

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES  
(CIMA)**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)  
BP 1575 YAOUNDÉ / CAMEROUN**



Tél : (237) 22 20 71 52 Fax : (237) 22 20 71 51

E-mail : [iia@iiacameroun.com](mailto:iia@iiacameroun.com)

\* \* \*

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES EN VUE DE L'OBTENTION DU  
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN  
ASSURANCES  
(DESS-A)**

**THEME DE REFLEXION :**

**LA SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE TRANSPORTS  
SUR LE MARCHÉ : CAS DE LA STAR NATIONALE S.A  
(TCHAD)**

Présenté par :

**M. ADOUM Nadjara**

18è Promotion du cycle III/DESS-A  
année : 2006-2008

Sous la direction de :

**M. BADAI GAIN Gaya**

Chef de service transports de la  
STAR Nationale s.a.

**Novembre 2008**

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES  
(CIMA)**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)**

**BP 1575 YAOUNDÉ / CAMEROUN**



Tél : (237) 22 20 71 52 Fax : (237) 22 20 71 51

E-mail : [iia@iiacameroun.com](mailto:iia@iiacameroun.com)

\* \* \*

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES EN VUE DE L'OBTENTION DU  
DIPLÔME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN  
ASSURANCES  
(DESS-A)**

**THEME DE REFLEXION :  
LA SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE TRANSPORTS  
SUR LE MARCHE : CAS DE LA STAR NATIONALE S.A  
(TCHAD)**

Présenté par :

**M. ADOUM Nadjara**

18è Promotion du cycle III/DESS-A  
année : 2006-2008

Sous la direction de :

**M. BADAÏ GAIN Gaya**

Chef de service transports de la  
STAR Nationale s.a.

**Novembre 2008**

# SOMMAIRE

## **I : INTRODUCTION GENERALE**

## **II : HISTORIQUE ET GENERALITES**

### **Chapitre 1 : les Assurances transports**

Section 1: Assurance maritime sur facultés

Section 2: Assurance des marchandises transportées par voie terrestre

Section 3: Assurance des marchandises transportées par voie aérienne

### **Chapitre 2 : La souscription de l'assurance transports de la STAR Nationale S.A.**

Section 1: Procédures des souscriptions

Section 2: Analyse de l'équilibre technique

Section 3: Déséquilibre commercial

Section 4: Prédominance de l'assurance corps

Section 5: Les principales facultés assurées

Section 6: Les moyens d'équilibre et de maintien de la croissance

### **Chapitre 3 : Législation interne en matière d'assurance maritime et transports et les difficultés d'application**

Section 1: Législation interne en matière d'assurance maritime et transports

Section 2: L'instabilité de la politique étatique sur les principales facultés assurées

Section 3: Les difficultés d'application

Section 4: Approche de solutions

### **Conclusion Générale**

## Abréviations

<b>STAR:</b>	Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances
<b>FAP:</b>	Franc d'avaries particulières
<b>FOB:</b>	Free on Board
<b>CAF:</b>	Coût Assurance fret
<b>CIMA :</b>	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
<b>RC:</b>	Responsabilité Civile
<b>SA:</b>	Société anonyme
<b>ART:</b>	Article
<b>MFM:</b>	Ministère des finances et matériels

## DEDICACE

Je dédie ce travail à mon regretté père NADJARA GADIN, qui a supporté mes caprices de tendre enfance et qui a guidé mes premiers pas vers l'école ;

Ainsi qu'à ma mère DJIMIE ARKALI, mon épouse HALIME RAHAMA et mes enfants nés et à naître.

Je dédie également à tous mes frères, sœurs et amis qui ont suscité en nous le goût du travail bien fait ; sans oublier toutes mes connaissances.

## REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis d'adresser mes sincères remerciements à :

- **ALI Adoum Djaya**, Directeur Général de la STAR Nationale s.a. à tout le personnel et plus particulièrement à Monsieur **BADAI GAIN GAYA**, et Madame **HASSAN** née **NENODJI DELPHINE**, pour l'excellent Encadrement et Conseils dont j'ai bénéficié durant le stage.
- **ALI Faudet** pour son soutien indéfectible et ses meilleurs encouragements.
- Messieurs **RAMADAN Dany Kinder**, **NALEM Kabo** pour leur soutien moral durant notre séjour à Yaoundé (Cameroun).
- Messieurs **YOUSSOUF Nadjara**, **ARKALI Nadjara** et Madame **FATIME Nadjara** pour leur soutien moral.
- Messieurs **HAROUN Ousmane Saker**, **MOUSTAPHA Ali** (Bana), **IBRAHIM HISSENE** (OMO) pour leurs soutiens durant notre séjour à N'Djaména pour le stage.
- Tous les enseignants de la 1<sup>ère</sup> promotion DAT-A (1991-1993) de la 14<sup>ème</sup> promotion DT-A (1999-2001), de la 7<sup>ème</sup> promotion MST-A (2004-2006) de la 18<sup>ème</sup> promotion DESS-A (2006-2008), et ainsi qu'à la direction du Centre Professionnel de Formation en Assurances (CPFA) et le service du contrôle des assurances.
- A toute la promotion DESS-A/MST-A 2004-2006 et 2006-2008 pour les échanges fructueux que nous avons entretenus durant notre formation.
- A tout le personnel de l'IIA
- A toutes et à tous, je dis merci.

## I- INTRODUCTION GENERALE

Le rôle de l'assurance transport est de procurer aux professionnels du transport, armateurs, transports aériens, aux industriels et commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent navires, aéronefs et marchandises et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises que les capitaux engagés sont considérables.

De nos jours, les aléas du transport sont encore tels qu'il n'est pratiquement pas d'armateurs de compagnies aériennes ou de chargeurs qui ne prennent la précaution d'assurer leurs biens. Il n'y a d'ailleurs pas de banquiers qui acceptent l'ouverture de crédits sans cette garantie.

Outre l'assurance des corps de navires de mer et de pêche, des engins de servitude, des structures de recherche et d'exploitation de gaz ou de pétrole en mer et des bateaux de plaisance, l'assurance maritime couvre les pertes et avaries matérielles subies par les marchandises transportées. Cette sécurité est indispensable à la réalisation de leur transaction. De ce fait, elle joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce, car les risques de pertes et d'avaries sont si nombreux que pratiquement toutes les marchandises exportées ou importées sont assurées.

L'assurance maritime occupe toujours une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées et cela pour une double raisons :

- les marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante ;

- dans un but de simplification, les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble des transports assurés, dès lors qu'il y'a un trajet maritime, même si une partie du voyage assuré est effectué par un autre mode de transport aérien, terrestre ou fluvial.

L'assurance maritime couvre également la responsabilité civile des transporteurs à l'égard de leurs clients et des tiers résultant d'événements survenus au cours du transport :

- dommages causés à des tiers dont l'assuré est juridiquement responsable ;
- pertes et avaries aux marchandises transportées vis-à-vis desquelles la responsabilité du transporteur peut être légalement ou contractuellement engagée ;

Elle a été pendant longtemps, la seule forme d'assurance connue parce que toutes les opérations commerciales d'envergure s'effectuaient par mer de port à port. Eu égard à leur importance elles ont été rendues obligatoires dans beaucoup d' Etats dont le Tchad.

Actuellement la STAR NATIONALE SA offre une couverture aux marchandises importées mais celle-ci se fait avec beaucoup de difficultés. Comment la souscription se fait à la compagnie et quelles sont les difficultés rencontrées ?

Dans le cadre de notre mémoire, nous aborderons notre thème en trois chapitres :

- les assurances transports d'une manière générale retiendront notre attention dans le premier chapitre ;
- le deuxième chapitre sera réservé à la souscription de l'assurance transports à la Star Nationale S.A. ;
- et dans le troisième chapitre, nous parlerons de la législation interne en matière d'assurances et les difficultés d'application.

## II - HISTORIQUE ET GENERALITES

L'évolution de l'humanité s'est toujours accompagnée de besoin de protection et la recherche des solutions de plus en plus efficaces. Ces solutions ont revêtu diverses formes (la prévention, l'assistance, l'épargne,...) et évolué à travers l'histoire pour donner naissance à l'assurance.

L'origine de l'assurance dans sa forme actuelle remonte à l'assurance maritime avec le prêt à la grosse aventure. Dans ce système, l'emprunteur ne rembourse la somme prêtée pour le financement d'une expédition que s'il est en mesure de revendre avec le profit espéré, les marchandises transportées données en gage. Le remboursement y est donc conditionné à la bonne arrivée du navire. Le risque maritime était très mal connu à l'époque et les taux d'intérêts étaient très élevés (30 à 50 %).

L'Eglise romaine s'est rapidement élevée contre ces pratiques financières usuraires. La Décrétale de GREGOIRE IX (1234) interdit toute stipulation d'intérêt usuraire dans le prêt d'argent. Cet acte allait condamner le prêt à la grosse aventure dans sa forme primitive.

Le développement du commerce ne pouvait pas s'embarrasser de cet obstacle et on assiste à des ventes simulées qui dissimulaient des prêts à intérêts. C'est durant cette même époque, sous l'impulsion présumée des banquiers que naquit l'idée de payer à l'avance, une somme forfaitaire appelée premium (récompense) comme contrepartie du risque. Cette somme variait en fonction du voyage, des caractéristiques du navire et de la cargaison.

Les banquiers s'engagent de leur côté à payer une somme forfaitaire aux propriétaires du navire ou de la marchandise en cas de naufrage, de piraterie ou de prise en guerre.

Ce type d'opération s'apparente très fortement à l'assurance, mais il lui manquait un élément essentiel : la mutualisation des risques entre de nombreux navires et de nombreux assurés. Cette mutualisation n'est pas à elle seule suffisante à une bonne compensation des risques. Il faut également une connaissance de la loi de probabilité du risque. A cette époque, les théories probabilistes n'étaient pas encore maîtrisées.

Nous pouvons citer quelques textes qui étaient à l'origine de l'assurance maritime : *le Capitulas de Barcelone* de 1435 qui s'appliquait en Méditerranée, les us et coutumes de la mer de *CLEIRAC* de 1647, l'Ordonnance de la marine de *COLBERT* de 1681 et le livre II du Code de commerce de 1807, consacré au commerce maritime.

La première Société d'assurance a été créée à Gênes en 1424. Elle appartient à une communauté de propriétaire à la fois armateurs, marchands et financiers, voire marins.

L'assurance maritime a été pendant longtemps, la seule forme d'assurance connue, parce que toutes les opérations commerciales d'envergure s'effectuaient par mer de port à port. Lorsque d'autres moyens de transport se sont développés, l'assurance maritime les a tout simplement englobés dans son domaine d'activité quand, ils sont complémentaires d'un transport maritime. C'est en raison de ces considérations historiques, qu'on parle indifféremment d'assurance maritime et d'assurance transports et qui sont des expressions pratiquement identiques.

# CHAPITRE I- LES ASSURANCES TRANSPORTS

## SECTION I- ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES

Le contrat maritime sur faculté couvre généralement les risques ordinaires de transport. Le souscripteur peut aussi par des conventions spéciales faire couvrir les risques exceptionnels (guerre civile et étrangère, mouvement populaire, etc.). Lorsque ces risques se réalisent ils ont pour conséquence des avaries particulières et des avaries communes.

### Paragraphe I - LES RISQUES COUVERTS

#### A – LES AVARIES PARTICULIERES

Ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par la marchandise elle-même au cours de son transport.

Les avaries particulières peuvent survenir :

- Au cours du transport proprement dit et résulter :
  - .Soit d'événements majeurs frappant à la fois le moyen de transport et son changement (naufnage, abordage...)
  - .Soit d'accident affectant uniquement la marchandise (mouillure par eau de mer, détérioration résultant de l'humidité, des calles, vol, etc.)
- au cours des manutentions (chargement à bord, déchargements, transbordement)

#### B – LES AVARIES COMMUNES

Elles constituent un risque spécial. L'avarie commune est une avarie consécutive à un sacrifice volontaire décidé par le capitaine du navire devant un péril pressant, menaçant à la fois le corps et la cargaison afin de préserver l'intérêt commun et qui a un résultat utile.

Sans entrer dans les détails, on peut insister sur les caractères suivants de l'avarie commune.

- sacrifice et dépense volontaire (leur origine doit découler ou provenir d'une décision volontaire du capitaine)
- Danger ou péril menaçant (faire obstacle à un danger déclaré menaçant)
- Intérêt commun (de l'armateur et du chargeur)
- Résultat utile (il faut que l'acte de sacrifice du capitaine ait un résultat utile.

En effet, si le sacrifice ne sauve pas le navire, il n'y a pas lieu à contribution)

Les avaries communes sont régies par les règles d'YORK et d'ANVERS. Le règlement d'avaries communes passe par la détermination de la contribution des intérêts de l'expédition et de la répartition du paiement.

Chacun des intéressés (chargeur, armateur) dans l'expédition maritime doit contribuer à l'avarie faite dans l'intérêt commun. Les intérêts sont repartis en 2 masses :

- La masse créancière ou admission ou encore active : c'est l'ensemble des dommages subis par le navire et la cargaison.
- La masse débitrice ou contribution ou encore passive ; c'est l'ensemble de tous les biens (navire et cargaison) qui doivent participer au dédommagement des objets sacrifiés.

6

## **Paragraphe II - LES DIFFERENTS TYPES DE POLICES.**

L'adoption de l'assurance aux besoins propres de l'assuré peut être réalisée non seulement par le mode d'assurance choisi, mais aussi par la police utilisée. Il y'a quatre sortes de polices.

### **A- LA POLICE AU VOYAGE**

Elle couvre des marchandises et un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles.

Les marchandises, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement sont connus. Le risque est bien délimité. Exemple : importation d'un véhicule par un particulier.

### **B- LA POLICE À ALIMENTER**

Elle convient surtout pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une police à alimenter dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

Exemple : importation d'une usine clef en main.

### **C- LA POLICE D'ABONNEMENT OU POLICE FLOTTANTE**

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur soit, en principe, quels que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou de destination, soit parfois, dans des limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

Très pratique, très souple dans ses dispositions et son application particulièrement adaptée aux besoins des commerçants qui exportent ou qui importent fréquemment des marchandises de nature variée pour des ports à destination de pays différents, elle est d'un usage fréquent ainsi, l'assuré n'a pas à souscrire une police avant chaque envoi. La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions, sans qu'il fasse de déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou ses mandataires ; la seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs ; il lui suffit de leur déclarer ensuite dans le délai convenu, en aliment à sa police,

à l'aide d'un carnet à souches, toutes les expéditions faites en son compte. La "déclaration d'aliment" ne fait pas naître l'engagement des assureurs ; elle régularise cet engagement, qui lui est préexistant.

Ces avantages impliquent évidemment pour l'assuré, sur la bonne foi duquel comptent les assureurs, puisque la police d'abonnement est un "contrat de fidélité", l'obligation d'affecter à la police la totalité de ses expéditions. A défaut les assureurs sont en droit de résilier la police et de réclamer des pénalités dont les bases sont fixées dans la police. L'engagement des assureurs est lourd de conséquences, puisque dans la limite des risques couverts par la police, ils garantissent automatiquement les marchandises expédiées, bien qu'ils ne les connaissent pas. Aussi est il limité à un "plein " fixé par la police, c'est-à-dire à une valeur maximum convenue par expédition et par navire. L'abonnement comporte de nombreuses modalités d'application permettant de l'adapter aux situations et aux circonstances particulières.

#### **D- LA POLICE TIERS CHARGEURS**

Il existe à l'usage des compagnies de navigation, commissionnaires de transports et transitaires, etc des polices d'abonnement établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

La tiers chargeurs est une police d'abonnement dans la quelle l'assurance n'est pas automatique. En effet, la contrepartie de l'automatisme de la police d'abonnement est constituée par l'obligation de l'assureur d'y appliquer toutes ses expéditions. Or, dans la tiers chargeurs, l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

## **Paragraphe III- LES PRINCIPAUX MODES D'ASSURANCE MARITIME.**

Il existe 2 types de garanties en assurance facultés maritimes :

La garantie "tous risques" et la garantie "FAP Sauf" chacune des garanties peut être étendue à d'autres risques grâce à des clauses particulières.

### **A- LA GARANTIE "TOUS RISQUES"**

#### **1- ETENDUE DE LA GARANTIE**

La garantie s'applique aux dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées et survenus au cours du transport ou pendant le séjour en entrepôt, au début ou à la fin du transport. Il appartient à l'assureur de prouver que les dommages sont dus à l'un des risques exclus dans les conditions générales.

#### **2- EXCLUSIONS**

Sont exclus dans la garantie les pertes et dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de qualité des facultés assurées et résultant de :

- Confiscations, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, etc.
- Toute forme de saisie notamment les saisies conservatoires ou saisie exécution ainsi que les causes qui pourraient être données pour libérer les facultés saisies,
- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré, des bénéficiaires ainsi que leurs préposés.
- Vice propre de la marchandise assuré, vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré.
- Influence de la température atmosphérique, freinte de route en usage,

- Défaut, absence ou insuffisance de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement des facultés assurées, etc.

## **B- LA GARANTIE "FAP SAUF"**

### **1- ETENDUE DE LA GARANTIE**

La garantie FAP Sauf couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités causés aux facultés assurées par un des événements limitativement énumérés ci-après.

Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou de navire transporteur, heurt du navire contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces, voies d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison, incendie, explosion, rupture de digues ou de canalisation, éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés, etc.

### **2- EXCLUSIONS**

Sont exclus de la garantie FAP Sauf, les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées et résultant de :

- Confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, etc.
- Toutes forme de saisie notamment les saisies conservatoires ou saisie exécution ainsi que les cautions qui pourraient être données pour libérer les facultés saisies,
- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré, des bénéficiaires ainsi que leurs préposés,
- Vice propre de la marchandise, vers et vermines (même si la contamination intervient au cours du voyage assuré)
- Influence de la température, freinte de route en usage,

- Défaut, absence ou insuffisance du calage ou de l'arrimage des facultés assurées lorsqu'ils sont effectués par l'assuré ou ses représentants,
- Retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées sauf lorsqu'ils résultent d'un risque caractérisé,
- Toute forme de piraterie (politique ou lucrative), etc.

### **3- TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE**

L'assurance est accordée de bout en bout, et peut être prorogée moyennant surprime en cas de prolongation de voyage effectué à l'insu de l'assuré.

Elle commence au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire au lieu de destination du voyage.

Toute prise de livraison de la marchandise par l'assuré, ses représentants ou ayants droits ainsi que leurs préposés mettent fin à l'assurance.

La durée ne peut excéder soixante (60) jours, calculée depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire de mer.

### **4- LA VALEUR ASSUREE**

La valeur assurée doit être justifiée en cas de sinistre et ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme suit :

- Soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination majoré du profit espéré (20% du prix de revient s'il n'est pas justifié) ,
- Soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés,
- Soit par les dispositions figurant au contrat de vente,
- Soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit d'un bien manufacturé et à condition que soit justifié le remplacement effectif par la production des factures correspondantes

## **5- LA TARIFICATION**

La tarification des facultés maritimes n'est pas uniforme car la sinistralité par rapport aux événements et les possibilités de sauvetage ne sont pas les mêmes pour toutes les marchandises. Elle dépend de nombreux facteurs dont les principaux sont :

- le voyage à effectuer (nombre des transbordements, longueur du voyage etc.) ;
- les conditions d'assurances demandées (Tous risques, FAP Sauf) ;
- la qualité des emballages (contenus, caisses en bois ou en carton fût lourd ou léger, vrac, sacs de jute de carton ou de papier, regroupement sur palettes, etc.) ;
- la qualité de moyens de transport (pavillon, âge des navires) ;
- qualité des pays destinataires, réputation des ports de destination, équipement en engin de manutention, sécurité des trajets et risques de vol (Russie, Italie, mer ce Chine...) ;
- la nature des marchandises (certaines étant plus fragiles ou plus susceptibles d'être volées).

## **6- LE REGLEMENT DE SINISTRE**

Lorsqu'un sinistre survient, les réceptionnaires de la marchandise en général les transitaires doivent prendre un certain nombre de mesures :

- Faire établir le constant par le commissaire d'avarie ou contradictoirement par les parties intéressées,
- Prendre les mesures conservatoires pour limiter le dommage,
- Conserver les droits et recours contre les responsables (transporteurs, tiers responsables),
- Constituer de dossier de réclamation qui doit comporter les documents suivants :

- L'exemple original de la police d'assurance ou du certificat d'assurance ou de l'avenant de banque ;
- L'exemplaire original du connaissement et des autres titres de transport pour justifier la réalité de l'expédition.
- Le procès-verbal de constat du commissaire d'avaries ou de l'expert ;
- La copie des réserves adressées au transporteur et de ses réponses éventuelles ;
- Le procès-verbal de constat du transporteur et les certificats de non livraison ;
- La ou les factures d'achats ou de ventes de marchandises.

## **7- LE DELAISSEMENT**

Le délaissement des facultés ne peut être fait que dans les trois (03) cas ci-après :

- Dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur après quatre (04) mois à compter de la date des dernières nouvelles.
- Dans le cas où le navire transporteur est déclaré définitivement hors d'état de continuer le voyage si, passé le délai de quatre (04) mois calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination.
- Dans le cas où, le moment des dommages et des pertes matériels garantis par l'assureur atteint ou dépasse les  $\frac{3}{4}$  de la valeur assurée.

## **C- LE PAIEMENT DE L'NDEMNITE**

L'indemnité déterminée après règlement est payable comptant à l'assuré trente (30) jours au plus tard après remise complète des pièces justificatives et contre remise de l'original de la police.

Après paiement de l'indemnité, l'assureur est subrogé dans les droits de l'assuré. L'assuré doit toutefois s'engager à confirmer la subrogation dans la dispache, la quittance de règlement ou un acte séparé.

Cette subrogation est indispensable à l'assureur pour exercer les recours contre les responsables.

Après chaque paiement, le montant des garanties se reconstitue automatiquement moyennant surprime.

## **SECTION II – ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE TERRESTRE**

Cette assurance fait l'objet d'un imprimé type qui s'est largement inspiré des polices françaises d'assurance facultés. Il s'agit de l'imprimé du 07 novembre 1990 modifié le 03 novembre 1993.

La police d'assurance des marchandises transportées par voie terrestre est régie par le code des assurances.

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition.

### **Paragraphe I- LES MODES D'ASSURANCE**

Elles fonctionnent selon deux modes de garanties : La « Tous Risques » ou les « Accidents caractérisés »

#### **A- LA GARANTIES " Tous Risques"**

Elle couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité dans les conditions déterminées par la police. Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est couvert que si des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est couverte que si elle est prouvée par un certificat émanant du

transporteur public ou de l'administration postale ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive.

### **B- LA GARANTIE "Accidentés caractérisés"**

Elle garantit les pertes ou dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subies par les marchandises assurées et résultant de l'un des événements limitativement énumérés ci-après :

- destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, du véhicule de transports ;
- Heurt ou collision de ce véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule où un corps fixe, mobile ;
- Naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau au cours de la navigation accessoire au transport terrestre ;
- Incendie ou Explosion ;
- Eroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée ;
- Chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisation ;
- Eboulements, avalanches, foudre, inondation, débordement de fleuve ou de rivières débâcle de glaces, raz-de-marée, cyclone ou trombes caractérisées, éruption volcanique et tremblement de terre

### **C- DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX MODES D'ASSURANCE**

Les deux modes d'assurance couvrent également :

- Les frais exposés par l'assuré en cours de transport en vue de préserver les marchandises assurées de dommages ou pertes garantis ou de les limiter ;
- La contribution aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance à l'occasion du trajet maritime du transport terrestre.

- La garantie du paiement de la contribution d'avarie commune est également couverte.

## **Paragraphe II- LES EXCLUSIONS**

La police d'assurance des marchandises transportées par voie terrestre édicte deux types d'exclusion : Les exclusions absolues qui ne peuvent en aucun cas être couvertes et celles relatives qui peuvent être couvertes sous certaines conditions généralement de surprime.

### **A- LES EXCLUSIONS ABSOLUES**

Elles sont constituées des dommages et pertes matériels, des pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées ainsi que de tout autre préjudice résultant de :

- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit ;
- L'absence, l'insuffisance ou de l'inadaptation ;
- De la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
- Du calage ou de l'arrimage de la marchandise lorsque ces opérations sont effectuées, par l'assuré, ses représentants ou ayants droits.
- Des marques ou des numéros de colis ;
- L'influence de la température sauf si elle résulte d'accidents caractérisés ;
- Vice propre, Freine normale de route ;
- Amendes, confiscations, mise sous séquestre, contrebande, commerce prohibé ou clandestin :

- Différence de cours, prohibition d'exportation ou d'importation, obstacles apportées à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, retards dans l'expédition ou dans l'arrivée des marchandises assurées à moins que le retard ne soit consécutif à l'accident caractérisé ;
- Frais de magasinage et de séjour ;
- Indication ou d'instructions erronées ou insuffisantes données aux transporteurs ;
- Risque atomique ou nucléaire.

## **B- LES EXCLUSIONS RELATIVES**

Sauf convention contraire et prime spéciale indiquées aux conditions particulières, les dommages et pertes résultant des événements suivants ne sont pas couverts :

- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement, tous accidents et fortunes de mer, actes de sabotage, ainsi que les actes de terrorisme ou d'attentats ;
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

La charge de la preuve que le sinistre ne résulte pas d'un fait de guerre étrangère incombe à l'assuré.

La charge de la preuve que le sinistre résulte d'un fait de guerre civile, d'émeutes ou de mouvements populaires incombe à l'assureur.

## **C- LES MARCHANDISES EXCLUES**

Sauf convention contraire et prime spéciale indiquées aux conditions particulières, les marchandises ci-dessous énumérées ne sont pas garanties :

- Bijoux, perle et pierres précieuses, orfèvrerie, monnaies, métaux précieux, billets de banques, actions et obligations, coupons,

titres et valeurs de toutes espèces ;

- Fournitures, objet d'art, de sculpture ou de peinture antiquités, objets de curiosité ou de collection, documents et échantillons dont la valeur marchande ou conventionnelle est sans commune mesure avec leur valeur intrinsèque ;
- Animaux vivants, denrées et produits périssables ;
- Marchandises classées dangereuses par les conventions, lois ou règlements en vigueur. Les emballages sont exclus sauf convention contraire

### **Paragraphe III- TEMPS ET LIEUX DES RISQUES ASSURES**

#### **A- DUREE DE LA GARANTIE**

Sauf convention contraire, la garantie prend effet au moment où les marchandises assurées sont prises en charge par le premier transporteur au point extrême de départ et elle finit au moment où elles sont remises par le dernier transporteur dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination du voyage assuré.

Si le destinataire n'a pas pris livraison des marchandises, la garantie cesse au bout d'un délai de 15 jours à partir du moment où elles ont été mises à sa disposition.

En cas de prolongation de la durée normale du voyage du fait de l'assuré ou de ses préposés ou ayants droit, la garantie cesse, à l'expiration d'un délai de quinze (15) jours à compter de la date où l'expédition a été immobilisée.

Dans tous les autres cas de prolongation du voyage, l'assuré est tenu d'informer l'assureur qui sera en droit de demander une surprime.

#### **B- CESSATION ANTICIPEE DE LA GARANTIE**

Toute prise de livraison de marchandises avant le moment où les risques doivent se terminer normalement fait cesser la garantie.

## **Paragraphe IV – LES VALEURS D’ASSURANCE**

L’assureur limite sa garantie à la valeur déclarée.

Il peut, lors de toute réclamation pour dommages et pertes, demander à l’assuré la justification de leur valeur qui ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées ci-après :

- Soit par le prix de revient des marchandises assurées au lieu de destination, majoré d’un profit espéré de 20% sauf cas contraire ;
- Soit la valeur à destination à la date d’arrivée telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;
- Soit par les dispositions du contrat de vente ;
- Soit, moyennant surprime, par la valeur de remplacement lorsqu’il s’agit de biens manufacturés et après production de factures correspondantes.

## **Paragraphe V- LE REGLEMENT DES SINISTRES**

Le règlement des sinistres obéit aux mêmes règles que dans les polices facultés. Les obligations de déclaration ainsi que les mesures de prévention et de conservation sont identiques.

En cas de sinistre, le destinataire est tenu de s’adresser pour les constatations au commissaire d’avaries recommandé par les Assureurs ou à défaut par l’Autorité compétente, sinon l’assureur est en droit de refuser la réclamation.

### **A- CONSTATATION DES DOMMAGES**

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

Les parties ont le droit de demander une contre expertise amiable ou judiciaire dans les quinze (15) jours qui suivent l’expertise.

Les frais et honoraires payés à l'expert sont payés directement par le destinataire et remboursés par l'assureur.

A défaut de se conformer aux prescriptions ci-dessus, l'assureur est en droit de rejeter la réclamation.

## **B- MODE DE REGLEMENT**

Dans tous les cas engageant la garantie de l'assureur, le règlement sera établi séparément sur chaque colis qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, d'une palette, d'un conteneur ou d'un autre ensemble.

## **C- DETERMINATION DU MONTANT DE L'INDEMNITE**

L'importance des avaries constatées est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les marchandises assurées à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie.

Le taux de dépréciation ainsi obtenue est appliqué à la valeur d'assurance.

La valeur des marchandises avariées peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord parties.

Au cas où les marchandises contenues dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie des marchandises avariées ou non, les risques afférents aux voyages de retour et de réexpédition ainsi que les frais de transport et de réparation seront à la charge des assureurs. Il n'est pas dérogé aux dispositions de la police, ou à la règle proportionnelle dans le cas où les marchandises auraient été assurées pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

## **D- PAIEMENT DE L'INDEMNITE**

Les indemnités dues par les assureurs sont payables au comptant trente (30) jours après dépôt complet des pièces justificatives au porteur de ces pièces contre remise de l'original de la police ou de l'avenant d'application.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

Lors du paiement de la somme incombant à l'assureur, toutes les primes dues par le souscripteur sont compensées avec l'indemnité due par l'assureur.

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables.

## **E- LE DELAISSEMENT**

Le délaissement des marchandises ne peut être effectué que dans les seuls cas suivants :

- En cas de perte sans nouvelles du véhicule de transport ou de l'envoi confié à l'Administration postale après trois (03) mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- Dans le cas où le montant des dommages et pertes incombant à l'assureur atteint au moins les  $\frac{3}{4}$  de la valeur assurée.

Le délaissement transfère à l'assureur la propriété des marchandises assurées, à charge pour lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

En notifiant le délaissement, par acte extra judiciaire ou lettre recommandée, l'assuré est tenu de déclarer toutes les autres assurances relatives aux marchandises assurées qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

## **Paragraphe VI- DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT**

### **A- DEFINITION DE LA GARANTIE**

Lorsqu'il s'agit d'une police d'abonnement, la garantie de l'assureur est acquise suivant celle des deux formules suivantes :

- garantie automatique de toutes les expéditions répondant aux dispositions des conditions particulières lorsqu'il s'agit d'une *police à application obligatoire* ;
- garantie par voyage pour autant que la déclaration d'aliment ait été faite lorsqu'il s'agit d'une *police à application facultative*

## **B- OBLIGATION DE L'ASSURE**

### ***B-1 police à application obligatoire***

Dans ce cas, l'assuré est tenu de déclarer en aliment, pendant la durée du contrat, toutes les expéditions répondant aux stipulations des conditions particulières effectuées pour son propre compte ou pour le compte de tiers qui lui auraient régulièrement donné mandat de pourvoir à l'assurance, mais à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire ou consignataire.

Les déclarations d'aliment doivent être faites à l'assureur au plus tard dans les trois (03) jours francs de la réception par lui de l'avis d'envoi.

En cas de retards, d'erreurs ou d'omission dans la déclaration d'aliment, l'assureur est en droit d'exiger de l'assuré le paiement de la prime majorée de 50% sous réserve des sanctions prévues par le code des assurances.

### ***B- 2 Police à application facultative***

La déclaration doit être faite à l'assureur avant remise des marchandises à l'entreprise qui doit effectuer le transport.

### ***B- 3 Dispositions communes***

Toute déclaration d'aliment doit comporter tous les renseignements nécessaires à l'appréciation du risque, notamment la nature des marchandises, leur emballage, leur valeur assurée, les moyens de transport utilisés, les points de départ et de destination.

## **C- LIMITE D'ENGAGEMENT DES ASSUREURS**

Le plein de souscription maximum par expédition et par camion constitue la limite des engagements de l'assureur.

En cas d'accumulation des marchandises assurées, pour quelque cause que ce soit, dans un lieu quelconque avant le chargement au départ ou après le déchargement à destination, l'assureur ne peut être engagé pour une somme supérieure à ce plein maximum.

## **SECTION III – ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR VOIE AERIENNE**

Les marchandises transportées par voie aérienne sont couvertes dans le cadre de l'imprimé du 25 octobre 1990 modifié le 03 novembre 1993.

La police d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne est régie par le code des assurances.

Elle s'applique aux marchandises définies aux conditions particulières remises soit directement aux transporteurs aériens ou à des auxiliaires du transport en vue d'un transport aérien.

Elle s'applique également aux marchandises pendant les transports terrestres et fluviaux accessoires au transport aérien.

### **Paragraphe I- DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE**

L'assurance s'applique aux marchandises neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des avions exploités en lignes régulières. L'exploitation en ligne régulière s'entend d'avion appartenant à une compagnie de navigation aérienne qui le met, habituellement et régulièrement, à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixées à l'avance.

L'assurance ne s'applique toutefois pas ;

- à la responsabilité de l'assuré, quel qu'en soit le fondement, à l'égard des tiers,
- aux conséquences quelconques :
  - o des risques d'exploitation ou commercial de l'assuré ;
  - o de commerce prohibé ou clandestin ;
  - o de l'inobservation des règlements de transport, de douane ou autre.

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées étaient parvenue au lieu de souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré.

## **Paragraphe II- ETENDUE DE L'ASSURANCE**

### **A- LES DOMMAGES ET PERTES GARANTIS**

Elle couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées dans les conditions déterminées par la police.

Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est couvert que si des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées.

La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est couverte que si elle est prouvée par un certificat émanant du transporteur public ou de l'administration postale ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive.

### **B- LES FRAIS GARANTIS**

A concurrence de leur montant et proportionnellement à la valeur assurée, sont garantis :

- les frais raisonnablement exposés en cours de transport en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériel garantis,
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et

l'acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police.

### **C- EXCLUSIONS**

Elles sont constituées des dommages et pertes matériels, des pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées ainsi que de tout autre préjudice résultant de :

- Confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie exécution ou autres saisies.
- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit ;
- Vice propre, vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré,
- L'influence de la température atmosphérique sauf si elle résulte de dépressurisation accidentelle de l'aéronef, freinte de route en usage ;
- L'absence, de l'insuffisance ou de l'inadaptation de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise, du calage ou de l'arrimage de la marchandise lorsque ces opérations sont effectuées par l'assuré, ses représentants ou ayants droit.

Des marques ou des numéros de colis :

- Retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises à moins qu'il résulte d'accidents caractérisés
- Différence de cours,
- Risques atomique ou nucléaire
- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement, tous accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage, ainsi que les actes de terrorisme ou d'attentats ;

- Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détention par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

La charge de la preuve que le sinistre ne résulte pas d'un fait de guerre étrangère incombe à l'assuré. La charge de la preuve que le sinistre résulte d'un fait de guerre civile, d'émeutes ou de mouvements populaires incombe à l'assuré.

### **Paragraphe III- TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE**

#### **A- DUREE DE LA GARANTIE**

Sauf convention contraire, la garantie prend effet au moment où les marchandises assurées sont prises en charge par le premier transporteur au point extrême de départ et elle finit au moment où elles sont remises par le dernier transporteur dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination du voyage assuré.

Sont considérés comme magasins du destinataire tout endroit où il fait déposer les marchandises à leur arrivée.

#### **B- CESSATION DES RISQUES**

L'assurance cesse à l'expiration d'un délai de quinze (15) jours à compter de la date d'arrivée de l'avion transporteur à l'aéroport de destination.

L'assurance peut être prorogée moyennant surprime jusqu'à l'entrée des marchandises dans les magasins du destinataire ou de ses représentants.

#### **C- PRISE DE LIVRAISON ANTICIPEE**

Toute prise de livraison de marchandises avant le moment où les risques doivent se terminer normalement fait cesser la garantie.

#### **Paragraphe IV- VALEUR ASSUREE**

L'assureur limite sa garantie à la valeur déclarée.

Il peut, lors de toute réclamation pour dommages et pertes demander à l'assuré la justification de leur valeur qui ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminé ci-après :

- Soit par le prix de revient des marchandises assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;
- Soit la valeur à destination à la date d'arrivée telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;
- Soit par les dispositions du contrat de vente ;
- Soit, moyennant surprime par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés et après production de factures correspondantes.

Dans tous les cas, le montant de la valeur assurée doit être déterminé au moment de la souscription.

#### **Paragraphe V- OBLIGATIONS DES PARTIES**

Les polices d'assurance facultés mettent à la charge des parties des droits et obligations réciproques.

##### **A- OBLIGATIONS DE L'ASSURE ET DES AUTRES BENEFICIAIRES**

La prime entière est acquise à l'assureur dès que les risques ont commencé à courir.

L'assuré est tenu de payer la prime d'assurance au comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la police.

En cas de sinistre, les primes non payées peuvent être compensées par l'assureur.

L'assuré est tenu de déclarer exactement au moment de la souscription toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur

les risques qu'il prend en charge. Il doit également déclarer, dès qu'il en a connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises.

De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant que sa responsabilité ne soit engagée.

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur d'engager, le cas échéant, les poursuites et actions qu'il jugera nécessaires.

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du commissaire d'avaries en vue d'une expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois (03) jours de la cessation de garantie, jours fériés non compris. En cas de contre expertise, elle doit intervenir contradictoirement dans les quinze (15) jours qui suivent. L'inobservation des obligations ci-dessus entraîne, selon le cas des sanctions allant de la réduction proportionnelle de l'indemnité à la nullité de la police.

## **B- OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR**

La principale obligation de l'assureur est de régler le sinistre en cas de réalisation du risque.

Le règlement est établi séparément pour chaque colis.

L'importance des avaries constatées est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les marchandises assurées à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie.

Le taux de dépréciation ainsi obtenue est appliqué à la valeur d'assurance.

La valeur des marchandises avariées peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord parties.

Au cas où les marchandises contenues dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie des marchandises avariées ou non, les risques afférents aux voyages de retour et de réexpédition ainsi que les frais de transport et de réparation seront à la charge des assureurs. Il n'est pas dérogé aux dispositions de la police, ou à la règle proportionnelle dans le cas où les marchandises auraient été assurées pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

Les indemnités dues par les assureurs sont payables au comptant trente (30) jours après dépôt complet des pièces justificatives au porteur de ces pièces contre remise de l'original de la police ou de l'avenant d'application.

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20% du prix de revient à destination des marchandises.

Dans le cas où il est convenu d'une franchise, elle est indépendante de la franchise usuelle de route.

### **C- LE DELAISSEMENT**

Le délaissement des marchandises ne peut être effectué que dans les seuls cas suivants :

- En cas de perte sans nouvelles du moyen de transport après trois (03) mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- Dans le cas où le montant des dommages et pertes incombant à l'assureur atteint au moins les  $\frac{3}{4}$  de la valeur assurée.

Le délaissement transfère à l'assureur la propriété des marchandises assurées, à charge par lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert

remontent entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.

En notifiant le délaissement, par acte extra judiciaire ou lettre recommandée, l'assuré est tenu de déclarer toutes les autres assurances relatives aux marchandises assurées qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables.

## **CHAPITRE II - LA SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE TRANSPORT A LA STAR Nationale s.a**

L'assurance transport présente des particularités par rapport aux autres formes d'assurances. Cette particularité édifianante permet de l'adapter à la spécificité de chaque entreprise.

L'importance de l'assurance transport et le volume des rentrées de primes qu'elle peut entraîner constituent des raisons supplémentaires pour une gestion relativement autonome de son portefeuille. Celui de la Star Nationale s.a présente depuis quelques années un chiffre d'affaire en baisse par rapport à l'importation des marchandises. L'assurance des facultés transportées par voie terrestre constitue une part importante quand bien même elles sont régies par les règles d'assurance maritime parceque comportant dans la plupart des cas un transfert maritime.

### **SECTION I- PROCEDURE DE SOUSCRIPTION**

Le service transports s'occupe aussi bien de la production que du règlement des sinistres en assurance transports.

#### **Paragraphe 1- LA PRODUCTION EN ASSURANCE TRANSPORT**

Cette branche réunit l'assurance maritime (corps, Facultés et Responsabilités Civile), l'assurance transport terrestre (Facultés et Responsabilité Civile) et l'assurance transport aérien (corps, facultés et Responsabilité Civile).

L'assurance maritime porte sur les facultés. Elle était de loin la plus importante dans le portefeuille transport.

Dans ce domaine (assurance maritime), les contrats commercialisés sont :

- Polices au voyage
- Polices tiers chargeurs
- Polices à alimenter

- Polices d'abonnement

La procédure de souscription des contrats est approximativement la même que celle mise en œuvre au département production IARD sous réserve de la procédure de souscription et de gestion de polices d'abonnement ou de polices à alimenter.

En effet, dans ce cas le paiement de la prime, se fait mensuellement après la confection de l'état récapitulatif mensuel, des déclarations d'aliments (expédition) faites par l'assuré. Sauf les courtiers envoient les primes trimestriellement selon le compte courant. Le sinistre peut aussi survenir avant le paiement de la prime.

## **Paragraphe II- LE SINISTRE TRANSPORT**

En assurance transport aérien et en assurance corps, les sinistres sont très rares ou même inexistant. Par exemple la société n'a enregistré aucun sinistre en assurance corps durant l'exercice écoulé (2007). En d'autres termes, le contentieux de l'assurance transport concerne surtout l'assurance de facultés pour la quelle on enregistre beaucoup de dommages à la fin de l'expédition.

C'est pour cette raison qu'un expert est toujours commis avant l'arrivée des marchandises. Lorsque les dommages sont constatés dans le rapport d'expertise un dossier de réclamation constitué du connaissance, de la facture commerciale, de la lettre de réserve de l'original de l'attestation d'assurance et du certificat définitif de non livraison, est transmis par l'assuré au service transport. Ce dernier procède à la constitution du dossier après avoir attribué un numéro de sinistre. Après études des pièces ainsi fournies la dispache est établie sur la base du rapport d'expertise et une note sur le sinistre est établie pour dire si la garantie est acquise.

L'instruction du dossier aboutit, si la garantie est acquise, à l'émission d'une quittance. Cette quittance permet d'exercer un recours amiable d'abord contre

l'armateur, son consignataire ou son club de protection ou alors contre le manutentionnaire. Le recours porte sur un pourcentage de l'indemnité. Le dénouement peut être amiable ou judiciaire. Le recours est fait généralement par l'agent de recours de la compagnie si c'est des transporteurs internationaux ou par la compagnie si c'est des transporteurs nationaux.

La procédure de règlement de sinistre corps est la même qu'en facultés sauf que les réassureurs interviennent dans la procédure d'évaluation et détermination de l'indemnité avec leur expert.

## **SECTION II- ANALYSE DE L'EQUILIBRE TECHNIQUE**

L'équilibre technique d'une branche ou catégorie d'assurance peut être défini comme la situation qui permet à la société de faire face à ses engagements vis-à-vis des assurés de la dite branche sans affecter la situation financière (fonds propres).

Pour y parvenir, une société d'assurance doit obéir aux règles générales de détermination de la prime basées sur le coût moyen du risque et la fréquence des sinistres sous l'exigence de l'alea. Mais encore faut il que ces éléments de la tarification tiennent compte de la réalité objective des données statistiques.

### **- *L'analyse de l'état C1 de l'exercice 2007 (annexe)***

Cette analyse nous a permis de dégager un taux de sinistre à prime de 33,82%. D'autre part le pourcentage des commissions s'élève à 10,54% des primes émises nettes d'annulation et celui des autres charges à 29,24%.

La société aura donc dépensée 73,6F de sinistre et de frais de gestion et d'acquisition pour 100F de primes perçues et nette annulation.

Par rapport à la réassurance, l'état C1 nous a permis de mesurer l'incidence de celle-ci sur le portefeuille de l'assurance maritime. Nous avons en effet constaté que le résultat de la réassurance est déficitaire pour la compagnie puis que les réassureurs ont une part de charges largement moins importante que le montant

des produits qui leur reviennent. Le constat est conforté lorsque nous mesurons l'incidence de la réassurance sur le taux de la cession.

La lecture du tableau F de l'état C10b est surtout important parce qu'il permet de dégager les rapports de sinistre à prime acquise pour les différents exercices de survenance. Mais le tableau n'a pas été établi pour les exercices antérieurs, c'est ce qui ne nous a pas permis d'interpréter ce tableau.

### **SECTION III- DESEQUILIBRE COMMERCIAL**

Nous pouvons entendre par équilibre commercial du portefeuille une occupation maximisée et judicieuse de tous les segments du marché de l'assurance maritime. Alors nous sommes tentés de penser que sur ce plan, le déséquilibre est manifeste.

Le choix de la société semble être porté principalement sur l'assurance corps (aviation) jugée plus rentable. C'est ce qui ressort du profil du portefeuille, d'autant plus que les facultés assurées concernent, dans une large proportion, seulement un nombre limité d'avions utilisés par quelques rares opérateurs économiques.

### **SECTION IV-PREDOMMINANCE DE L'ASSURANCE CORPS**

Parmi les sociétés agréées pour effectuer des opérations d'assurances au Tchad, la STAR Nationale S.A. occupe la première place en assurance transports avec un chiffre d'affaire de 1 021 364 301 en 2007. Elle a réalisé un chiffre d'affaire de (618 341 581 en assurance corps et 403 022 720 en assurance facultés).

En terme de pourcentage, l'assurance corps représente 60,54% du portefeuille et l'assurance faculté ne représente que 39,46% du portefeuille. Il faut préciser que l'assurance Responsabilité Civile des transporteurs représente une portion encore moins importante du portefeuille.

C'est d'ailleurs pour cette raison que cette catégorie est classée par la société dans celle de l'assurance des facultés maritimes.

Au regard de ce profil de portefeuille, on se rend compte que l'assurance maritime au sein de la société est largement tributaire de l'assurance corps. Le déséquilibre est d'autant plus manifeste que le taux de conservation de la compagnie varie de 2 à 5% ce qui n'est pas un avantage pour elle.

## **SECTION V- LES PRINCIPALES FACULTES ASSUREES**

Le trafic global des marchandises au niveau de Ngueli (frontière Tchad-Cameroun) et de l'aéroport a enregistré (224 390 000 000 F.cfa en 2007 contre 210 540 000 000 F.cfa en 2006) une hausse alors que les primes d'assurance ont enregistré une baisse (1 021 364 301 F.cfa en 2007 contre 1 034 000 000 F.cfa en 2006). Les déchargements qui concernaient une multitude de produits comme le riz, la farine, le bois, les véhicules automobiles, les autres produits céréaliers, etc. et qui constituent presque la moitié des rentrées des primes en assurance de facultés n'ont laissé la place qu'à des produits pétroliers raffinés. C'est approximativement la même chose qui est constaté pour les exercices 2006 et 2007 et c'est cette même tendance qui est entrain de se dessiner pour l'exercice en cours (2008). En d'autres termes sur au moins trois exercices les produits pétroliers représentent une part très importante dans le portefeuille de l'assurance maritime de la société.

## **SECTION VI- LES MOYENS D'EQUILIBRE ET DE MAINTIEN DE LA CROISSANCE**

Il s'agit de déterminer les moyens de conservation de ce qui est dans le portefeuille, en tenant compte de toutes les menaces qui pèsent sur elle. Pour ce faire la fidélisation de la clientèle est supposée être la meilleure. C'est ensuite seulement que nous pouvons préconiser une conquête du marché qui passe, elle, par une volonté réelle d'équilibrer le portefeuille sur le plan commercial.

## **Paragraphe 1- UN MEILLEUR SYSTEME DE FIDELISATION DES ASSURES EN PORTEFEUILLE**

Cet objectif peut être recherché à travers la gestion de la production et des sinistres.

### **A- LA FIDELISATION DANS LA GESTION DE LA PRODUCTION**

La production d'un contrat d'assurance maritime suppose généralement deux partenaires ayant les mêmes pouvoirs de négociation et les mêmes compétences juridiques et commerciales.

Cependant, il arrive souvent que l'assuré, sur le plan de la structure de son entreprise ne soit pas bien organisé ou utilise des moyens archaïques ou précaires dans la gestion de ses risques. Il ne comprend pas les moyens de calcul de ce qui représente pour lui l'élément le plus important du contrat : La prime.

En effet, le calcul de la prime totale suppose des artifices techniques que l'assuré ne peut pas comprendre. Pour une meilleure appréhension du montant de la prime par l'assuré, il serait possible de rapporter la prime totale (frais et taxes compris) qu'il doit payer sur la valeur assurée pour trouver un taux final qu'on doit mettre à sa disposition sauf s'il exige des explications sur les détails qui ont permis de trouver ce taux que nous appelons taux commercial.

Il serait aussi possible, en plus de la méthode du taux commercial, de cibler les « gros clients » dont la rupture du contrat peut affecter considérablement le portefeuille pour leur accorder un régime de faveur. Cela pourrait par exemple consister en l'introduction dans le contrat d'une clause de participation bénéficiaire en compensant le manque à gagner par une majoration du taux de prime et une grande efficacité dans l'exercice de recours.

Ce sont des clauses incitatives.

La prise en compte de la mentalité des opérateurs économique Tchadiens n'est pas à négliger. Ils ont un esprit mercantile très pointu et développent une

cupidité et une grande méfiance vis-à-vis des assureurs. Il serait bien indiqué, compte tenu de ces facteurs, de développer avec eux une forte complicité et de restaurer leur confiance et leur estime par exemple en profitant non seulement de la fête de fin d'année, mais aussi des fêtes religieuses pour leur envoyer des cartes de vœux.

Nous jugeons au passage très intéressant le système des attestations d'assurance mis en œuvre par le service qui permet aux assurés liés à la société par une police d'abonnement ou une police à alimenter afin d'éviter les lourdeurs de la procédure ordinaire de souscription d'un contrat.

Les moyens de fidélisation ne sont pas exhaustifs. On peut en citer d'autres. Mais considérons ceux là comme s'inscrivant dans une mouvance générale de propositions possibles.

## **B- LA FIDELISATION DANS LA GESTION DES SINISTRES**

Le service sinistre d'une manière générale, constitue la vitrine de toute société d'assurance. Le rôle commercial qu'il peut jouer est important. Il peut faire de l'assuré indirectement un agent commercial à fortiori un assuré très fidèle à la société. Un règlement et un paiement juste et rapides peuvent être pour l'assuré un gage de satisfaction et pour la société d'assurance un moyen de propagande ou de publicité. Nous pouvons citer deux moyens essentiels par laquelle la société peut parvenir à fidéliser les assurés en portefeuille à travers la gestion des sinistres :

Il s'agit d'une part de l'assouplissement et la rapidité dans le règlement et le paiement des sinistres et d'autre part une politique de règlement commercial.

En ce qui concerne le premier moyen, il est vrai que toutes les pièces réclamées en cas de sinistre en assurance des facultés maritimes sont essentielles ; cependant, dans le cadre du régime de faveur accordé à certains "grands assurés", il serait possible de surseoir à l'exigence de certaines pièces en attendant le règlement du sinistre. C'est ainsi que sur la base de simples réserves

contradictoires entre autres pièces, il serait bien indiqué de procéder au règlement et au paiement de l'indemnité sans délivrance par l'assuré du certificat de non livraison en cas de perte partielle ou totale des marchandises.

Concernant la politique de règlement commercial, une démarche commerciale voudrait que pour les "grands assurés" le règlement et le paiement de l'indemnité soient possibles alors même qu'elle n'est pas due si nous nous basons d'une manière stricte sur les conditions de garantie contenues dans le contrat. Mais compte tenu de l'importance du client dans le portefeuille, le paiement de l'indemnité peut être effectué tout en espérant sur la base des techniques juridiques comme la subrogation où la cession de créance, pour suivre le tiers responsable du dommage ou le transporteur maritime. Cela suppose cependant que la responsabilité du dommage soit imputée à une personne tiers au contrat d'assurance maritime.

Nous croyons qu'avec ces moyens, le service sinistre transport parviendra à maintenir au moins les assurés qui sont dans le portefeuille et reconquérir les clients perdus.

## **Paragraphe II- LA DIVERSIFICATION PAR LES "PETITS RISQUES"**

Le diagnostic du portefeuille nous a permis de constater et de préciser plus haut que l'essentiel des clients sont assurés en assurance des facultés.

La solution qui s'impose alors serait d'aborder résolument les risques que l'importation de la farine, des produits pétroliers, et de les développer. Il s'agit en effet des risques qui ne génèrent pas de primes très élevées mais important par leur nombre. C'est seulement par ce moyen, outre une bonne politique de fidélisation des assurés en portefeuille, que la société pourrait éviter l'incidence désastreuse d'un retrait brusque d'un "grand assuré" du portefeuille. Une bonne politique de communication permettrait de surmonter cet obstacle.

### **Paragraphe III- L'AMELIORATION DU SYSTEME DE COMMUNICATION**

Dans la conquête du marché de l'assurance maritime, la communication reste un des points essentiels. Les moyens différents selon qu'il s'agit de communiquer avec les assurés potentiels.

La communication avec les assurés en portefeuille dépend moins des moyens financiers que de la volonté particulière des agents d'informer objectivement l'assuré sur le contenu du contrat et les garanties les plus adaptées compte tenu de la situation de chacun au moment de la souscription du contrat. Ceci permet à l'assuré d'adapter d'une manière progressive son contrat à ses besoins ponctuels au moment du renouvellement. Par exemple, il serait possible de proposer à un client important régulièrement des véhicules automobiles de souscrire une police d'abonnement au lieu d'une police au voyage.

S'il s'agit des assurés potentiels, la société doit libérer les moyens financiers et de personnel nécessaire pour convaincre cette partie du marché de l'assurance maritime qu'elle doit conquérir. L'amélioration du cadre d'accueils des clients est un passage obligé. Il n'est en effet plus à démontrer que la communication non verbale a toujours fait ses preuves.

La Star Nationale s.a a déjà fait des avancées considérables par l'attrait de son cadre physique, mais le parfait n'étant pas de ce monde, un effort permanent en cette manière doit être livré.

Des débuts de solutions sont proposés, il appartient aux responsables de la société de prendre la décision de les appliquer et éventuellement les améliorer, peut être en les adaptant à de nouveaux facteurs inconnus au moment de la rédaction de ce mémoire.

# **CHAPITRE III—LEGISLATION INTERNE EN MATIERE D'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORTS ET LES DIFFICULTES D'APPLICATION.**

Le Tchad comme la plupart des pays membres de la CIMA a une réglementation rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

## **SECTION I -LEGISLATION INTERNE EN MATIERE D'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORTS.**

Le décret sur la domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés importées est régi au Tchad par 2 textes qui sont le décret N° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19 Novembre 1985 et l'arrêté n° 009/MFM/MEC/DG/SCA du 02 Avril 1986. Le décret du 19/11/1985 rend obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation. En effet l'article 1 dudit décret dispose : « les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Tchad pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la république du Tchad »

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

L'article 1 de l'arrêté portant application du décret suscité dispose que : « l'obligation d'assurance instituée par le décret N° 736 s'applique aux facultés ou marchandises   l'importation dont la valeur FOB atteint 500.000 F.cfa»

Cet arrêté laisse la latitude aux parties de fixer le mode d'assurance. Toutefois à défaut d'une couverture « TOUS RISQUES », l'assurance doit être faite en cas de transport maritime aux conditions de la garantie FAP sauf.

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture perte totale.

Tout le transport est maritime dès lors qu'il comporte un trajet maritime, si petit soit-il.

L'arrêté fixe les lieux et la durée de la garantie. En effet selon l'article 3, les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au point de livraison au Tchad.

Les parties peuvent convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires au voyage maritime ou aérien.

Les produits industriels fabriqués au Tchad peuvent être assurés en « Tous Risques » lorsque les fabricants les confient à des camionneurs professionnels.

Les marchandises réexpédiées d'un port africain vers l'intérieur du pays après un voyage maritime non couvert par une compagnie d'assurance ne peuvent être assurés qu'en "accidents caractérisés" et doivent avant le chargement dans le moyen de transports, faire l'objet d'une expertise préalable aux frais de l'expéditeur.

## **SECTION II – L'INSTABILITE DE LA POLITIQUE ETATIQUE SUR LES PRINCIPALES FACULTES ASSUREES**

Un Etat quel qu'il soit a en principe pour vocation naturelle d'assurer le bien être de sa population par des moyens qui varient en fonction du régime en place. Cela va de soi que tous les domaines qui touchent de près ou de loin les besoins sensibles de cette population soient bien étudiés et réglementés par les autorités étatiques.

Par conséquent qu'elle que soit la politique menée par les autorités étatiques sur l'importation des marchandises, cela se fera ressentir en rentrée des primes ou en perte de chiffre d'affaire au niveau de l'industrie d'assurance en général et dans le portefeuille de l'assurance maritime de la société en particulier.

Malheureusement, la farine, le riz, les produits pétroliers sont des produits sur lesquels la politique étatique se manifeste par une instabilité déconcertante et varie en fonction des régimes politiques et des données économiques. Tantôt elle favorise leur importation, tantôt elle la décourage avec toutes les conséquences que cela pourrait engendrer.

L'Etat a déjà injecté et projette de le faire encore des centaines de milliards pour la construction d'une raffinerie et la culture du riz.

Tout ceci pourrait à terme diminuer le volume des importations et par conséquent celui des rentrées de primes. Il subsiste certes des problèmes relatifs au coût de production encore très élevé du riz local rendant ainsi difficile l'écoulement dans le marché national, mais il existe une volonté certaine et soutenue d'assurer sa promotion.

En ce qui concerne l'importation des produits pétroliers, la décision actuelle de l'Etat d'exploiter le pétrole du Centre et Sud pourrait encore se traduire par une baisse du chiffre d'affaire en assurance transports. Cela diminuerait les rentrées des primes tout au moins pour l'assurance du pétrole importé.

### **SECTION III- LES DIFFICULTES D'APPLICATION.**

Les événements malheureux qu'a connu le pays ont changé le comportement des Tchadiens avec pour conséquence un incivisme notoire.

Les douaniers aux frontières qui, normalement, doivent prêter leurs services pour le respect de ce décret qui a pour intérêt de contribuer à l'équilibre de la balance de paiement, notamment en conservant les capitaux dans le pays sous

forme de prime d'assurance, ne font pas leur travail. La mauvaise volonté politique ne favorise pas le pays.

De nos jours ce décret est foulé aux pieds par ceux qui sont chargés de l'appliquer. Les marchandises continuent à être assurées à l'extérieur du pays sur l'exigence des fournisseurs. Les clients payent CAF aux fournisseurs ce qui n'avantage pas les compagnies d'assurances c'est-à-dire le pays.

Certains assurés qui acceptent d'assurer leurs marchandises généralement le carburant sont de mauvaise foi parce qu'ils simulent des faux sinistres avec la complicité des agents assermentés (huissiers, gendarmes, policiers, etc.)

Les difficultés d'application du décret sont dues également à d'autres facteurs qui sont entre autres.

- La méconnaissance du produit d'assurance transport par les opérateurs économiques tchadiens parce qu'un effort sur ce point n'a pas été fait pour les sensibiliser ;
- L'influence de la religion, surtout la religion musulmane parce que la plus part des transporteurs sont de confession musulmane ;
- Absence d'agents formés (assureurs, douaniers) pour faire appliquer ce décret ;
- Manque de concertation entre le Ministère des Finances chargé de faire appliquer ce décret, les Compagnies d'assurance et les transporteurs, etc.

Ce décret qui rencontre beaucoup de difficultés peut trouver des solutions si les uns et les autres sont animés d'une bonne volonté.

#### **SECTION IV- APPROCHE DE SOLUTIONS**

Pour un volume total de 224 390 000 000 en 2007 (9 756 000 000 aéroport et 21 463 4000 000 route) d'importation de marchandise. Il est possible d'aider à améliorer le marché de l'assurance au Tchad.

Les sociétés doivent organiser des journées portes ouvertes, forum, colloques ou séminaires de l'assurance pour mieux informer le public sur cette activité qu'il ignore.

L'Etat doit aider à faire appliquer la réglementation. Il doit aussi mettre un terme à la délocalisation qui entraîne une fuite des devises, jouer le rôle d'arbitre en cas de sinistres opposant assurés et assureurs.

Par ailleurs, les Sociétés d'assurances doivent rompre avec la bureaucratie pour engager des actions de grande envergure afin de rassurer la clientèle et convaincre le public de l'utilité de l'assurance.

Elles doivent recruter un personnel qualifié, le marché dispose de cadres de haut niveau mais qui sont mal utilisés. Il suffit de savoir tirer profit de leurs connaissances, de leur redonner confiance par des mécanismes, de motivation. Il suffit de récompenser les meilleurs en leur donnant des responsabilités.

Des réunions régulières (hebdomadaires) doivent être organisées pour arrêter des stratégies d'ensemble et se retrouver ensuite pour les évaluer. Il s'agit en fait de chercher à connaître ses forces et faiblesses pour mieux évoluer sur un marché.

Pays pétrolier, les opportunités ne manquent pas au Tchad pour couvrir les besoins de la population en matière d'assurances transports. Il suffit d'un peu de créativité. Cela nécessite la mise en place d'une force de vente conquérante et agressive. La mise en place de celle-ci suppose un bon recrutement, une bonne formation, une animation et un entraînement constant, un investissement conséquent et une structure commerciale (direction) dynamique.

En agissant ainsi on pourra redynamiser les Sociétés d'assurances Tchadiennes et les faire sortir de leur stratégie actuelle.

## Conclusion Générale

Au terme de ce travail, nous revenons pour préciser l'importance de l'assurance transports qui a pour but de protéger le transporteur, l'armateur, le chargeur bref toutes les personnes qui ont un intérêt à la bonne arrivée des marchandises.

L'assurance transports doit normalement occuper une bonne place dans le portefeuille d'une compagnie par le volume des primes qu'elle génère. Mais celui de la Star Nationale rencontre beaucoup de difficultés depuis quelques années et les primes sont en baisse.

Pour cela les dirigeants de la compagnie doivent rompre avec la bureaucratie et engager des actions de grande envergure afin de rassurer la clientèle et convaincre le public de l'utilité de l'assurance transport. Cela nécessite la mise en place d'une force de vente conquérante et agressive. Sa mise en place suppose un bon recrutement, une bonne formation, une animation et un entraînement constant, un investissement conséquent et une direction commerciale dynamique.

La compagnie doit également organiser des réunions régulières avec les assurés et le ministère des finances afin d'adapter les produits aux besoins de la clientèle.

En agissant ainsi, on pourra redynamiser les sociétés et les faire sortir de leur léthargie actuelle.

## **ANNEXES**

- **Compte d'exploitation – état C1 2007 ;**
- **Décret N° 736 / PR/MFM/DG/SCA/85 du 19 novembre 1985**
- **Arrêté N° 0019/MFM/MEC/DG/SCA/86 du 02 avril 1986**

Société: STAR NATIONALE SA  
 Pays: TCHAD

Exercice: 2007

COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

CREDIT

	Accidents Corporels et maladie	Vehicules terrestres à moteur			Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Accidents dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques									
Primes et accessoires.....	957 660 392	1 783 144 419	379 178 398	602 522 327	160 042 380	618 341 581	403 022 720	0	870 020 774	50 672 381	5 824 605 377	
Rapports.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
A déduire : annulations.....	255 451 274	176 078 038	0	23 930 768	6 652 087	8 113 983	2 024 188	0	82 324 581	0	554 574 919	
Primes nettes.....	702 209 118	1 607 066 381	379 178 398	578 591 559	153 390 293	610 227 598	400 998 532	0	787 696 193	50 672 381	5 270 030 458	
Provisions pour risques en cours :												
+ au 31 Décembre précédent.....	197 359 300	613 237 318	0	163 649 787	49 783 150	0	0	0	177 448 176	6 658 281	1 208 176 012	
- au 31 Décembre.....	252 795 282	715 048 120	0	208 292 961	55 220 505	0	10 830 164	0	283 570 639	8 276 548	1 534 034 208	
Autres provisions de primes :												
+ au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Provisions pour annulations :												
+ au 31 Décembre précédent.....	1 371 742	150 275 970	0	204 125 580	36 517 174	0	33 096 438	0	35 132 348	0	480 919 252	
- au 31 Décembre.....	1 589 034	120 267 097	0	4 137 701	4 712 922	0	5 863 040	0	10 136 731	0	146 006 544	
Dotations aux provisions de primes.....	-55 653 274	-71 801 929	0	155 384 705	26 366 897	0	16 403 234	0	-81 145 838	-1 618 267	-12 026 421	
Produits financiers nets.....	2 624 284	12 951 918	0	3 029 001	1 605 644	0	529 786	0	3 489 744	250 120	24 460 497	
Subventions d'exploitation reçues.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Part des réass. dans les prestations.....	0	0	0	101 442 505	0	0	50 781 132	0	63 187 101	0	245 410 738	
Part des réass. dans les prestations pour prestations.....												
- au 31 Décembre précédent.....	0	159 137 597	0	177 795 875	0	0	33 750 668	0	138 623 385	0	509 327 525	
+ au 31 Décembre.....	0	4 100 000	0	7 057 171	64 386 262	0	33 871 061	0	729 525 983	0	832 990 460	
Commission des réassureurs.....	0	0	0	172 575 243	0	74 982 884	71 284 286	0	110 511 036	0	429 153 469	
Part des réassureurs dans les charges.....	0	-155 037 597	0	103 279 044	64 386 262	74 982 884	122 185 811	0	758 650 758	0	968 447 162	
Solde débiteur.....	299 950 528	315 535 118	0	223 925 250	0	0	0	0	0	0	0	
Total.....	949 130 656	1 708 713 891	379 178 398	1 064 209 559	245 749 096	685 210 482	540 117 363	0	1 468 699 859	49 304 234	7 090 113 538	

**DEBIT**

	Accidents Corporels et matériels	Vehicules terrestres à moteur		Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Acceptations dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques								
Salaires payés.....	689 308 117	767 357 183	0	225 364 775	64 013 698	0	47 011 993	0	92 631 810	18 778 549	1 884 466 125
Charges sociales.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotations aux excédents.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres produits.....	45 264 977	8 890 000	0	140 980	0	0	47 938 591	0	0	0	102 234 548
Provisions après consolidation.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions et frais accessoires payés.....	624 043 140	758 467 183	0	225 223 795	64 013 698	0	-926 598	0	92 631 810	18 778 549	1 782 231 577
Provisions pour sinistres.....											
au 31 Décembre précédent.....	140 416 361	1 155 000 000	0	240 839 021	169 424 532	0	72 328 113	0	296 252 415	27 488 958	2 131 249 400
au 31 Décembre.....	204 992 364	1 288 611 050	0	233 972 926	151 291 032	0	59 464 628	0	665 622 150	21 729 767	2 605 593 917
Provisions pour partie aux excédents.....											
au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision de retour à enregistrer.....											
au 31 Décembre précédent.....	0	11 150 000	0	0	0	0	0	0	0	0	11 150 000
au 31 Décembre.....	11 348 230	8 620 000	0	0	0	0	0	0	0	0	20 468 230
Provisions mathématiques et divers.....											
au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions aux provisions pour prestations et frais à payer.....	32 137 764	116 141 050	0	-15 866 095	-18 133 500	0	-12 863 485	0	369 369 735	-5 759 191	465 026 278
Commissions.....	84 360 414	176 808 502	0	93 636 810	23 661 502	6 072 996	65 175 545	0	88 878 211	17 230 987	555 884 967
Autres charges.....	205 354 508	580 858 763	0	169 203 706	44 957 561	178 455 370	117 268 574	0	230 354 406	14 818 666	1 541 171 554
Impôts et taxes.....	3 234 830	76 438 393	0	637 628 039	24 152 255	285 122 738	227 074 669	0	488 400 039	0	1 742 050 963
Provision de retour à charge des cotés.....											
au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	42 678 841	0	0	0	0	45 766 823	0	88 445 664
au 31 Décembre.....	0	0	0	88 355 537	0	0	0	0	40 566 714	0	128 922 251
Primes acquises aux assurés.....	3 234 830	76 438 393	0	591 951 343	24 152 255	285 122 738	227 074 669	0	493 600 148	0	1 701 574 376
Autres produits.....	0	0	379 178 398	0	107 197 580	215 559 378	144 388 658	0	193 865 549	4 235 223	205 013 890
Total.....	949 130 656	1 708 713 891	379 178 398	1 064 209 559	245 749 096	685 210 482	540 117 563	0	1 468 699 859	49 304 234	7 090 313 538

REPUBLIQUE DU TCHAD

UNITE - TRAVAIL - PROGRES

MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

SECRETARIAT D'ETAT AU MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

DIRECTION GENERALE

VISA : SGG

*STAR*

DECRET N° 736 /PR/MFM/DG/SCA/85

PRIS EN APPLICATION DES ARTICLES 3 ET 5 DE L'ORDONNANCE N° 9/PCSM/SGG DU 30 JUIN 1977 ET RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPORTATION.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE  
CHEF DE L'ETAT  
PRESIDENT DU CONSEIL DES

PRESIDENT	D.G.	D.G.A.
AUTO	VIE	TRANSPORT
Arrivé le ... 02/12/85 ...		
Numéro ... 1546 ...		
SINISTRES	INCENDIE	REASSURANCE
COMPTABILITE	PERSONNEL	AUT: RSQ.

- VU L'Acte Fondamental de la République
- VU Le Décret n° 25/PCE du 18 Octobre 1982 portant publication de l'Acte Fondamental
- VU Les Décrets n° 298/PR/CAB/84 du 21/07/84 et 666/PR/CAB/85 du 28/09/85 portant réaménagements ministériels ;
- VU L'Ordonnance n° 9/PCSM/SGG du 30 Juin 1977 Portant Organisation de l'Industrie des Assurances en République du TCHAD

SUR PROPOSITION DU MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

DECRETE

ARTICLE I : Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurances agréée au TCHAD pour toute importation de marchandises ou facultés sur le Territoire de la République du TCHAD.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'Organisme visé à l'alinéa précédent ou par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées, conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurances au TCHAD.

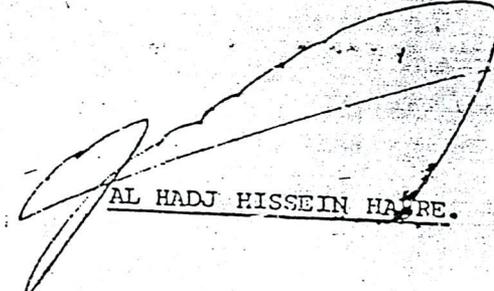
ARTICLE II : Un Arrêté fixera les conditions d'application du présent Décret, notamment la valeur minima des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance ainsi que les modalités d'établissement et de validité des ...

ARTICLE III : Toute infraction aux dispositions de l'article 1er ci-dessus est punie d'une amende égale à 25 % de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'un emprisonnement de 12 mois au maximum ou l'une de ces deux peines seulement.

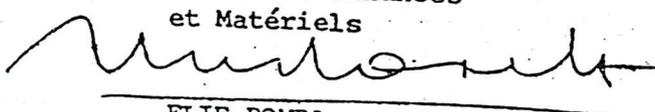
ARTICLE IV : Le Ministre des Finances et Matériels et le Ministre de l'Economie et du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Décret qui prendra effet à compter de la date de sa signature et sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Fait à N'DJAMENA, le 19 NOVEMBRE 1985

- Le Président de la République

  
AL HADJ HISSEIN HADRE.

- Le Ministre des Finances  
et Matériels

  
ELIE ROMBA

- Le Ministre de l'Economie et  
du Commerce

  
ADOUM MOUSSA SEIF

(-) PRETE //° 0019 /MFM/MEC/DG/SCA/86.

Portant Application du Décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19/II/85, Notamment son Art.II.-

(e //) MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

(e //) MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DU COMMERCE

L'Acte Fondamental de la République ;

Les Décrets n° 025/P.CE/SGCE du 16/10/82 portant publication de l'Acte Fondamental de la République ;

Les Décrets n° 298/PR/CAB/84 du 24/07/84 et n° 666/PR/CAB/85 du 28/09/85 portant remaniements Ministériels ;

L'Ordonnance n° 09/PCSM/SGG du 30/06/77 portant organisation de l'Industrie des Assurances en République du Tchad.

Sur Proposition du DIRECTEUR GENERAL DU MINISTERE DES FINANCES ET MATERIELS,

(-) R R E T E N T

Article 1°/ - L'obligation d'assurance instituée par le Décret n° 736 s'applique aux facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB atteint 500 000 (CINQ CENT MILLE) Francs Cfa.

Article 2°/ - Le mode d'assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture "TOUS RISQUES", l'assurance doit être faite, en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie "FRANCS D'AVARIE PARTICULIERE sauf...(FAP sauf)"

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture "PERTE TOTALE".

Tout le transport est maritime dès lors qu'il comporte un trajet maritime, si minime soit-il.

Article 3°/ Les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au point de livraison au Tchad.

Les parties peuvent convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires au voyage maritime ou aérien.

Article 4°/ - L'assurance souscrite sur les marchandises à l'importation susvisées donne lieu à la délivrance d'un Certificat d'assurance conforme au modèle annexé au présent Arrêté.

Article 5°/ - Le Certificat d'assurance est établi en six exemplaires et ventilé comme suit : 5 exemplaires à l'Importateur dont :

- I exemplaire pour le Service du Commerce Extérieur du Ministère de l'Economie et du Commerce ;
- I exemplaire pour le Service des Finances Extérieures du Ministère des Finances et Matériels ;
- I exemplaire à la Direction des Douanes et Droits Indirects ;
- l'original, à présenter à l'Assureur, en cas de réclamation ou de sinistre ;
- et I exemplaire pour ses propres archives ;
- le sixième exemplaire est conservé par l'Assureur.

En cas de perte ou de vol du Certificat d'assurance, l'Assureur délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le Certificat Original a été délivré.

Article 6°/ - Toute licence d'importation doit être délivré en valeur FOB (Coût et Fret) uniquement.

Article 7°/ - Pour tous les Contrats d'approvisionnement, lorsque l'assurance porte sur la période correspondant à la durée du contrat, il est délivré un seul Certificat d'assurance dans les conditions fixées à l'article V ci-dessus.

Toutefois, en cas de fractionnement des commandes, la délivrance des Certificats autres que ceux relatifs à la commande initiale se fait sur simple présentation de l'exemplaire détenu par l'importateur.

Article 8°/ - En cas de modification du Contrat commercial, le Contrat d'assurance fait l'objet, le cas échéant, d'avenant délivré sans frais par l'Assureur dans les conditions fixées aux articles VI & VII ci-dessus.

Article 9°/ - En application des dispositions de l'article II du Décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 susvisé, les Contrats d'importation conclus antérieurement à la signature dudit Décret dont la valeur FOB atteint 500 000 (CINQ CENT MILLE) Francs Cfa doivent, dans un délai de six mois, à compter de la date de prise d'effet du présent Arrêté, faire l'objet d'une assurance souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Tchad. \*

Article 10°/ - Le Directeur du Commerce, le Directeur des Douanes et Droits Indirects et le Chef du Service des Finances Extérieures sont chacun, en ce qui le concerne, chargés de l'application du présent Arrêté qui prend effet à compter de la date de sa signature./-

Fait à N'DJAMENA, le 02 AVRIL 1986

Le Ministre des Finances & Matériels

P. Le Ministre de l'Economie & du Commerce

Le Secrétaire d'Etat

## Bibliographie

**Ndiaye AMADOU NDIUGA:** « Cours d'assurance maritime et transports » cycle II/ MSTA pages 71 à 82.

**Jérôme YEATMAN :** « Cours d'assurance maritime et aviation » cycle III/ DESSA pages 09 à 12.

**CIMA :** « Code des assurances des Etats membres de la CIMA » FANAF, Edition 2004

**François COUILBAULT, Constant ELIASHBERG, Michel LATRASSE :** « Les grands principes de l'assurance » Edition 2002, pages 13 et 14

**Djibril Dia :** « la problématique de l'équilibre et du maintien de la croissance du portefeuille de l'assurance maritime».

**Google :** « logistique et transport».

# TABLE DES MATIERES

	Pages
<b>I INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>1</b>
<b>II HISTORIQUE ET GENERALITES.....</b>	<b>3</b>
<b>Chapitre I : les Assurances transports.....</b>	<b>5</b>
<b>Section I. Assurance maritime sur facultés.....</b>	<b>5</b>
<b>Paragraphe I : les risques couverts.....</b>	<b>5</b>
A. Les avaries particulières.....	5
B. Les avaries communes.....	6
<b>Paragraphe II les différentes types de polices .....</b>	<b>6</b>
A. La police au voyage .....	6
B. La police à alimenter.....	7
C. La police d'abonnement.....	7
D. La police tiers chargeurs.....	8
<b>Paragraphe III Les principaux modes d'assurances.....</b>	<b>9</b>
A La garantie tous risques .....	9
1. Etendue de la garantie .....	9
2. Exclusions.....	9
B. La garantie FAP sauf.....	10
1. Etendue de la garantie .....	10
2. Exclusions.....	10
3. Temps et liens de l'assurance.....	11
4. La valeur assurée .....	11
5. La tarification.....	12
6. Le règlement de sinistre.....	12
7. le délaissement .....	13
C. Le paiement de l'indemnité.....	13

<b>Section II. Assurance des marchandises transportées par voie terrestre .....</b>	<b>14</b>
<b>Paragraphe I : les modes d'assurance.....</b>	<b>14</b>
A. La Garantie tous risques .....	14
B. La Garantie accidents caractérisés.....	15
C. Disposition communes aux deux modes d'assurance.....	15
<b>Paragraphe II : les Exclusions.....</b>	<b>16</b>
A. les Exclusions Absolues .....	16
B. les Exclusions relatives.....	17
C. Les marchandises exclues.....	17
<b>Paragraphe III : Temps et lieux des risques assurés .....</b>	<b>18</b>
A. Durée de la garantie .....	18
B. Cessation anticipée de la garantie .....	18
<b>Paragraphe IV : Les valeurs d'assurance .....</b>	<b>19</b>
<b>Paragraphe V : Le règlement des sinistres .....</b>	<b>19</b>
A. Constatations des dommages .....	19
B. Mode de règlement.....	20
C. Détermination du montant de l'indemnité.....	20
D. Paiement de l'indemnité .....	20
E. Le délaissement .....	21
<b>Paragraphe VI : Dispositions spéciale aux polices d'abonnement .....</b>	<b>21</b>
A. Définition de la garantie.....	21
B. Obligation de l'assuré.....	22
B1. Police à application obligatoire .....	22
B2. Police à application facultative .....	22
B3. Dispositions communes .....	22
C. Limite d'engagement des assureurs .....	23
<b>Section III. Assurance des marchandises transportées par voie aérienne .....</b>	<b>23</b>
<b>Paragraphe I: Domaine d'application de l'assurance.....</b>	<b>23</b>
<b>Paragraphe II: Etendue de l'assurance.....</b>	<b>24</b>
A. Dommage et perte garantis.....	24
B. Les frais garantis.....	24
C. Les exclusions .....	25

<b>Paragraphe III : Temps et lieux de l'assurance.....</b>	<b>26</b>
A. Durée de la garantie.....	26
B. Cessation des risques.....	26
B1. Prise de livraisons anticipée .....	26
<b>Paragraphe IV: La valeur assurée .....</b>	<b>27</b>
<b>Paragraphe V: Obligation des parties .....</b>	<b>27</b>
A. Obligation de l'assuré et des autres bénéficiaires.....	27
B. Obligation de l'assureur .....	28
C. Délaissement .....	29
<b>Chapitre II : La souscription de l'assurance transports à la STAR Nationale SA.....</b>	<b>31</b>
<b>Section I. Procédure de souscription.....</b>	<b>31</b>
<b>Paragraphe I: La production en assurance transports .....</b>	<b>31</b>
<b>Paragraphe II : Le sinistre transports .....</b>	<b>32</b>
<b>Section II. Analyse de l'équilibre technique.....</b>	<b>33</b>
<b>Section III. Le déséquilibre commercial.....</b>	<b>34</b>
<b>Section IV. Prédominance de l'assurance corps.....</b>	<b>34</b>
<b>Section V. Les Principales facultés assurées .....</b>	<b>35</b>
<b>Section VI. Les moyens d'équilibre et de maintien de la croissance.....</b>	<b>35</b>
<b>Paragraphe I: Un meilleur système de fidélisation des assurés en portefeuille.....</b>	<b>36</b>
A. Fidélisation dans la gestion de la production.....	36
B. Fidélisation dans la gestion des sinistres .....	37
<b>Paragraphe II: La diversification par les petits risques .....</b>	<b>38</b>
<b>Paragraphe III: L'amélioration du système de communication .....</b>	<b>39</b>
<b>Chapitre III : La législation inter en matière d'assurance maritime et transports et les difficultés d'application .....</b>	<b>40</b>
<b>Section I. La législation inter en matière d'assurance maritime et transports .....</b>	<b>40</b>
<b>Section II. Instabilité de la politique Etatique sur les principales facultés assurées</b>	<b>41</b>
<b>Section III. Les difficultés d'application .....</b>	<b>42</b>
<b>Section IV. Approche des solutions .....</b>	<b>43</b>
<b>Conclusion Générale.....</b>	<b>43</b>