le cadre des activités scolaires, les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation des élèves victimes d'accidents ou d'intoxications alimentaires à la cantine scolaire, les frais des lunettes et autres appareils auditifs en cas d'accidents, le décès, l'invalidité temporaire ou permanente etc...

Quant à la prime payée ou à payer, elle est fonction de l'ordre d'enseignement (Ecoles Maternelles, Primaires, Secondaires, Techniques ou Supérieures) mais aussi du nombre d'assurés.

Toute analyse faite, force est de témoigner que l'Africaine des Assurances offre à sa clientèle des produits de bon aloi qui, de surcroît, sont très adaptés à ses aspirations. En outre, ces produits sont conçus, présentés et vendus aux clients par des acteurs laborieux et dynamiques dont le professionnalisme n'est plus à démontrer. C'est dans cet environnement fait d'amour du travail et caractérisé par une ambiance empreinte de l'unité que j'ai exécuté mon stage.

SECTION 3 : LE DEROULEMENT DU STAGE

Il est communément admis que toute formation a pour finalité, de déboucher sur une exploitation pratique du savoir acquis. D'où l'importance du stage qui permet de faire le lien entre la théorie acquise durant les études et son application dans le monde du travail et de l'entreprise. Le stage et surtout le stage académique est donc une expérience professionnalisante d'une durée conséquente qui débouche sur la rédaction d'un mémoire ou d'un rapport de stage et qui prépare à une intégration sur le marché du travail en raccourcissant la durée d'obtention d'un emploi. Mais il se pose pourtant un problème : la difficulté d'obtenir un stage par soi-même auprès d'une entreprise sans être parrainé. Forts de cette situation, et pour faciliter la tâche aux étudiants, l'Institut International des Assurances (IIA) et les Directions des Assurances des pays membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) ont su anticiper ladite situation en faisant de telle sorte que nous, étudiants de l'IIA, avons pu être facilement admis au sein des Compagnies d'assurances de la zone CIMA pour y exécuter notre stage.

Mais quelles sont les différentes étapes de ce stage ?

A- Les différentes étapes du stage

Le stage a été facilité par le dynamisme du Directeur des Assurances du Bénin qui n'a ménagé aucun effort pour me faire accepter par l'Africaine des Assurances.

En effet, à l'IIA, l'administration nous a fait remplir des formulaires au travers desquels nous avons indiqué la structure dans laquelle nous souhaiterions réaliser notre stage. C'est ainsi qu'à tout hasard j'ai porté mon choix sur l'Africaine des Assurances, Compagnie d'assurances leader du marché béninois d'assurances dont la réputation m'a très attiré, en vue de profiter de ses expériences.

Ainsi dès mon retour au Bénin, j'ai été contacté au téléphone par la Direction Générale de la Compagnie qui m'a offert un stage d'environ six (06) mois, (du 02 mai au 14 octobre 2016.). J'ai ainsi commencé ledit stage par la Direction des Sinistres (DS) dans ses Services Sinistres (Santé, Auto, Risques Divers). En général, la journée commence dans cette compagnie à huit (08) heures mais s'achève parfois au-delà de vingt (20) heures, au lieu de dix-huit (18) heures et demie, vu la quantité de travail à abattre. Cela se passe surtout dans les Services Sinistres et au Courtage (Production), où j'ai passé la plupart du temps de mon stage (quatre mois environ). Guidé par la curiosité de réunir le maximum d'informations pour la rédaction de mon rapport, mais aussi d'acquérir le maximum de connaissances pratiques, en vue de mon intégration future sur le marché du travail, j'ai accepté volontiers de sacrifier certains samedis pour venir travailler dans la compagnie avec un agent dévoué au travail très enclin à aider son entourage. Des conseils et encouragements émanant de ma maitresse de stage sont autant d'éléments qui ont meublé le stage. Aussi s'est-elle battue les pieds et les mains afin de me mettre en contact avec des Experts Maritimes pour la documentation et des informations utiles, relatives à mon thème de rapport de stage.

Au total, c'est dans cet environnement que j'ai réalisé mon stage tout en m'expérimentant à travers des tâches réalisées non pas sans difficultés.

B- Les réalisations et difficultés rencontrées

1- Les réalisations

L'entreprise est un champ professionnel d'exercice des métiers, et le stage une véritable opportunité d'apprentissage professionnel à saisir pour découvrir un domaine d'activité ou un métier tout en se forgeant des compétences particulières. Mon passage à l'Africaine des Assurances m'a offert l'occasion d'appréhender la réalité du secteur d'activité de la compagnie : l'Assurance. En effet, mon expérience a commencé au Service Sinistres où j'ai réalisé pour la première fois des missions pratiques à moi confiées. Mais bien avant cela, j'ai été d'abord coaché par les valeureux rédacteurs sinistres sur la procédure d'exécution des tâches dans le service. C'est ainsi que j'ai été appelé à recevoir des déclarations de sinistres, vérifier les pièces y afférentes, en ouvrir les dossiers, procéder à l'évaluation des sinistres et en rédiger les lettres de transaction dans lesdits dossiers.

Au service courtage, j'ai été instruit par les producteurs de contrats d'assurance des procédures et méthodes de la tarification. Pour la circonstance, un ordinateur m'a été affecté, afin de me permettre de pratiquer ce qu'on m'a appris, de m'adapter, de m'imprégner sans être encore acteur, de l'ambiance du service. Ainsi, des tâches m'ont été confiées et que j'ai exécutées non sans problèmes. J'ai effectué maintes cotations de risques dont « Maladie Groupe », avec la mise en place des contrats dans les logiciels " CENEGAT" et " MERCURE", conçus pour les activités de la Compagnie, une fois que les clients décident d'en payer les primes. J'ai aussi procédé à des enregistrements au Chrono, des polices émises. Des incorporations (dans les Polices " Santé") de nouveaux membres afin de leur délivrer des " Cartes Santé Plus", Cartes de Santé qui leur permettent de bénéficier des soins des prestataires agréés par la Compagnie, font partie du quotidien de mes missions. A tout cela s'ajoute la routine faite de rangement et de recherches de dossiers dans les armoires de marque Dakota, des nombreuses photocopies de pièces et documents importants, et des petits déplacements interservices, sur ordre des agents, à la recherche de documents. Telles sont, en somme, les modestes réalisations que j'ai pu effectuer durant mon séjour à l'Africaine des Assurances, dans le cadre de mon stage académique parsemé de quelques difficultés.

2- Les difficultés rencontrées et les solutions pour y remédier

La difficulté exprime la peine ressentie en réalisant une fonction, un travail ou un objectif. Cette définition montre clairement que dans l'ordre naturel des réalisations, la souffrance et le sacrifice sont des étapes nécessaires à franchir car comme le dit un proverbe, « *On ne saurait faire une omelette sans casser les œufs* ». L'exécution de mon stage n'a pas dérogé à cette règle naturelle.

En effet, il est important de rappeler ici que je venais d'une formation pressante et éprouvante. Très fatigué, j'ai immédiatement enchaîné avec le stage qui, comme toute situation nouvelle, m'a causé du stress comme si je tombais de charybde en scylla : Ce fut la première situation difficile que j'ai vécue. Mais face à cette anxiété, j'ai su faire preuve d'un esprit rationnel, d'éthique et de force de caractère pour la surmonter. A cela s'ajoute le problème de moyens financiers. Père de famille et étudiant, j'ai éprouvé d'énormes difficultés financières pour finaliser mon stage ! D'abord j'ai été soumis à un code vestimentaire pour raison de présentabilité et d'apparence professionnelle (Costume Bleu foncé ou noir sur chemise blanche ...). C'est normal et louable car l'uniforme crée le sentiment d'appartenance à un groupe et encourage l'esprit d'équipe. Seulement, le code vestimentaire a un coût et l'imposer à un stagiaire, déjà en position de faiblesse financière, l'oblige à renouveler son vestiaire, laminant ainsi ses maigres ressources ! Ensuite, le stage est qualifié de " Stage académique", ce qui signifie «Stage non rémunéré», donc à exécuter sans un sou, alors que tout le monde sait pertinemment que le stagiaire a besoin de l'argent pour ses déplacements au service, sa restauration et autres. De plus à côté des nombreuses "nuits blanches" qu'a engendrées la rédaction du rapport de stage, s'ajoute le problème de moyens financiers pour imprimer le document. Toutefois l'assistance des parents, amis et de personnes de bonne volonté, m'ont permis de venir à bout de ces difficultés pécuniaires. C'est aussi l'occasion de souligner les difficultés ressenties pour rencontrer les personnes ressources de la place (les Experts Maritimes notamment) pour la documentation et les informations nécessaires pour la rédaction de mon rapport de stage. Il s'agit principalement de l'indisponibilité quasi-permanente des Experts Maritimes, très sollicités et très impliqués dans leur fonction. Néanmoins, ces différents problèmes ont trouvé solutions grâce à la bonne volonté, le dynamisme, la poigne de ma maîtresse de stage qui a su, non sans difficultés, négocier mon introduction auprès de certains Experts Maritimes.

Au total, ces multiples difficultés, nombreuses qu'elles aient été, n'ont pu avoir raison de moi. Au contraire, non seulement elles ont été surmontées mais aussi m'ont-ils réconforté par la mise en pratique de mes apprentissages théoriques qui ont favorisé l'exploration de mes compétences et intérêts.

3- L'intérêt du stage

Le stage a été pour moi (et le reste d'ailleurs), bénéfique à plus d'un titre. Les acquis de cette expérience professionnelle (les compétences acquises) m'ont été (et le restent toujours) plus qu'un stage, un réel engagement dans mon travail tel qu'il aurait pu être si j'avais été employé. L'entreprise étant un gisement incomparable et intarissable d'informations, le fait d'avoir entretenu de très bons rapports avec les agents de la compagnie, que je servais volontiers, m'a permis d'optimiser mes connaissances théoriques, tout en intégrant et en maîtrisant le circuit de la compagnie pour tenter d'être aussi efficace que ceux qui y travaillent. Quoi de plus intéressant que de ce stage, mon Curriculum Vitae (CV) s'en est sorti enrichi, ce qui augure d'un bon avenir pour ma facile intégration sur le marché de l'emploi !

Aussi la quête d'informations nécessaires pour la rédaction de mon rapport de stage m'a-t-elle avantageusement rapproché, ma maîtresse de stage aidant, des Experts Maritimes qui, malgré leurs agendas très chargés, n'ont ménagé aucun effort à me renseigner franchement sur leurs missions et le rôle qu'ils jouent en matière de répartition des responsabilités lors des avaries particulières.

***SECONDE PARTIE : LE ROLE DE L'EXPERT
MARITIME DANS LA REPARTITION DES
RESPONSABILITES EN CAS D'AVARIES
PARTICULIERES***

L'Assurance Maritime est intimement liée au commerce international. Or, plus des trois quarts (3/4) du commerce international utilisent le transport maritime (Plus de six milliards de tonnes ont emprunté la mer en 2005 : Réf. " Mémoire online : Mélanie M. Renamy). Cela traduit que la mer est incontestablement le moteur de la croissance économique mondiale. (Ces dernières années, environ 4 000 milliards de tonnes de marchandises empruntent annuellement la voie maritime, surtout avec l'avènement de la course au gigantisme en mer à travers des porte-conteneurs de 10 000 voire 14 500 de conteneurs de 20 pieds. Vu alors l'ampleur que prend le phénomène du transport maritime avec la conteneurisation qui a fait exploser le fret maritime qui va avec la gestion des risques qui impliquent les parties au contrat (Exportateur, Chargeur, Transporteurs et autres), l'Expert Maritime doit être consulté pour une expertise contradictoire en vue d'examiner les dommages et situer les diverses responsabilités. Ainsi, il devient presque indispensable et joue, par conséquent, un rôle très important dans la répartition des responsabilités surtout en cas d'avaries particulières. C'est ce que nous essayerons de démontrer dans cette "Seconde Partie" à travers l'exploitation du transport maritime (Chapitre 1) et l'expertise en transport maritime (Chapitre 2).

CHAPITRE I :

L'EXPLOITATION DU TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime est le mode de transport le plus important pour l'acheminement des marchandises (Le transport de personnes par voie maritime ayant perdu son importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale). International par nature, le transport maritime consiste à déplacer les marchandises pour l'essentiel, par voie de mer. Un tel déplacement, vu les nombreux risques auxquels il s'expose, mérite d'être couvert : d'où la nécessité et l'importance de l'Assurance Maritime. En effet, l'Assurance Maritime est un contrat d'assurance par lequel l'assureur s'engage, moyennant la perception d'une prime, à indemniser l'assuré des sinistres maritimes résultant des opérations maritimes, de la manière et dans les limites contenues dans le contrat. Elle est la forme d'assurance la plus ancienne qui s'est développée avec les échanges commerciaux entre les États.

Mais comment exploite-t-on le transport maritime ?

La réponse à cette question passera par le rappel de l'historique de l'Assurance Maritime dans la zone CIMA (Section 1), la responsabilité des parties au contrat de transport (Section 2), et la gestion des dommages maritimes (Section 3).

SECTION 1 : L'HISTORIQUE DE L'ASSURANCE MARITIME DANS LA ZONE CIMA

L'expertise maritime se fait à la suite d'un sinistre en transport maritime. Or, il ne saurait avoir de sinistre sans souscription préalable d'une police d'assurance maritime. Par conséquent, nous nous proposons ici, de rappeler l'historique de l'assurance maritime dans les pays de la CIMA en insistant sur le cas du Bénin avant de poser la problématique et justifier le thème du rapport.

A- Généralités

L'initiative est partie des recommandations de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). En effet, en sa troisième session tenue à Santiago au CHILI en 1972, la CNUCED a démontré à travers ses études que des capitaux

très importants sortaient des pays du tiers monde vers les pays développés par le biais des « Services ». Ainsi, a-t-elle recommandé aux pays en voie de développement l'instauration de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation, pour arrêter la saignée de la fuite des capitaux qui plombent malheureusement leurs économies. Conscients de l'enjeu, les Etats membres de la CIMA ont adopté en 1975, une politique d'obligation d'assurance des facultés à l'importation. Ladite politique vise le maintien des capitaux dans le pays de destination des marchandises et leur réinjection dans l'économie nationale pour son financement, le renforcement de l'épargne interne pour l'amélioration des résultats de la balance des paiements et l'acquisition d'une certaine technicité des assureurs nationaux dans le domaine. Aussi cette politique comporte-t-elle deux (02) volets à savoir :

- L'adoption des dispositions législatives ou réglementaires pour l'obligation d'assurance des marchandises à l'importation ;
- L'exigence de souscription de ladite assurance auprès d'une société d'assurances agréée et implantée dans le pays de l'importateur.

L'obligation de domiciliation des facultés à l'importation est donc régie dans les pays de la CIMA comme suit :

- Bénin : décret n° 83-406 du 16 novembre 1983 ;
- Burkina Faso : Ordonnance n° 83-022 du 17 novembre 1983 décret n° 84 du 30 décembre 1983 ;
- Cameroun : loi n° 7514 du 08 décembre 1975 ordonnance 85/4 du 11 décembre 1985 ;
- Centrafrique : Ordonnance n° 83-052 du 02 août 1983 décret n° 84/128 du 27 avril 1984 ;
- Congo : décret n° 8-562 du 31 octobre 1977 ;
- Côte d'Ivoire : Ordonnance n° 2007-478 du 16 mai 2007 abrogeant l'ordonnance n° 97-444 du 08 août 1997 ;
- Gabon : ordonnance n° 6/79 du 22 février 1979 décret n° 0215 du 22 février 1979 ;
- Mali : loi n° 81-78 du 15 août 1981 décret n° 314 du 05 décembre 1983 loi 85-37 du 21 juin 1988 ;
- Niger : ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 décret 85-52 du 23 mai 1985 ;
- Sénégal : loi n° 83-47 du 18 février 1983 décret 83-1201 du 24 novembre 1983 ;
- Tchad : décret n° 736 du 19 novembre 1985 décret n° 0019 du 02 avril 1986 ;
- Togo : loi n° 87-07 et décret 87~104 du 03 juin 1987 ;

- Guinée (Observateur) : décret n° 234/PRG/84 du 24 septembre 1984.

Toutefois l'existence de ces législations n'enfreint point la liberté d'arbitrage, de compromis et d'élaboration de clauses, laissée aux parties du contrat, car. L'Assurance Maritime opère dans un contexte international qui exige une certaine ouverture voire une souplesse pour son efficacité. C'est peut-être dans cette même optique que le Code CIMA, faisant obligation de domiciliation des facultés à l'importation en son unique article 278, ne fait aucunement cas des exportations qu'il laisse à la libre appréciation des exportateurs qui peuvent en confier la gestion aux assureurs locaux ou internationaux.

B- L'historique et l'évolution de l'Assurance Maritime au Bénin

L'obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation au Bénin remonte au 16 novembre 1983. Par décret présidentiel 83-406, le Gouvernement Béninois fait obligation aux importateurs nationaux d'assurer leurs marchandises auprès de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR). Ce décret a été actualisé par le décret N° 99-079 du 12 février 1999 qui définit le champ d'application de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et reprecise en son article 2^{ème} que : « l'assurance obligatoire ... doit être souscrites directement auprès des compagnies d'assurances Incendie Accidents et Risques Divers (IARD) agréées en République du Bénin ou auprès de leur représentant à l'étranger agissant pour leur compte.

L'Article 278 du Code CIMA législateur du traité instituant la CIMA, traité ratifié par le Gouvernement Béninois le 05 novembre 1993 par le décret 093-262, est venu appuyé les dispositions nationales sur l'obligation des importations.

Malheureusement, cette obligation n'est pas respectée dans son esprit car, une chose est sûre, toutes les marchandises sont assurées mais auprès des compagnies installées dans des pays des fournisseurs, en violation des textes. Cette fraude a pour conséquence la baisse des chiffres d'affaires des compagnies dans la sous branche transport au Bénin (soit une baisse de 30% en moyenne en 2012) ce qui constitue un manque à gagner aussi bien pour les compagnies que pour l'Etat (l'impôt sur les résultats du bénéfice nette BIC, Taxe sur Contrats d'Assurance TUCA...).

Pour lutter contre ce phénomène, les techniciens du secteur d'assurance du Bénin ont réfléchi sur la situation en optant pour la dématérialisation du Certificat d'Assurance

Maritime à travers le Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur (GUOCE) géré par la Société d'Exploitation et de Gestion du Guichet Unique du Bénin (SEGUB), ce qui est devenu effective au Bénin depuis novembre 2015. Désormais au Bénin, l'Assurance Maritime, du moins la garantie "Franc d'Avaries Particulières Sauf" (les polices d'abonnement et la Tous Risques étant exclues du système), devra se faire en ligne à travers la plateforme ASA-BENIN (Association des Sociétés d'Assurance du Bénin) via GUOCE. Il s'agit là d'une innovation qui permettra de réduire les fraudes en Assurance Maritime et par conséquent améliorer les chiffres d'affaires des Compagnies dans la sous branche Transports. De même, la facturation sans papier va contribuer au développement du transport maritime à travers l'allégement et l'accélération des procédures douanières et administratives d'import.

A la suite de ce préalable de rappel de l'historique de l'assurance Maritime et de son évolution au Bénin, nous allons aborder la problématique posée par le thème que nous essayerons de justifier au besoin.

C- La problématique du thème

Avant tout propos, cherchons à savoir ce que recouvre cette notion de problématique. En effet, la problématique est définie par Larousse comme " l'ensemble des questions, des problèmes concernant un domaine de connaissance ou qui sont posés par une situation". Une problématique est donc un ensemble des questions qui s'appliquent à un domaine particulier. C'est la présentation d'un problème considéré du point de vue des différents aspects à traiter. Elle implique un travail de reformulation, une question complète, qui permettent d'être capables de conjuguer plusieurs informations en les justifiant. Sa construction se fonde sur une vue exposée de la phrase du thème qui rend compte des sous-entendus (sens cachés) et aide à mettre en évidence les liens logiques entre les termes du sujet.

L'expertise maritime est au service des différents acteurs de la chaîne du transport maritime, en particulier, du réceptionnaire ou importateur des marchandises. Ce dernier, à cause de ses intérêts dans l'expédition maritime à protéger, se voit obligé de souscrire une police d'assurance pour ses marchandises. Cette assurance, devenue obligatoire en zone CIMA, contraint les importateurs à recourir à l'expertise maritime en cas de dommages afin d'obtenir réparation.

En effet, l'assurance obligatoire des importations offre au choix aux assurés deux principaux types de garanties telles que les conditions « Tous Risques » et les conditions « FAP Sauf » (qui couvrent : les avaries communes et particulières, le recours contre tiers, la perte totale et délaissement) qu'ils peuvent souscrire selon les catégories de marchandises et selon leur convenance. Une fois la souscription faite, il pèse désormais sur l'assureur, l'obligation du règlement des sinistres. C'est alors qu'en cas de dommages, il est indiqué aux assurés d'obéir à un certain nombre d'obligations afin de pouvoir bénéficier des prestations de l'assureur. Au nombre de ces obligations, nous retenons la prise de réserves à la réception des marchandises en vue de conserver les droits et recours contre les transporteurs et tous autres responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il juge nécessaires. A cela s'ajoute la constitution, en bonne et due forme, d'un dossier de réclamation et surtout, la commission d'un Expert Maritime, dans les délais légaux pour provoquer une expertise contradictoire pour la constatation des dommages. C'est donc ce dernier point, très important pour l'indemnisation et le dénouement des différends maritimes, qui a retenu notre attention et nous a amené à nous pencher sur le thème : « **LE RÔLE DE L'EXPERT MARITIME DANS LA RÉPARTITION DES RESPONSABILITÉS EN CAS D'AVARIES PARTICULIÈRES** ».

Le thème fait penser que sans l'Expert Maritime il sera difficile voire impossible de déterminer les responsables des avaries. Autrement dit, c'est l'Expert Maritime qui dénoncerait les responsables des dommages maritimes, jouant ainsi un rôle prépondérant dans le règlement des avaries particulières.

D- La justification du thème du rapport

L'intérêt du thème est réel dans la mesure où l'expertise maritime revêt une importance prépondérante dans la gestion du transport maritime international. Le fait de transporter les marchandises par des conteneurs a entraîné une explosion du fret maritime qui, avec la gestion des dommages, va jouer certainement dans la résolution des contrats de transport et d'autres contrats annexés au déplacement à savoir : la manutention, la consignation, l'assurance, le dédouanement, etc...

Dans la chaîne du transport maritime, la responsabilité du transporteur est la plus en vue. En effet, le transporteur répond de la faute de l'acheminement de la marchandise dans les délais impartis et de la livraison conforme, c'est-à-dire l'obligation de remettre la

marchandise sans dommages. Mais cette responsabilité est limitée par les causes d'exonération (force majeure, dol, emballages défectueux ...) et les plafonds d'indemnisation (convention de Bruxelles : 823 DTS/ Colis ; Convention de Hambourg 835 DTS/ Colis et 2,5 DTS /Kg de poids brut). La limite de responsabilité du transporteur, voire l'exonération de cette responsabilité en cas de dommages à la marchandise pose un problème crucial : L'assuré se verra indemnisé partiellement, au pire des cas, ne recevra aucune indemnité du tout. La résolution des litiges demande l'intervention de l'Expert Maritime qui sera sensé diagnostiquer l'état des marchandises, objet du contentieux. Dans cette condition, on remarque que sans l'intervention de l'Expert, les différentes parties peuvent se refuser à endosser une éventuelle responsabilité vis-à-vis d'un dommage. Du moment que l'Expert est un consultant agréé par l'assureur, il saura effectuer sa mission dans les règles de l'art.

En somme, l'expertise maritime est et demeure une étape très importante voire indispensable dans la gestion des sinistres et la résolution des contentieux maritimes. C'est ce qui justifie notre choix du thème pour démontrer la manière dont l'Expert Maritime joue ou doit jouer son rôle pour le bonheur du monde maritime.

SECTION 2 : LES RESPONSABILITES DES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT

Il s'agira ici de définir la " Responsabilité" et d'examiner les possibles rapports des acteurs du transport maritime avec un dommage.

A- La définition de la responsabilité

Du latin "Respondere", se porter garant, répondre de, le mot responsabilité est l'obligation faite à une personne de répondre de certains de ses actes, d'être garant de quelque chose, d'assumer ses promesses. Elle a pour conséquence, le devoir de réparer un préjudice causé à quelqu'un, de par son fait ou par le fait de ceux dont on a la charge, la surveillance voire de supporter une sanction.

En Droit Civil, la responsabilité est l'obligation mise par la loi à la charge d'une personne de réparer les dommages causés à autrui. C'est ce que souligne l'article 1382 du Code Civil qui stipule : « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer* ».

Il existe plusieurs types de responsabilité à savoir : la responsabilité morale, la responsabilité politique, la responsabilité administrative, la responsabilité pénale et la responsabilité civile subdivisée en responsabilité civile contractuelle et en responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle. Faisons remarquer en passant que ces différentes responsabilités ainsi mentionnées ne rencontrent pas les mêmes domaines encore moins n'ont pas les mêmes compétences. De plus, parmi toutes ces responsabilités, c'est la responsabilité contractuelle qui retient ici notre attention. Mais qu'est-ce que la responsabilité contractuelle ?

La responsabilité est dite contractuelle lorsque le dommage causé résulte de l'inexécution ou du retard dans l'exécution d'une obligation née d'un contrat valable. L'article 1147 du Code Civil corrobore cela lorsqu'il prescrit que : « La responsabilité contractuelle est l'obligation pour le contractant de réparer le dommage résultant d'un contrat ». De par cette définition, il convient de retenir que le transport maritime est incontestablement un contrat qui consiste à déplacer des marchandises (ou des personnes) pour l'essentiel par la voie maritime. Ceci étant, il met en scène des acteurs différents qu'il est important voire nécessaire de mentionner et d'examiner les responsabilités face à un éventuel dommage.

B- Les principaux acteurs du transport maritime et leurs responsabilités

Le monde du transport est souvent résumé, à tort ou à raison, à des compagnies maritimes et des sociétés de transport, tout du moins, le commun des mortels ignore bien souvent que le transport est une fourmilière remplie d'acteurs différents qui sont aussi importants les uns les autres pour que la marchandise parte ou arrive dans les meilleures conditions. Le transport maritime est un domaine peu connu et peu de personnes savent ce que c'est qu'un acconier ou un armateur par exemple. Dans le but de lever le voile sur cette situation, nous allons essayer d'aller à la découverte des différents acteurs du transport maritime.

En effet, nombreuses gens interviennent dans le transport maritime, qu'il serait fastidieux d'énumérer de façon exhaustive ici. Ainsi allons-nous nous limiter aux principaux intervenants que nous jugeons directement interpellés en cas d'avaries particulières : Il s'agit en l'occurrence de l'armateur, de l'expéditeur (ou chargeur), du transporteur, du destinataire et d'autres auxiliaires de transport tels que l'aconier et le transitaire.

1- L'armateur

Il peut s'agir :

- Du propriétaire du navire qu'il utilise pour son propre compte ou pour celui des clients. Il met alors son navire à la disposition d'un affréteur (loueur de navire) ;
- Du gérant, désigné par le propriétaire pour accomplir les actes nécessaires à la bonne marche et à l'exploitation du navire : approvisionnement, équipement, réparation, recherche de fret, affrètement du navire, engagement du personnel maritime etc.

2- L'expéditeur

Le dictionnaire français "Wiktionary" le définit comme celui ou celle qui envoie un objet, un message, par la poste, par messagerie, par camion, par chemin de fer, par navire, par avion ou par tout autre moyen. En ce qui nous concerne ici, c'est-à-dire en terme de transport maritime, c'est celui ou celle qui expédie ou fait expédier, convoie ou fait convoier les marchandises par la mer. En cela, le terme se dit par opposition au destinataire. C'est l'expéditeur qui conclut, généralement en son nom, le contrat de transport avec le transporteur. En termes d'obligations, il réalise un conditionnement permettant à la marchandise de supporter " les aléas normaux" du transport. Pour les envois de plus de trois (03) tonnes, il effectue le chargement, le calage et l'arrimage des marchandises. Le transporteur prépare son véhicule pour le chargement et assiste aux opérations, mais n'y participe pas. Il doit cependant donner son avis si la sécurité en cours de transport lui paraît menacée. Lorsque l'expéditeur faillit à ces obligations évoquées ci-dessus et qu'il arrivait de dommages à ses marchandises (Avaries Particulières), il en est lié, donnant ainsi l'occasion au transporteur de s'exonérer en évoquant " la faute de l'expéditeur" (défectuosité des emballages).

3- Le chargeur

Selon le dictionnaire français de l'Académie (8eme Edition), le chargeur est celui qui se charge de l'expédition des marchandises par bateau ou autres moyens de transport, ou celui à qui appartient tout ou une partie d'une cargaison. De cette définition, on remarque que le chargeur semble se confondre à l'expéditeur, du moins, du point de vue des obligations. Cela va de soi, quand on sait que l'expéditeur, à travers un contrat, mandate le chargeur, lui confie ses marchandises afin qu'il puisse organiser le transport principal et en assure les opérations

et les formalités. Ainsi, le chargeur a l'obligation de déclarer par écrit, tous les éléments permettant d'identifier la marchandise : emballer la marchandise afin de lui assurer une protection normale, étiqueter et marquer les colis, caler et arrimer les marchandises à l'intérieur des conteneurs, payer le prix du transport sous peine de rupture de contrat, présenter les marchandises dans les conditions fixées contractuellement (lieu, jour, conditionnement) sous peine de rupture de contrat, ne pas enfreindre la réglementation concernant le transport des marchandises inflammables, explosives ou classées dangereuses.

En somme, puisque le chargeur est mandaté par l'expéditeur sur la base d'un contrat, il encourt la responsabilité des fautes qui résulteraient de la non-exécution des obligations issues dudit contrat, en cas de dommages aux marchandises.

4- Le transporteur

Personne qui s'occupe à proprement parler du transport, ici maritime. Qu'il soit propriétaire, exploitant ou simple affréteur (loueur de navire), son rôle est de transporter les marchandises d'un point A à un point B par la mer, à temps et en bon état. Il s'agit donc d'un professionnel du transport maritime qui exécute l'opération de déplacement de la marchandise. Dans la chaîne du transport maritime, les obligations des parties sont telles que celles du transporteur semblent les principales.

En effet, le transporteur a l'obligation de remettre la marchandise sans dommage. Il a une obligation de sécurité, mais aussi de résultat qui consiste à amener la marchandise à destination sans avaries ni pertes ; amener la marchandise dans les délais convenus ou raisonnables, compte tenu des circonstances et du moyen de transport utilisé. Il est responsable du préjudice résultant des pertes et/ou dommages subis par les marchandises ainsi que le retard de la livraison, si l'évènement (le fait) qui a causé le dommage, la perte ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde, c'est-à-dire du moment où les marchandises sont mises à bord jusqu'à la livraison. Toutefois, il n'est pas responsable s'il est avéré que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pourraient raisonnablement être exposées pour éviter l'évènement et ses conséquences. Au total, le chargeur a l'obligation de procéder à l'acheminement des marchandises dans les délais et d'effectuer une livraison conforme. En cas de défaillance, il en répond par rapport aux dommages qui en résultent.

5- Le destinataire

Encore appelé réceptionnaire, le destinataire est celui à qui est destinée la marchandise. Ses obligations sont :

- Si le contrat de transport est à port dû, c'est le destinataire qui paye le prix du transport (À port payé, c'est l'expéditeur (ou le chargeur) qui règle le prix du transport ;
- Vérifier si la livraison est conforme qualitativement et quantitativement et apposer des réserves précises sur le document de transport en cas de manquants et /ou d'avaries afin de préserver le recours éventuel contre le transporteur dans les délais requis;
- Si la marchandise est endommagée, se comporter en " bon père de famille" et préserver la marchandise afin d'éviter qu'elle ne se détériore davantage et permettre le passage de l'Expert Transport de l'assureur ;
- Effectuer une déclaration sinistre auprès de son assureur.

Ces principales obligations citées ci-dessus sont regroupées dans les Conditions Générales sur facultés maritimes en leurs Articles 15 à 17. L'article 18, quant à lui, fait ressortir « les sanctions applicables en cas de manquement aux obligations qui incombent à l'assuré... dont :

- La réduction de l'indemnité (par exemple, lorsque les droits et recours contre le transporteur ne sont pas préservés, l'indemnité due par l'assureur sera réduite du taux de recours perdu qui est fixé, selon les usages, à 100% pour les pertes totale, à 50% pour les pertes partielles et 30% pour les avaries ;
- La déchéance du droit à indemnité »

Somme toute, à côté des principaux acteurs du transport maritime ci-dessus, se trouvent certains auxiliaires de transport non négligeables en matière de responsabilité en cas de dommages maritimes. C'est le cas des transitaires et acconiers qui sont à examiner.

6- L'acconier

Encore appelé manutentionnaire (dans l'Atlantique), Stevedore (dans le nord de la France), l'acconier est un entrepreneur de manutention portuaire qui assure notamment, le chargement, l'arrimage ou le déchargement des navires de commerce. Il intervient surtout à quai. Son rôle est donc de réceptionner les marchandises arrivant au port pour les mettre à bord des navires pour leur exportation ou inversement les mettre à disposition du destinataire.

L'acconier peut voir sa responsabilité engagée si l'avarie intervenait lors des opérations de manutention.

7- Le transitaire

Les grandes entreprises ont souvent tendance à transporter pour leur propre compte, mais toutes les entreprises n'entrent pas dans cette catégorie et du coup font appel à un service externe. C'est le cas par exemple des Petites et Moyennes Entreprises (PME) qui sont le plus souvent des transitaires qui représentent une grande diversité de savoir-faire et peuvent répondre ainsi à leurs attentes souvent spécialisées.

Intermédiaires professionnels qui organisent de façon libre et autonome pour le compte d'une entreprise exportatrice (ou importatrice) la totalité du transport, les transitaires peuvent être différenciés sur les plans de la responsabilité qu'ils supportent et des activités qu'ils organisent.

En effet, en tant que simples exécutants des instructions du client malgré son devoir de conseil en matière de transport et de stockage, les transitaires sont des agents de liaison (mandataires donc) entre deux modes de transport pour la réexportation ou le dédouanement des marchandises. A ce titre, ils ne sont pas responsables de la défaillance du client et, du coup, sont déchargés en cas d'avaries. Il s'agit là d'une obligation de moyen. Les transitaires peuvent également coordonner toutes les opérations du transport et restent, par conséquent, responsables de leurs fautes éventuelles. Dans ce cas, ils sont assimilés aux commissionnaires de transport et répondent d'une obligation de résultat. Sa responsabilité peut être alors recherchée en cas de dommages.

Tels sont, en somme, les acteurs qui interviennent dans le transport maritime et que nous supposons essentiels dans le cadre de notre travail. A la suite, nous allons nous intéresser à la gestion des dommages en matière de transport maritime.

SECTION 3 : LA GESTION DES DOMMAGES MARITIMES

Malgré tous les progrès enregistrés dans le domaine de la navigation maritime, le voyage par la mer comporte une kyrielle de risques classés en deux (02) catégories :

- Les risques ordinaires (casse, mouille, souillure, naufrage, abordage, échouement...)

- Les risques exceptionnels liés, soit à un fait politique (guerre étrangère, guerre civile, émeutes), soit aux conflits sociaux (grèves, sabotages...). Rappelons en passant que les risques exceptionnels sont très fréquents à notre époque troublée dans toutes les parties du monde par des conflits politiques et sociaux.

Naturellement, lorsque les risques ci-dessus cités arrivent à se réaliser, on parle de dommages et plus précisément d'avaries en assurance maritime.

Mais quels sont les différents types d'avaries en Assurance Maritime ?

A- Les types d'Avaries

En Assurance Maritime, il existe généralement trois (03) types d'avaries à savoir :

- Les avaries-frais et dépenses diverses ;
- Les avaries communes ;
- Les avaries particulières.

1- Les avaries-frais et dépenses diverses

Il s'agit des avaries qui, à la suite des dommages matériels, peuvent entraîner divers frais (avaries-frais). Par exemple, les dommages subis par une machine peuvent avoir pour conséquence d'obliger l'exportateur à faire revenir cette machine à son usine, à la réparer ou reconditionner et à la renvoyer à son acheteur, d'où les frais de retour, de remise en état et de réexpédition, souvent élevés. Autrement dit, les avaries-frais désignent les dépenses exposées en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle garantis ou d'en limiter l'importance.

2- Les avaries communes

Elles constituent des dommages spéciaux au transport maritime, et dans certaines conditions, aux transports fluviaux. Les « avaries communes », forme abrégée de la formule « contribution commune aux avaries », résultent d'une pratique fort ancienne. Elles sont régies par les Règles d'York et d'Anvers (dont la dernière révision remonte à juin 2004), Règles conventionnelles d'usage courant et international auxquelles se réfèrent la quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement.

En effet, lorsque le capitaine du navire est conduit, pour échapper à un danger imminent menaçant à la fois le navire et la cargaison, à un sacrifice extraordinaire consenti volontairement et raisonnablement et ayant eu un résultat utile pour les biens de l'expédition maritime, les pertes et les dommages qui en résultent, constituent ce qu'on appelle « avaries communes ». Dans ce cas, le propriétaire du navire et le (ou les) propriétaire(s) de la cargaison sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable même s'ils ne sont pas assurés.

3- Les avaries particulières

Ce sont les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par la marchandise assurée en cours de transport. Selon le mode de transport, les avaries peuvent survenir au cours du transport et résulter soit d'évènements dits majeurs, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (naufrage, incendie, déraillement de train, accident de camion ou d'avion etc.), soit des accidents affectant uniquement la marchandise (mouille par l'eau de mer ou par l'eau de pluie, casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure, imprégnation, d'odeur par contact ou voisinage avec d'autres marchandises, détérioration résultant de l'humidité des cales, vol, etc.) au cours des manutentions (chargement à bord, manipulation en cale, déchargement, transbordement, etc..., principalement à l'occasion du passage de la marchandise d'un véhicule de transport à autre (Rupture de charge) et des séjours à quai ou en entrepôt (casse ou coulage, mouille par eau de pluie, vol, incendie, etc.). Le chargeur ou le propriétaire est la seule victime de ces détériorations, manquants ou perte, subis par les marchandises. Les avaries particulières désignent donc les dommages survenus par accident au moyen de transport (Navire dans le cas présent) ou à sa cargaison.

Au total, au nombre des trois (03) types d'avaries ainsi examinées, les avaries particulières restent celles dont le règlement ou la gestion retient notre attention dans le cadre de notre travail.

Mais que faire en cas de dommages ou d'avaries particulières?

B- Vers le règlement des avaries

La survenance des avaries déclenche naturellement la mise en jeu de la prestation de l'assureur. Aussi faudrait-il que l'assuré observe un certain nombre de démarches afin de bénéficier d'un règlement intégral d'indemnité.

Avant d'examiner lesdites procédures, nous allons d'abord nous interroger sur les différents modes de règlement en Assurance Maritime.

1 - Les modes de règlement en Assurance Maritime

En Assurance Maritime, il existe deux modes de règlement : le règlement par délaissement et le règlement par avaries.

1-1 Le règlement par délaissement

En ce qui concerne le règlement par délaissement, il renvoie à un mode de règlement des dommages matériels par lequel l'assuré concède le droit de propriété sur l'objet assuré (les marchandises dans le cas présent) à l'assureur contre une indemnisation intégrale comme s'il s'agissait d'une perte totale. Soulignons que ce mode de règlement ne peut intervenir que dans trois (03) conditions à savoir :

- Perte totale (Navire ou marchandises) ;
- Perte des 3/4 des marchandises en cas d'avaries particulières ou réparation du Navire à une valeur de plus des 3/4 de sa valeur ;
- Impossibilité de navigation alors que les marchandises ne sont pas parvenues à destination, ou impossibilité de réparation.

Faisons remarquer que ce mode de règlement ne nous intéresse pas trop dans le cadre de notre travail.

1-2 Le règlement par Avaries

Le règlement par avaries quant à lui, passe par le règlement par avaries communes et le règlement par avaries particulières

Le premier renvoie aux pertes ou frais engagés volontairement et raisonnablement par le capitaine pour sauver le navire et sa cargaison d'un danger plus grand, et se règle par le dispatcher d'avaries communes ou l'expert répartiteur qui, dans son travail de répartition, fait supporter l'armateur et chacun des propriétaires des marchandises, une part équitable de la masse des intérêts sacrifiés. Ce mode aussi ne nous intéresse guère dans le cadre de notre travail.

Le second mode, c'est-à-dire, le règlement par avaries particulières, nous intéresse particulièrement ici car faisant l'objet de notre travail. Ce mode fait appel aux dommages survenus par accident aux marchandises et qui impliquent uniquement le (ou les) propriétaire(s) desdites marchandises. Le règlement de ces derniers nécessite l'observation d'une procédure par l'importateur (l'assuré).

2 - La procédure pour le règlement des avaries particulières

Lorsque le risque se réalise, il y a alors sinistre. La survenance de ce dernier oblige l'assuré à adopter un certain nombre de comportements.

En effet, l'assuré et les bénéficiaires de l'assurance maritime, en l'occurrence le destinataire acheteur doit déclarer le sinistre à son assureur et constituer un dossier en bonne et due forme en conséquence. Mais bien avant cela, les conventions, lois ou contrats de transport lui imposent de prendre des réserves et de faire constater les dommages.

La prise de réserves est une formalité légale ou contractuelle dont la non-observance engendre des conséquences allant d'une présomption de livraison conforme à la forclusion de toute réclamation en passant par la réduction de l'indemnité à concurrence du préjudice qui en résulte pour l'assureur. Elle permet la préservation du recours du réceptionnaire ou de son assureur subrogé contre le transporteur ou le tiers responsable, contribuant ainsi à une molarisation du risque, à une incitation à la prévention et à une baisse de la sinistralité. La conservation du recours contre le transporteur et le tiers responsable est donc très important parce qu'il y va de l'intérêt aussi bien des assurés que des assureurs. Le certificat d'assurance rappelle d'ailleurs à l'assuré de se conformer aux mentions internationales, lois et usages locaux, en indiquant par écrit sur le connaissement les réserves de manière précise et motivée, en cas de dommages apparents, c'est-à-dire en mentionnant la nature et l'importance des dommages, les marques, les numéros, le nombre et le poids des colis litigieux, et ceci immédiatement à la réception de la marchandise. Mais lorsque les dommages sont non apparents, le destinataire doit adresser lesdites réserves par lettre recommandée au transporteur ou à son représentant, dans le délai prescrit, c'est-à-dire au plus tard dans les trois (03) jours suivant la livraison (en transport maritime) et à compter de la date de livraison.

En résumé, l'obligation de conserver les réserves consiste à veiller à la vérification de l'état extérieur apparent de la marchandise à la réception, celui du contenu immédiatement et, en tout cas très rapidement, prendre les réserves des dommages (avaries particulières) et les

confirmer dans les délais légaux, afin de permettre à l'assureur d'agir avant la prescription (qui est de 01 an selon la convention de Bruxelles et de 02 ans d'après les accords de Hambourg.) La conséquence qu'on peut tirer de cette obligation est qu'elle implique la non-renonciation, de l'assuré et des bénéficiaires du contrat d'Assurance Maritime, au recours contre les tiers responsables et les transporteurs notamment.

De surcroît, les conditions générales de la police maritime impose au destinataire de procéder au constat des dommages par la provocation d'une expertise contradictoire en requérant l'intervention d'un Expert Maritime, d'où l'importance de l'expertise dans le transport maritime.

CHAPITRE II :

L'EXPERTISE DANS LE TRANSPORT MARITIME

La réparation des dommages en Assurance Maritime est tributaire du travail de l'Expert Maritime. Autrement dit, le règlement de l'indemnité en cas d'avaries particulières est largement influencé par l'activité de l'Expert Maritime dont les conclusions intéressent aussi bien l'assureur, l'assuré que les juges pour leurs délibérations en cas de contentieux maritimes.

Pour mieux démontrer l'importance de l'expertise dans le transport maritime, nous allons d'abord définir le concept de l'"Expert Maritime (Section 1) et ensuite examiner son rôle et ses missions dans la situation des responsabilités lors des avaries particulières (Section 2).

SECTION 1 : LA DEFINITION DE L'EXPERT MARITIME

Pour examiner la notion de l'"Expert Maritime", nous allons d'abord essayer de comprendre ce que recouvre le terme " Expertise".

A- La signification de l'Expertise

L'expertise est un dispositif d'aide à la décision, pour la recherche des faits techniques ou scientifiques, dans les affaires où le décideur se confronte à des questions hors de sa portée directe. L'expertise requiert la conjonction de trois (03) éléments essentiels :

- Une mission diligentée ;
- Une réalisation de celle-ci ;
- Un rapport.

L'expertise désigne donc l'examen de quelque chose en vue de son estimation, de son évaluation. Elle fait appel à un ensemble de savoirs spécialisés, de nature scientifique ou technique, généralement orientée vers l'application pratique. Pour une convergence des pratiques "expertales" (amiable, privée, judiciaire...), l'Afnor (Association Française de normalisation) a élaboré en 2002 et diffusé en mai 2003, la norme NFX50-110, qui réunit les règles applicables à la pratique de l'expertise, dites prescriptions générales de compétence et

d'aptitudes requises pour élaborer une expertise. Mondialement reconnue, ladite norme qui reste toutefois une recommandation mais n'a pas force de loi, est compatible avec les recommandations relatives au management par la qualité (ISO 900), et établit les principes d'une expertise de qualité, à savoir :

- Evaluer la question posée ;
- Sélectionner un ou plusieurs experts ayant les compétences adéquates ;
- Choisir ou élaborer une méthode d'expertise appropriée à la question posée ;
- Réaliser des actions (études, interview...) spécifiques à l'expertise demandée ;
- Analyser de façon critique les données fournies et les actions menées ;
- Fournir au client le produit de l'expertise ;
- Gérer les aléas, incidents et évolutions.

Au total, l'expertise est et demeure indissociable de l'expert, homme de l'art reconnu apte à la mener à son terme et qui fournira un avis apte à nourrir une décision.

Etymologiquement dérivé du latin "Expertus", éprouvé, reconnu, ayant fait ses preuves, le mot "Expert" désigne une personne qui maîtrise parfaitement son domaine de compétence, qui dispose de connaissances approfondies et une solide expérience. C'est un spécialiste reconnu qui réalise des études et des constatations et à qui on se réfère au moment opportun pour solliciter l'assistance.

Laurent LONG, Alain JABET, dans leurs études et réflexions du *Code d'Ethique de la Profession Maritime et Fluvial*, définissent l'Expert en général comme une personne qui doit être dotée d'une culture générale et doit posséder et maintenir des connaissances étendues, tant théoriques que pratiques. Il se doit de pratiquer avec constance cette activité afin d'en optimiser son expérience.

De ce qui précède, il découle que l'expert n'est pas seulement celui qui sait, sur un champ délimité de savoir, mais aussi celui dont l'expérience reconnue doit lui permettre d'apporter une réponse argumentée à une demande d'expertise.

Toutefois, il est très important de faire remarquer que l'expertise peut s'appliquer à divers domaines de compétence variée. Cela a, pour conséquence, l'existence de différents types d'expertise (expertise médicale, expertise comptable, expertise bellique...) dont l'expertise maritime qui évoque incontestablement l'Expert Maritime.

Mais qui est-il l'Expert Maritime ?

B- L'Expert Maritime : essai de définition

Sans être trop différent de l'expert tel que définit plus haut, abstraction faite au domaine de compétence qui est ici le transport maritime, l'Expert (ou Consultant) Maritime désigne toute personne physique ou morale qui effectue pour le compte de particulier, les prestations de services dites expertises maritimes. Il est donc un technicien qui, de par sa formation, son savoir-faire et ses expériences, va être à même d'apporter son opinion d'expert sur les sujets liés au domaine maritime. Il est consulté pour les cas d'avaries sur un navire, ou surtout et fréquemment pour les faits d'avaries aux marchandises, afin qu'il en évalue les causes et le montant des dommages. Il est donc une personne prestataire de services habilité à faire d'une part, des examens, des constatations, des évaluations d'un navire, des équipements ou de toutes les marchandises à son bord et d'autre part, à rechercher les causes, la nature, l'étendue des dommages et leur évaluation et à vérifier, éventuellement les documents techniques, commerciaux ou contractuels applicables. Beaucoup d'Experts Maritimes, dont Laurent LONG et Alain JABET par exemple se sont penchés sur la question pour montrer que leurs activités dans l'ensemble demandent beaucoup de qualités à savoir : la compétence, l'honnêteté, l'impartialité, l'indépendance et l'objectivité par rapport aux parties qui ont fait appel à leur service d'Expert.

Après ce préalable de définition, nous allons démontrer comment l'Expert Maritime joue ce rôle lors des avaries particulières.

SECTION 2 : LES ROLE ET MISSIONS DE L'EXPERT MARITIME LORS DES AVARIES PARTICULIERES

Comme nous l'avons vu dans notre définition, l'Expert Maritime a des missions énormes à assumer. Après avoir rappelé ces différentes missions, nous nous efforcerons à décrire comment elles sont exécutées, ce qui tiendra lieu, à coup sûr, du rôle qu'il joue en cas d'avaries particulières.

A- Les missions de l'Expert Maritime

Dans la chaîne du transport maritime, l'expertise se rapporte généralement à la marchandise. A ce titre, les missions de l'Expert Maritime se résument aux étapes suivantes :

- Constaté les avaries, en examiner la nature et l'étendue et décrire de façon objective les faits ;
- Déterminer les causes probables et les circonstances exactes des dommages ;
- Préconiser des solutions pour minimiser les pertes ;
- Faire des recommandations pour que pareil cas ne se reproduise ;
- Dresser un rapport permettant à son requérant de bien reconnaître le dossier en vue de prendre une bonne décision et d'éviter de faire des erreurs qui peuvent être fatales.

Telles sont les nobles missions assignées à l'Expert Maritime et qu'il doit mener à bien lorsque son expertise est sollicitée lors des avaries particulières.

Mais comment assure-t-il ces missions? De quelle manière procède-t-il pour situer les responsabilités par rapport aux différents intervenants dans le transport maritime lors des avaries particulières? Situe-t-il réellement lesdites responsabilités ? Autrement dit, dénonce-t-il ouvertement les différents responsables des avaries impliquées dans les avaries particulières ?

B- Le rôle de l'Expert Maritime

L'Expert Maritime, comme nous l'avons souligné plus haut, peut intervenir dans toutes les étapes du transport de la marchandise, depuis le fournisseur jusqu'au réceptionnaire. Mais en ce qui nous concerne ici, c'est sa sollicitation, lorsque des avaries particulières sont remarquées dans les ports d'escales ou dans les points de transbordements en cours de transport, ou au débarquement ou au déchargement après le transport, pour établir les conditions d'arrivée, éventuellement, les pertes subies par la marchandise, qui nous intéresse.

En effet, lorsque l'Expert Maritime est sollicité pour son expertise, il la gère suivant un plan généralement élaboré de la manière suivante :

- Réception et réponse à la mission ;
- Préparation de l'expertise : connaissance de la mission et l'attention à y porter ;
- Procédure de l'expertise : elle comprend l'inspection, les interprétations et les conclusions ;

- La rédaction du rapport ;
- La livraison du rapport contre les honoraires d'expert.

Le réceptionnaire, informé premièrement des avaries et, après avoir rempli les formalités de prise de réserves, contacte l'Expert Maritime dans les réseaux d'Experts Maritimes tels que le Comité d'Etudes des Assureurs Maritimes (CESAM) et la Compagnie d'Experts Maritime (CEM), et l'instruit de la mission. Cette désignation permet à l'Expert de pouvoir intervenir et donner son point de vue technique (encore appelé expertise technique) sur les marchandises avariées (Damage Survey). Dès la réception de la mission, l'Expert prend connaissance de la nomination et donne une réponse favorable à son mandant. Ensuite, il commence ses investigations en prenant contact avec la capitainerie et le consignataire pour recueillir des informations nécessaires à l'opération, et qui portent, non seulement sur la nature de l'expertise et ses limites, mais aussi sur les objectifs de cette opération consistant à faire ressortir les pertes et les avaries subies par la cargaison. Ce préalable permet à l'expert de bien préparer ladite expertise. Vient ensuite la procédure de l'expertise elle-même qui consiste à inspecter et interpréter les dégâts en vue de tirer les conclusions subséquentes qui s'imposent.

En effet, l'Expert Maritime procède aux constats des dommages en présence de toutes les parties impliquées dans le voyage et dont les responsabilités peuvent être recherchées par rapport aux marchandises avariées et leur fait signer le Procès-Verbal (PV) du constat qui prouve que tout le monde est témoin des dommages (même les parties concernées qui, régulièrement invitées, n'ont pas pu faire le déplacement ou n'ont pas pu se faire représenter pour constater de visu les avaries). Ensuite, l'Expert démarre son travail, de technicien spécialiste, d'interprétations sur les avaries avec des prises de vues (photographies) à l'appui, afin de mieux les évaluer. L'Expert, de par ses expériences, évalue l'étendue des pertes et des dommages causés aux marchandises et qui peuvent provenir aussi bien du transport, des opérations de manutention que de celles du transit.

Durant le transport principal, c'est-à-dire l'acheminement lors du voyage par la mer, les avaries constatées telles que la trempe des colis, le pourrissement et toute altération physico-chimique liée aux conditions de température comme l'humidité et le rayonnement etc... et qui affectent l'importance, l'état et la qualité des marchandises, sont à mettre à la charge du transporteur. De même, les mouilles ou d'autres anomalies (rouille, torsion, dislocation), les moisissures, les balayures, les manquants, qui entraînent un impact sur la

quantité des marchandises peuvent, après vérification et examen de l'expert, être évaluées et attribuées au transporteur. Toutefois, ce ne sont pas tous les dommages et manquements subis par les marchandises durant le voyage sur la mer qui sont imputables au transporteur : les sinistres causés par les erreurs humaines de l'équipage (incendie accidentel) ou par le mauvais temps, sont, du ressort des avaries communes, conformément à la Convention de Hambourg.

Pendant la manutention, les dommages survenus aux marchandises sont imputables à l'acconier. L'Expert Maritime examine les conditions des opérations de manutention et d'entreposage des marchandises et relève toutes les avaries et dégâts causés aux marchandises (mouille, manquants...) lors des opérations, qu'il évalue et met sur le compte du manutentionnaire. La mission de l'Expert Maritime s'arrête souvent en sous-palan. Mais elle peut aussi aller au-delà et permettre à l'Expert Maritime d'examiner les avaries issues des opérations de transit, les évaluer et les mettre sur le compte du transitaire. A la fin de ce travail d'interprétation des avaries et leurs évaluations, l'Expert Maritime tire des conclusions qu'il rassemble dans un tableau récapitulatif, répartissant ainsi les pertes et avaries qui reviennent à chaque acteur du transport maritime (compte transporteur, compte acconier et compte transitaire) en vue de clarifier toutes les données (les faits) et permettre une perception synoptique. Ce n'est qu'après cela que l'expert se retire pour rédiger un rapport en bonne et due forme, qui développe le Procès-Verbal (PV) et décrit les différentes interprétations et évaluations qu'il a faites. Enfin, l'Expert remet ledit rapport au mandant de la mission contre perception des honoraires d'expert.

Toute analyse faite de ce qui précède, il est très important de faire remarquer que, comme tout autre Expert, l'Expert Maritime est un technicien, non pas un juriste : ce n'est pas à lui de dire le droit ! Ainsi, l'Expert Maritime n'a pas qualité pour situer les responsabilités. Son rôle se limite seulement à faire de son mieux en décrivant objectivement les circonstances des dégâts pour tenter de situer les dommages (ou avaries) le long du voyage.

Les avaries particulières concernant aussi bien le navire que la cargaison (les marchandises), l'Expert Maritime peut bien être sollicité pour des expertises techniques sur les navires (corps, machines et équipements) ou des expertises techniques sur les marchandises (damage survey). Mais dans la zone CIMA, et d'après les informations recueillies auprès des Expertises Maritimes du Bénin, l'expertise technique sur les marchandises est la plus récurrente. Que cela soit dans l'un ou dans l'autre cas, l'Expert Maritime adopte la même méthodologie et joue le même rôle. Seulement, dans le cas de l'expertise du navire, l'Expert Maritime se penche sur les actes nécessaires à la bonne marche

et à l'exploitation du navire : la sécurité du navire, l'approvisionnement, l'équipement, les réparations, l'hygiène et les conditions de travail du personnel à bord...

Pour appuyer notre travail et montrer comment l'Expert Maritime joue son rôle dans la réalité en cas d'avaries particulières sur les marchandises, nous allons procéder à l'exploitation rationnelle d'un rapport d'expertise.

C- L'exploitation d'un rapport de stage

Il s'agit ici du cas de l'expertise d'avaries sur un lot de six (06) x20 pieds conteneurs disant contenir ensemble 144 palettes de tuiles et de faïtières de la Société xxxxx par la CEM-BENIN.

1- La mission de l'Expert Maritime

La Compagnie des Experts Maritimes du Bénin (CEM-BENIN) a été désignée par la Société xxxxx le 29 décembre 2015, pour expertiser six (06) x20 pieds conteneurs disant contenir ensemble 144 palettes de tuiles et de faïtières, déchargés du navire " AGGRLIKI P" ex JONA, arrivé à Cotonou le 26 décembre 2015, avec pour mission :

- Se rendre en entrepôt de la Société xxxx sis à Joncquet (Cotonou) ;
- Constater l'état des conteneurs et leurs scellés ;
- Assister aux opérations de dépotage de ces conteneurs ;
- Déterminer les dommages éventuels subis par cet arrivage ;
- Rechercher la ou les cause (s) desdits dommages ;
- Dresser un Procès-Verbal (PV) de constat contradictoire correspondant ;
- Délivrer un rapport du tout.

2- Le déroulement de la mission

Craignant la casse sur cette expédition délicate mentionnée ci-dessus, et afin de préserver ses intérêts, la Société xxxxx initia la présente expertise par une demande écrite en date du 29 décembre 2015.

3- Les constatations

Le 31 décembre 2015 et 04 janvier 2016 l'Expert Maritime (CEM-BENIN) et son équipe (les Agents pointeurs) se sont rendus sur les lieux (entrepôt de la Société xxxxx) avec les documents nécessaires (demande du mandant, connaissance...), où il leur a été présenté les six (06) x20 pieds conteneurs encore chargés sur les camions de transferts, et sur lesquels les constatations suivantes ont été faites.

3 -1 Identification des conteneurs

N°	LES CONTENEURS	DATE DE FABRICATION	ETAT EXTERIEUR	NUMEROS ET ETAT DES PLOMBS
1	TRLU 965364/ 1	08/2007	EN BON ETAT APPAREMMENT	PLOMBS ROMPUS AU PORT AVANT NOTRE INTERVENTION ET CADENASSES
2	CMAU 10818/03	01/2007		
3	CMAU 008/090/ 5	01/2007		
4	CLHU345 314/ 7	07/2004		
5	UNIU 206 987/ 2	09/2006		
6	CMAU 040 314 /5	06/2013		

3 -2 Ouverture à clé des cadenas/ et des battants de portes /Arrimage au sein des conteneurs

Le 31 décembre 2015 et 04 janvier 2016 l'Expert Maritime et son équipe ont assisté à l'ouverture des cadenas apposés sur les six (06) x20 pieds conteneurs, puis à l'ouverture des battants des conteneurs. Ils ont constaté que l'arrimage au premier plan de chacun des six (06) x20 pieds conteneurs était constitué par quatre (04) palettes de tuiles et de faîtières sous housse polyéthylène transparente, superposées deux à deux. A travers la housse polyéthylène transparente, l'Expert Maritime a observé des tuiles, manifestement, cassées et dont le nombre sera déterminé au déballage. Les tuiles étaient rangées au moyen de séparateurs cartonnés, l'ensemble des paliers de tuiles ou de faîtières étant cerclés au moyen de fils de fer puis filmés sur palettes au moyen de housse polyéthylène, séparées les unes des autres, soit par des panneaux de blocs de polystyrène, soit par des morceaux de bois, ou encore par des ballons gonflés. Les étiquettes des palettes portent les inscriptions suivantes :

- " COBERT Uralita ;
- TELHASOL MARSELHA MG Natural – 20 ANOS GARANTIA – Made in Portugal;
- DATE DE PRODUCTION 12/11/2015"

4- Le dépotage

Lors des opérations de dépotage, aucun incident majeur n'a été enregistré. L'Expert Maritime et son équipe ont assisté aux opérations, contrairement avec les autres parties et ont procédé au dénombrement et à la vérification des tuiles et faîtières. Le résultat des constatations et pointages ont donné :

- Quantité suivant connaissance : 144 palettes de tuiles et de faîtières ;
- Quantité constaté au terme de dépotage : 144 palettes de tuiles et de faîtières ;
- 72 palettes de tuiles plates dont 22 palettes sonnantes la casse ;
- 48 palettes de tuiles rondes dont 10 palettes sonnantes la casse ;
- 20 palettes de tuiles noires dont 11 palettes sonnantes la casse ;
- 03 palettes de tuiles diverses apparemment intactes ;
- 01 palette de faîtières apparemment intactes.

5- Le déballage des palettes en entrepôt du réceptionnaire

C'est ici qu'à lieu le gros lot du travail de l'expertise ! Les 144 palettes ont été déballées une à une afin de séparer les pièces cassées de celles en bon état. L'Expert Maritime et ses pointeurs ont suivi, avec beaucoup d'attention, cette opération méticuleuse et ont obtenu, d'accord avec les autres parties présentes, les résultats que voici:

- Le déballage de l'unique palette de faïtière a révélé 125 pièces de faïtières intactes. Aucune avarie n'a donc été constatée sur les faïtières ;
- Les trois (03) palettes de tuiles diverses ont donné au total $35 \times 13 = 1053$ pièces de tuiles diverses intactes, donc sans avaries ;
- Le déballage des 140 palettes (72 palettes de tuiles plates + 18 palettes de tuiles rondes + 20 palettes de tuiles noires) a montré $351 \times 140 = 49\ 140$ pièces de tuiles cassées.

Les constatations ainsi faites, ont fait l'objet de Procès-Verbal (PV) de constat contradictoire que Monsieur xxxx représentant la Société xxxx (Demandeur/destinataire) et Monsieur xxxx représentant la Société de manutention xxxx (Acconier/Manutentionnaire) ont lu, en ont reconnu les termes et ont signé. La Société xxxx (Transporteur Maritime) dûment invitée par courrier mail référencé xxxx du 29/12/2015 et du 06/01/2016 ne s'était pas fait représenter à l'expertise amiable et contradictoire.

6- Détermination des dommages

De tout ce qui précède, force est de constater que les dommages à considérer sur cet arrivage s'élèvent à 49 140 pièces de tuiles cassées.

7- Recherche de la cause des dommages et conclusion

De l'analyse de l'Expert Maritime, il ressort que les palettes de tuiles et/ou faïtières avaient été empotées suivant un arrimage compact. Tout espace entre les palettes pouvant occasionner leur déplacement ou inclination lors des mouvements de brassage des conteneurs, a été bouché soit au moyen de bloc polystène, de bois soit à l'aide de ballons gonflés. Ces dispositions sont prises pour assurer un bon calage et donc une bonne immobilisation des palettes, en cas de mouvements brusques supportés par les conteneurs. Mais, malgré toutes ces dispositions, la marchandise empotée a subi des dommages.

L'Expert Maritime en conclut que les avaries constatées sont donc imputables à des manipulations brutales ainsi qu'à des secousses fortes imposées aux conteneurs au cours du transport et des diverses manutentions, avant la prise en charge par le réceptionnaire.

8- Commentaire du rapport d'expertise et suggestions

L'analyse du rapport d'expertise exploité montre que l'Expert Maritime CEM-BENIN a suivi méthodiquement les étapes nécessaires pour la réalisation d'une expertise de qualité.

En effet, l'Expert Maritime CEM-BENIN, dans sa démarche de travail, a décrit, de manière objective, toutes les phases du déroulement des opérations (dépotage, déballages...) de l'expertise pour relever les différentes casses survenues aux tuiles et aux faïtières ainsi que leur cause. Aussi a-t-il essayé de situer la possible origine de ces casses le long du trajet d'expédition des tuiles et faïtières (secousses des conteneurs lors du transport et des diverses manutentions), sans toutefois désigner nommément les différents responsables. Seulement, ledit rapport d'expertise n'a pas été appuyé d'images des dépotages et déballages des palettes de tuiles et faïtières pour montrer les tuiles cassés et ainsi prouver l'authenticité des casses.

Les constatations ont également été faites en présence effective des parties concernées par le voyage (le représentant de la société xxxx demanderesse et le représentant de la société de manutention xxxx), qui ont ainsi constaté de visu les casses survenues aux tuiles et faïtières, et ont, par conséquent, apposé leurs signatures sur le Procès-verbal (PV) ayant sanctionné l'opération. Toutefois, la société de Transport Maritime xxxx, dûment et régulièrement invitée, par courrier mail référencé xxxx du 29 décembre 2015 et du 06 janvier 2016, ne s'était pas fait représenter.

Au terme de notre analyse, nous suggérons que tout rapport d'expertise quelle que soit sa nature soit toujours appuyé de photographies pour sa crédibilité.

Aussi proposons-nous que toutes les parties concernées par une expédition maritime fassent diligence à se présenter ou se faire représenter à l'expertise amiable et contradictoire pour les constatations des avaries, afin d'éviter d'éventuelles contestations.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de notre travail, force est de retenir que le stage est une étape très importante dans toute formation en vue de l'acquisition d'expériences professionnelles nécessaires à l'insertion professionnelle. Exécuté dans la plupart de temps au sein d'une entreprise, le stage permet, non seulement, d'appréhender les réalités de cette entreprise, mais également, d'acquérir les armes requises pour affronter les difficultés du monde de l'emploi. C'est sans doute, ce qui ressort de notre expérience à L'Africaine des Assurances où nous avons effectué, entre autres, des recherches sur l'apport des Experts Maritimes dans le règlement des avaries particulières, afin de rédiger le rapport qui doit sanctionner notre stage.

En effet, le transport maritime sur une longue distance est une chaîne d'opérations réalisées par différents acteurs, qui rendent très difficile voire compliquée la détermination du moment précis de survenance des dommages et l'identification des différents responsables y impliqués. Le domaine maritime devient ainsi un terrain de prédilection pour l'intervention des Experts Maritimes, tant les avaries sont nombreuses et engendrent des conflits complexes et énormes, ce qui accorde à l'expertise maritime une place prépondérante dans le transport maritime. L'Expert Maritime est alors le technicien professionnel dont les conclusions écrites servent beaucoup dans la gestion des sinistres maritimes. Néanmoins, il est important de préciser que ce n'est pas lui qui règle les sinistres. C'est plutôt l'assureur qui, à partir du préjudice (dommages évalués par l'Expert), paie l'indemnité sur la base du contrat (déduction éventuelle faite des franchises et autres), tenant ainsi sa promesse contractuelle.

Seulement, malgré la science de l'Expert Maritime et sa compétence, les règles d'éthique, d'objectivité, de probité, d'indépendance et de neutralité qu'il doit observer, il arrive des fois que ses conclusions donnent lieu à des contestations de la part des usagers du monde du transport maritime (le chargeur en particulier), qui pensent que lesdites règles n'ont pas été observées.

Aussi l'Expert Maritime peut-il, sous la pression du commettant, être amené à produire un rapport peu professionnel en grossissant le montant de ses évaluations. Or, le rapport d'expertise est un document dont se servent les chargeurs, les transporteurs, les assureurs, les transitaires, les réceptionnaires et tous les autres acteurs du transport maritime pour se fixer sur les décisions à prendre. Même les juges l'exploitent en cas de conflit pour leurs délibérations. Dans ces conditions, il convient d'assainir la corporation " Expertale " et la réglementer afin que le professionnalisme prenne le pas sur la corruption qui risque de gangrener le monde de l'expertise. L'assureur doit également y veiller en faisant preuve de rigueur lors de l'attribution d'agrément aux Experts et en évitant toute implication dans le choix d'un Expert par l'assuré en cas de dommages. En définitive, l'Expert Maritime compétent, imbu des qualités requises, situe les avaries particulières le long du voyage. Il n'a pas qualité à situer les responsabilités car, là n'est pas son rôle ! Encore, peut-il se tromper dans son travail et par conséquent, a le devoir de garantir sa responsabilité civile par une police d'Assurance Multirisque Professionnelle.

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES GENERAUX ET SPECIALISES.

- ASSAMOI ANASSE (Ernest), *Les Assurances Facultés : Aspects juridiques et techniques*, Abidjan, FratMat, 2009, 216 pages.
- CHEVALIER (Denis) et DUPHIL (François), *Transporter à l'International*, Vanves, Foucher, 2009, 246 pages.
- KERGUELEN-NEYROLLES Bernadette, (Sous la direction de), *le Lamy transport : tome 2*, Paris, Wolters Kluwer France SAS, 2016, 1823 pages.
- BESSY C. et CHATEAU RAYNAUD F., *Experts et Faussaires : Pour une sociologie de la perception*, Paris, Métalié, 1995
- TREPOS J-Y, *La Sociologie de l'Expertise*, Paris, PUF, " Que sais-je ?", 1996
- YEHOUENOU (Armand), *Rapport sur le Processus de la Dématérialisation du Certificat d'Assurance Maritime au Bénin*, Cotonou, 20 juillet 2015

II - DICTIONNAIRE

- OMA SAS – *Lexique des termes maritimes*.

III - COURS

- ASSAMOI ANASSE (Ernest), *Assurance Maritime et Transports : Aspects juridiques et techniques*, MST-A et DESS-A, IIA, novembre 2015
- CAPO-CHICHI (Irène), *Assurance Maritime et Transport*, CPFA, Cotonou, décembre 2000

IV – MEMOIRES

- BOCO (Bibiane Valérie), *Difficultés liées au règlement des Sinistres Maritimes sur Facultés à l'Importation et à l'exercice des Recours Contre le Transporteur Maritime : Cas de la SONAR-BENIN*, DESS-A Promotion 1990-1992 (10^{ème}), IIA, 110 pages, 1992

- MOUKOUTOU RENANY (Mélanie), *Expertise Maritime dans la chaîne de Transport International*, IPE, Dakar, Master 2, 2010

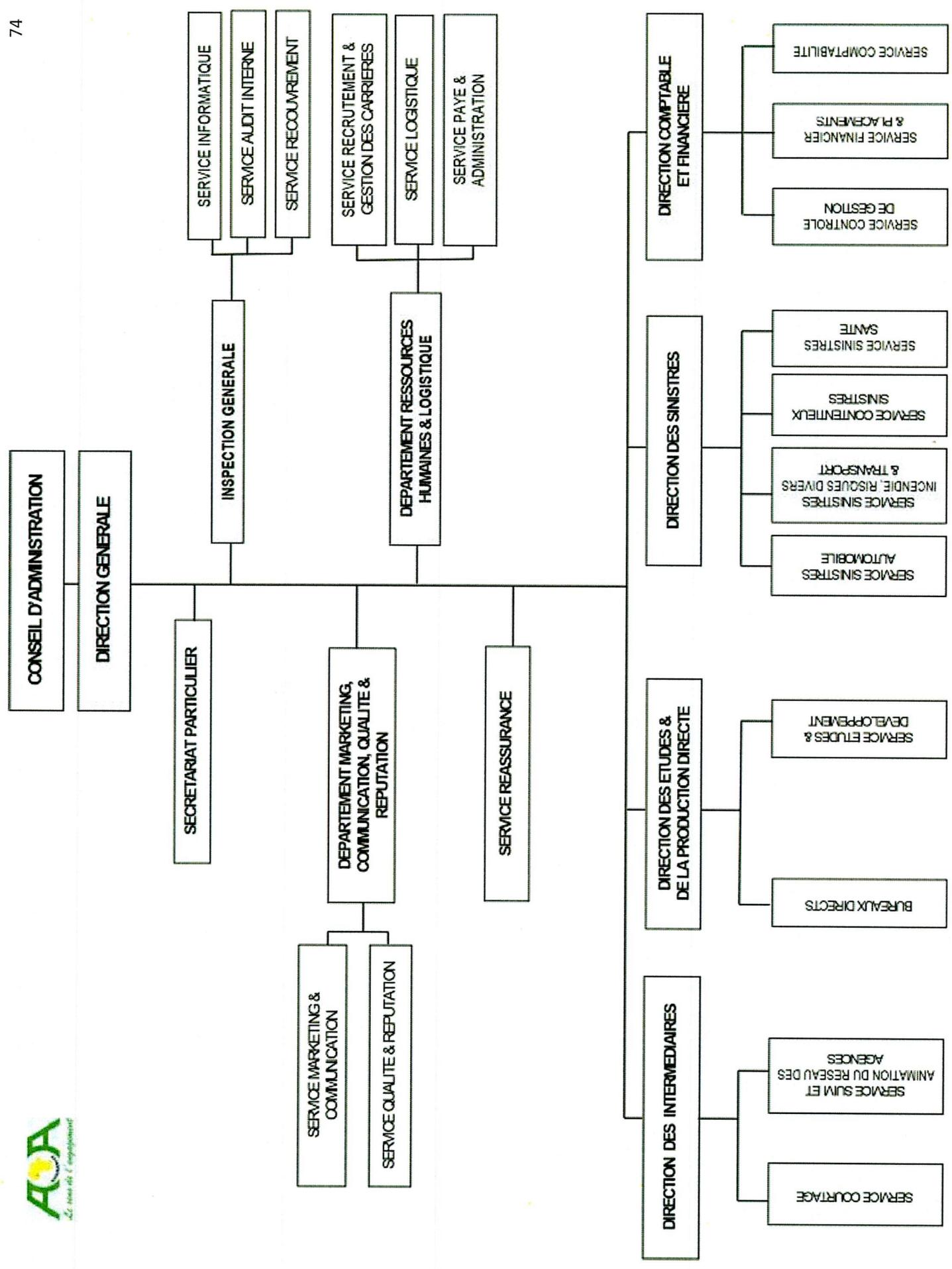
V - DOCUMENTS OFFICIELS

- *Code des Assurances des Etats membres de la CIMA*, Libreville, Nouvelle Edition, 566 pages, 2014
- OHADA : *Droit Commercial Général (Acte Uniforme du 15 Décembre 2010)*
- Loi N° 2010-11 du 07 mars 2011, *portant Code Maritime en République du Bénin : les éditions SOKEMI, 2011*
- NFX50-110 mai 2003, *Qualité en expertise-Prescriptions générales de compétence pour une expertise*

VI – SITE WEB

- www.revueexperts.com, site de la revue Experts : *Expertise et Expert : essai de définition et de classification.*

ANNEXES



TABLES DES MATIÈRES

DEDICACES	III
REMERCIEMENTS..	IV
LISTE DES SIGLES ET ABBREVIATIONS	VI
LISTE DES TABLEAUX.....	VIII
LISTE DES FIGURES	IX
RESUME	X
ABSTRACT	XI
SOMMAIRE.....	XII
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : LE CADRE DE DEROULEMENT DU STAGE.....	3
CHAPITRE I : LA PRESENTATION DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES.....	4
SECTION 1 : LA PRESENTATION GENERALE	4
A - La création de l'Africaine des Assurances	4
B - La politique sociale et la vision de l'Africaine des Assurances	6
1- Les réseaux de distribution de l'Africaine des Assurances	8
2- L'Africaine des Assurances et son personnel.....	8
3- Les branches d'activités de l'Africaine des Assurances.....	9
SECTION 2 : L'ETUDE ORGANISATIONNELLE.....	10
A- L'organigramme : définition et rôle	10
B- Les principaux organes de gestion de l'Africaine des Assurances ...	11
CHAPITRE II : L'ANALYSE DES ACTIVITES DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES.....	14
SECTION 1: LE FONCTIONNEMENT DES ORGANES ET LEURS INTERACTIONS	14
A- Le Conseil d'Administration	14
B- La Direction Générale	15

C- L'Inspection Générale.....	15
1- Le Service Audit Interne.....	16
2- Le Service Informatique.....	16
D -Le Département Ressources Humaines et Logistique	17
1- Le Service Recrutement et Gestion des Carrières (SRGC).....	18
2- Le Service Logistique et Archives	19
3- Le Service Paye et Administration	19
E - Le Département Marketing, Communication, Qualité et Réputation	20
1- Le Service Marketing et Communication	21
2- Le Service Qualité et Réputation	21
3- Le Service Réassurance.....	22
F- La Direction des Etudes et de la Production Directe.....	23
1- Le Service Etudes et Développement.....	24
2- Les Bureaux Directs.....	25
G- La Direction des Intermédiaires.....	25
1- Le Service Courtage... ..	25
2- Le Service Suivi et Animation du Réseau des Agences (SARA).....	26
H- La Direction des Sinistres	27
1- Les Services Sinistres Auto et IARDT.....	27
3 - Le Service Sinistres Santé.....	28
3 - Le Service Contentieux Sinistres... ..	28
I- La Direction Comptable et Financière.....	29
1 -Le Service Comptabilité	29
2 Le Service Financier et placements.....	30
2- Le Service Contrôle de Gestion.....	30
SECTION 2: L'EXAMEN DES PRODUITS COMMERCIALISES.....	31
A- Les produits classiques.....	31
1- L'Assurance Automobile.....	32
2- L'Assurance Multirisque Professionnelle	32
3- L'Assurance Multirisque Habitation ou « Domus ».....	33
4- L'Assurance Maladie ou L'Assurance Santé	33

5- L'Assurance Individuelle Accidents.....	34
6 -L'Assurance Transports.....	34
7- L'Assurance Construction.....	35
B- Les Produits particuliers.....	36
1- L'Assurance « Moto'Sûr ».....	36
2- L'Assurance « Quiétus ».....	37
3- L'Assurance « Récré »	37
SECTION 3 : LE DEROULEMENT DU STAGE	38
A- Les différentes étapes du stage.....	39
B- Les réalisations et difficultés rencontrées.....	40
1- Les réalisations	40
2- Les difficultés rencontrées et les solutions pour y remédier	41
3- L'intérêt du Stage.....	42
SECONDE PARTIE : LE ROLE DE L'EXPERT MARITIME DANS LA REPARTITION DES RESPONSABILITES EN CAS D'AVARIES PARTICULIERES	43
CHAPITRE I : L'EXPLOITATION DU TRANSPORT MARITIME	44
SECTION 1 : L'HISTORIQUE DE L'ASSURANCE MARITIME DANS LA ZONE CIMA	44
A- L'historique de l'assurance maritime dans les pays de la CIMA	44
B- L'historique et l'évolution de l'assurance maritime au Bénin	46
C- La problématique du thème..... ;.....	47
D- La justification du thème du rapport.....	48
SECTION 2 : LES RESPONSABILITES DES PARTIES AU CONTRAT DE TRANSPORT	49
A- La Définition de la Responsabilité.....	49
B- Les principaux acteurs du transport maritime et leurs responsabilités.....	50
1- L'armateur	51

2- L'expéditeur.....	51
3- Le chargeur..... ;.....	51
4- Le transporteur.....	52
5- Le destinataire.....	53
6- L'acconier.....	53
7- Le transitaire..... ;.....	54
Section 3 : LA GESTION DES DOMMAGES MARITIMES.....	54
A- Les types d'Avaries.....	55
1- Les avaries-frais et dépenses diverses.....	55
2- Les avaries communes.....	55
3- Les avaries particulières.....	56
B- Vers le règlement des avaries particulières.....	57
1- Les modes de règlement en Assurance Maritime.....	57
1-1 Le règlement par délaissement.....	57
1-2 Le règlement par avaries.....	57.
2- La procédure pour le règlement des avaries particulières.....	58
CHAPITRE II : L'EXPERTISE DANS LE TRANSPORT MARITIME.....	60
SECTION 1 : LA DEFINITION DE L'EXPERT MARITIME.....	60
A- La signification de l'Expertise.....	60
B- L'Expert Maritime : essai de définition	62
SECTION 2 : LES ROLE ET MISSIONS DE L'EXPERT MARITIME LORS DES AVARIES PARTICULIERES	62
A- Les missions de l'Expert Maritime.....	63
B- Le rôle de l'Expert Maritime	63
C- L'exploitation d'un rapport de stage.....	66
1- La mission de l'Expert Maritime.....	66

2- Le déroulement de la mission.....	66
3- Les Constatations.....	66
3 -1 Identification des conteneurs.....	67
3 -2 Ouverture à clé des cadenas/ et des battants de portes /Arrimage au sein des Conteneurs	67
4- Le dépotage.....	67
5- Le déballage des palettes en entrepôt du réceptionnaire.....	68
6- Détermination des dommages.....	68
7- Recherche de la cause des dommages et conclusion.....	68
8- Commentaire du rapport d'expertise et suggestions.....	69
CONCLUSION GENERALE:	70
BIBLIOGRQPHIE	71
ANNEXES	73
ORGANIGRAMME DE L'AFRICAIN DES ASSURANCES	74
TABLE DES MATIERES	75