

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

✉ 15 75 Yaoundé Cameroun ☎ 237 220 71 52 📠 237 220 71 51

e-mail : iia@serveur.cm.refer.org

RAPPORT DE FIN D'ETUDES ET DE STAGE

En vue de l'obtention du diplôme de

Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances
(MST-A) / CYCLE II

**THEME : LA SOUSCRIPTION EN LIGNE DES
FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION AU
SENEGAL (LE SYSTEME ORBUS 2000)**

Présenté par :

CISSOKHO Ibrahima

Sous la direction de :

M. FALL El Hadji Abdoul Aziz
Responsable des risques techniques,
Incendie, Risques divers et Transport
Assurance Sécurité Sénégalaise A.S.S.

Année académique 2002 - 2004
6^{ème} promotion

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

✉ 15 75 Yaoundé Cameroun ☎ 237 220 71 52 📠 237 220 71 51

e-mail : iia@serveur.cm.refer.org

RAPPORT DE FIN D'ETUDES ET DE STAGE

En vue de l'obtention du diplôme de

**Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances
(MST-A) / CYCLE II**

**THEME : LA SOUSCRIPTION EN LIGNE DES
FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION AU
SENEGAL (LE SYSTEME ORBUS 2000)**

Présenté par :

CISSOKHO Ibrahima

Sous la direction de :

M. FALL El Hadji Abdoul Aziz
Responsable des risques techniques,
Incendie, Risques divers et Transport
Assurance Sécurité Sénégalaise A.S.S.

**Année académique 2002 – 2004
6^{ème} promotion**

DEDICACE

Après avoir rendu grâce à Allah Le Tout Puissant, à son prophète Mohamed (PSL) , je dédie ce modeste travail à :

- *mon père,*
- *ma mère,*
- *mes frères et sœurs,*
- *mes oncles et tantes,*
- *ma grand mère Absatou Moyni SY,*
- *Mme DIENG Awa WADE*
- *à la 6^{me} promotion MST A et 16^{me} promotion DESSA*
- *tous les hommes de paix et de progrès.*

REMERCIEMENTS

Je ne saurais introduire ce rapport sans remercier :

- *Mme le Directeur des Assurances et ses collaborateurs qui n'ont ménagé aucun effort pour nous mettre dans les conditions adéquates ;*
- *M. Mbacké SENE, Directeur général de la compagnie ASS qui a bien voulu m'accepter, comme stagiaire dans la compagnie ;*
- *M. Médoune DIAGNE, Directeur administratif et financier ;*
- *M. El Hadji Abdoul Aziz FALL, un ancien de l'IIA, mon directeur de stage ;*
- *M. Cheikh NDIAYE, Responsable de la production automobile ;*
- *M. Mamadou Gueye MBOW, Responsable du service sinistre et contentieux ;*
- *Mme Awa SY COULIBALY, Responsable du service Commercial, de la Réassurance et de la Maladie;*
- *Tout le personnel de la compagnie Assurance Sécurité Sénégalaise,*
- *Le personnel de l'IIA ;*
- *Le corps professoral de l'IIA,*
- *Toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à l'élaboration de ce modeste document.*

AVANT PROPOS

Comme dans toutes les grandes Ecoles, les Etudiants du cycle II de l'IIA. doivent faire un rapport de fin d'études et de stage.

C'est dans ce cadre que nous avons été amenés à écrire ces pages qui vont suivre dont la réalisation s'est effectuée dans des contraintes de temps et de déficit d'informations.

Aussi nous nous sommes contentés principalement des statistiques du marché sénégalais.

Mais le Code CIMA étant une synthèse des différentes préoccupations des marchés nationaux, les études menées sur le marché sénégalais pourraient dans une large mesure être valables pour les autres pays de la CIMA.

Par ailleurs, quelques modifications ultérieures ne sont pas à exclure avec l'épreuve du temps car c'est avec l'application du code que l'on pourrait se fixer sur le véritable visage du Code CIMA.

Pour terminer disons que ce travail se veut d'être une pierre dans l'énorme édifice que s'approprient à construire les pays de la CIMA.

INTRODUCTION GENERALE

Avant l'avènement de l'indépendance, les services d'assurances étaient monopolisés par des compagnies étrangères installées sur place par le biais de leurs succursales. Ce qui intéressait alors ces étrangers était surtout de protéger leurs investissements sur le territoire sénégalais.

Cependant, après l'indépendance, les autorités sénégalaises ont senti la nécessité de soutenir l'essor économique national en encourageant la création de compagnies comme celles d'assurance dont les principaux actionnaires sont des nationaux.

Par conséquent, certains opérateurs économiques ont dû investir dans le marché sénégalais. Ainsi la première compagnie d'assurance à capitaux majoritaires sénégalais allait naître vers les années 70 ; il s'agit de la Nationale d'Assurance du Sénégal. Mais vu la dégradation continue du risque de transport Public de Voyageurs (TPV), les compagnies commerciales imposaient des conditions commerciales très dures pour faire face à ces risques.

Face à cette nouvelle situation, certains transporteurs ont eu l'idée de se regrouper pour la création de compagnies d'assurance soit en forme de mutuelle telle que la Mutuelle Sénégalaise d'Assurances des Transporteurs (MSAT), soit en forme de société anonyme comme les Assurances Sécurité Sénégalaise (ASS). En effet, au delà de l'aspect consistant à s'octroyer des conditions commerciales plus favorables, les transporteurs avaient en vue les avantages liés à la mise en place des structures captives.

Les activités des compagnies d'assurances étaient régies par le code des Assurances françaises (CAF) et le code des Obligations Civiles et Commerciales (COCC).

C'est au 10 juillet 1992 que les pays africains, membres de l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA) et de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC)

ont eu à adopter un traité dénommé la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances CIMA à Yaoundé, traité qui est entré en vigueur le 15 février 1995 dans le cadre d'un processus d'intégration des marchés d'assurances.

La CIMA a été signée par les gouvernements des Etats suivants : BENIN, BURKINA FASO, CAMEROUN, CENTRAFRIQUE, COMORES, CONGO, COTE D'IVOIRE, GABON, GUINEE EQUATORIALE, MALI, NIGER, SENEGAL, TCHAD, TOGO.

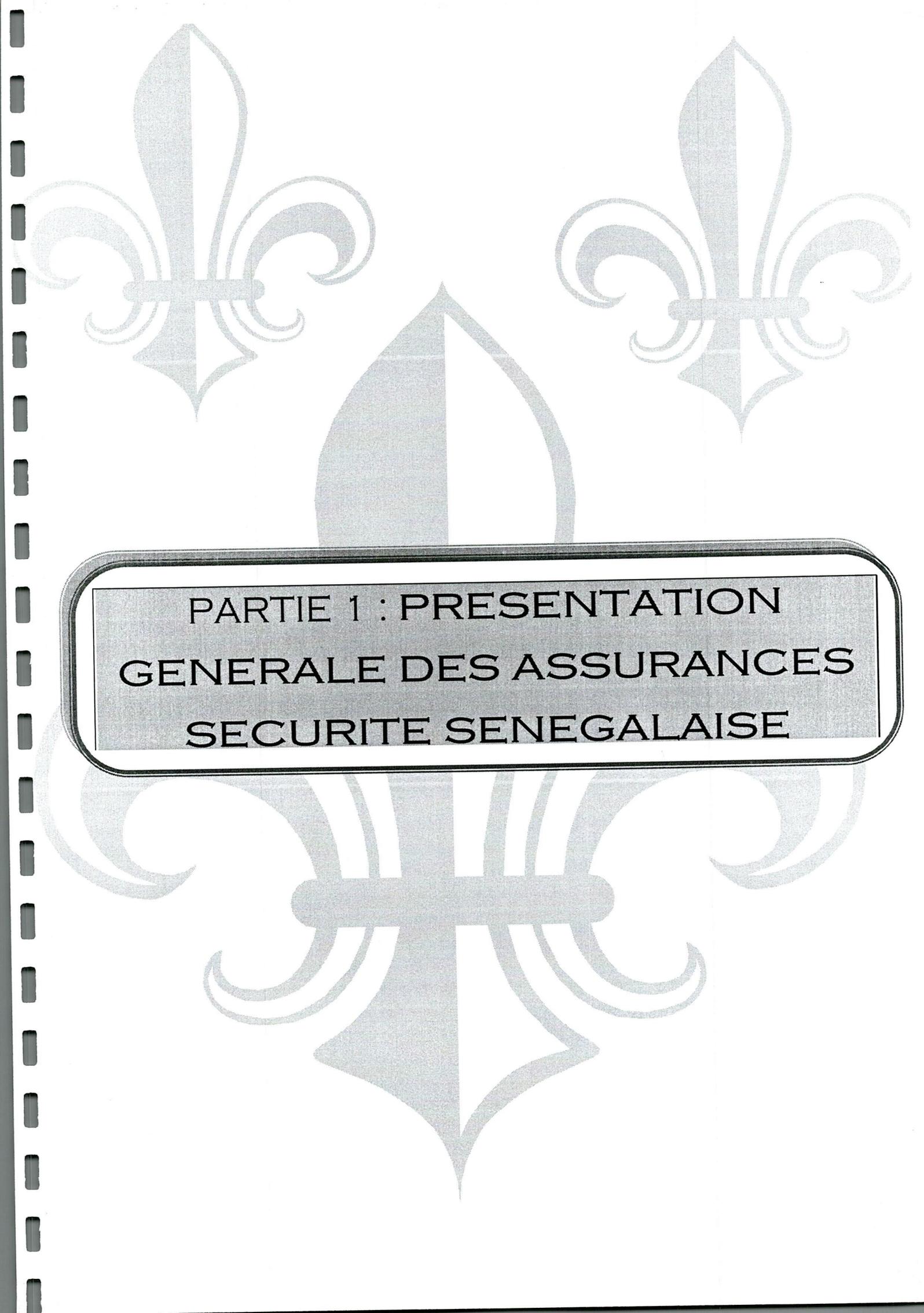
Ses objectifs principaux sont de manière succincte :

- renforcer la coopération dans le domaine des assurances ;*
- faire bénéficier au maximum leur économie nationale de l'apport en investissement que les compagnies d'assurances devaient apporter notamment dans leur politique de placement de leurs provisions techniques ;*
- poursuivre la politique d'harmonisation et d'unification des dispositions législatives et réglementaires ;*
- poursuivre la formation des cadres et techniciens d'assurance pour le besoin des entreprises et des administrations dans les Etats membres.*

Cependant, afin de mieux connaître les Assurances Sécurité Sénégalaise, nous allons tenter d'entrer en son sein pour faire une présentation générale dans la première partie de ce rapport. Enfin, nous aborderons dans la deuxième partie le thème principal « la souscription en ligne des facultés maritimes à l'importation au Sénégal (système Orbus) ».

SOMMAIRE

	Pages
PARTIE 1 : PRESENTATION GENERALE DES ASS	
Chapitre 1 : Présentation de l'entreprise	3
Section 1 : Statut Juridique	3
Section 2 : L'Administration des ASS	3
Section 3 : l'organigramme	4
Section 4 : Activités - Positionnement dans le marché	5
Chapitre 2 : Description des différents services	7
Section 1 : Service de la production automobile	7
Section 2 : Service Commercial de la Réassurance et de la Maladie	10
Section 3 : Service Administratif et Financier	11
Section 4 : Service Sinistre et Contentieux	12
Section 5 : Service Incendie, Risques divers, Risques techniques et Transport	15
 PARTIE 2 : LA SOUSCRIPTION EN LIGNE DES FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION AU SENEGAL (SYSTEME ORBUS 2000)	
Chapitre 1 : Les Statistiques du marché sénégalais : les Facultés	19
Section 1 : Aperçu historique sur l'assurance maritime	19
Section 2 : Evolution du chiffre d'affaires de 1990-2002	20
Section 3 : Situation actuelle des facultés	22
Chapitre 2 : Les Assurances Facultés dans le système Orbus	24
Section 1 : les Garanties et types de polices	24
Section 2 : Présentation du système Orbus	26
Section 3 : Fonctionnement de la Souscription en ligne	28
Section 4 : Avantages du système	29
CONCLUSION GENERALE	32
LISTE DES ANNEXES	
BIBLIOGRAPHIE	



**PARTIE 1 : PRESENTATION
GENERALE DES ASSURANCES
SECURITE SENEGALAISE**

Introduction

La compagnie, les Assurances Sécurité Sénégalaise, est une société dont l'activité repose sur les branches Incendie, Automobile, Risques Divers, Accidents, Maladie et Transport.

Elle a été créée en 1984 et son capital est entièrement détenu par des nationaux.

Les ASS comportent des sous-agences réparties sur le territoire sénégalais.

En outre, cette entreprise est régie par le code CIMA. Afin d'avoir une idée sur la présentation générale de cette compagnie, il sera nécessaire de diviser cette partie en deux (2) chapitres :

- **chapitre 1** : Présentation de l'entreprise
- **chapitre 2** : Description des différents services.

CHAPITRE 1 : PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

La compagnie ASS vient d'avoir vingt (20) ans. Elle a son siège à Dakar, en plein centre ville, au voisinage du Ministère des Affaires Etrangères, plus précisément à la



Rue le Dantec x Pierre Millon
BP 2623 Dakar
Tél. + 221 849 05 99 (3 lignes groupées)
Fax + 221 821 25 81
e-mail : ass.dk@sentoo.sn

Pour sa présentation, il sera nécessaire de préciser son statut juridique.

Section 1 : Statut juridique

Cette société d'assurance est une société anonyme (SA) de droit national sénégalais. Son capital initial était de 400 millions de FCFA, entièrement détenu par des nationaux.

Ces derniers sont composés d'entrepreneurs, de transporteurs et d'hommes d'affaires.

Actuellement avec l'avènement de la nouvelle législation CIMA, son capital est porté à cinq cent (500) millions de FCFA. Il est réparti en 50.000 actions cessibles et transmissibles de 10.000 FCFA entièrement libérés.

A présent, étudions son mode d'administration.

Section 2 : Administration de la société

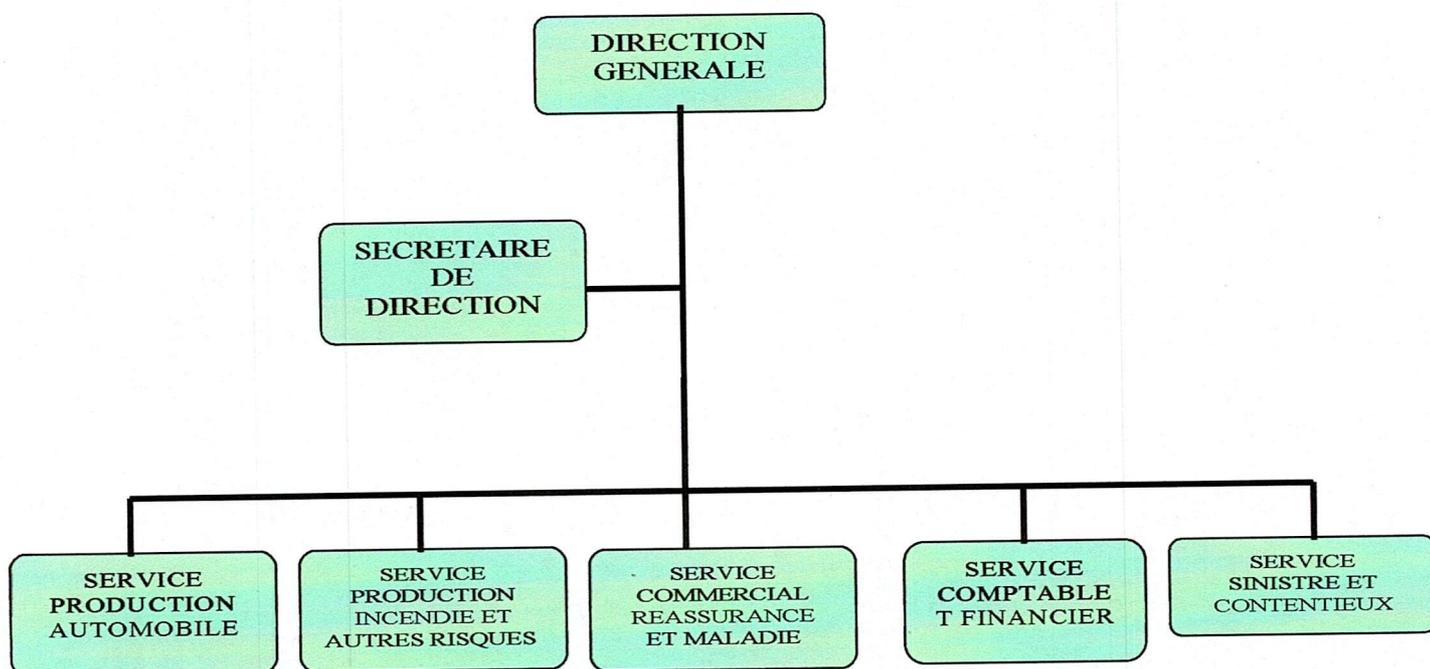
Le mode d'administration des ASS défini dans ses statuts est du type : société anonyme avec conseil d'administration (CA) et Directeur général.

La société est très bien structurée. Elle est dirigée par son directeur général chargé de mener au mieux la marche de la compagnie conformément aux objectifs assignés par le conseil d'administration composé de huit (8) membres dont un président.

Le directeur général est assisté dans ses tâches par des collaborateurs dont l'organigramme ci-après (section 3) permet de se faire une idée sur leurs fonctions.

Section 3 : l'Organigramme

L'organigramme de la société les Assurances Sécurité Sénégalaise est la suivante :



Cet organigramme représente la structure de l'entreprise. Elle est du type hiérarchique. En effet chaque chef de service a sous ses ordres un personnel. Donc les avantages de ce type d'organisation sont d'une part l'inexistence de conflit de compétence et d'autre part la transmission rapide des ordres.

De plus il y a une réunion hebdomadaire regroupant le DG et les différents responsables. Cette rencontre est l'occasion de faire des

mises au point sur les difficultés rencontrées au cours de la semaine écoulée afin de trouver des solutions et de prendre des mesures idoines relatives aux objectifs assignés.

Section 4 : Activités et Fonctionnement dans le marché

La Sécurité Sénégalaise effectue des opérations d'assurance dans les branches suivantes : Incendie, Automobile, Risques divers et Risques Techniques, Maladie et Transport. Mais le risque automobile représente à lui seul plus de 90 % de son portefeuille. Ainsi, le tableau ci dessous nous permet - il de voir la part des autres risques.

Chiffre d'affaires de l'assurance dommages du 1^{er} janvier au
31 décembre 2003

Branches	Montant (en millions de FCFA)	%
VTM		
RC	2.079,14	53,04
Autres	1.590,61	40,57
INCENDIE	42,89	1,09
Autres dommages		
FACULTES	28,31	0,72
TRANSPORT		
CORPS DE NAVIRE	13,49	0,34
AVIATION	----	----
MALADIES	81,78	2,09
Individuelle Accident	5,10	0,13
Risques Techniques	41,16	1,05
Autres Risques	37,75	0,96

Suivant le rapport annuel 2003 de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurance (FSSA), la compagnie tient une position satisfaisante dans le marché sénégalais des Assurances surtout dans la branche IARDT.

En effet, elle détient 9 % de part du marché avec 3,920 milliards de FCFA. Elle y occupe en conséquence la sixième (6^{ème}) place et se positionne toujours à une situation de croissance importante. D'ailleurs elle occupe la 1^{ère} place au niveau de la branche automobile avec un chiffre d'affaires de 3,669 milliards de FCFA.

En somme cette compagnie a connu une évolution remarquable depuis son institution, elle s'est par conséquent distinguée sur le marché sénégalais des assurances.

En sus de cette approche, il serait intéressant de voir son organisation par la description des services.

CHAPITRE 2 : DESCRIPTION DES DIFFERENTS SERVICES

L'organigramme montre que la société a cinq (5) services :

- service de la production automobile ;
- service commercial, de la réassurance et de la maladie;
- service administratif et financier ;
- service sinistre et contentieux ;
- service Incendie, Risques Divers, Risques Techniques et Transport.

Dans la présentation, nous décrirons leur fonctionnement. Nous ne manquerons pas d'analyser leurs forces et faiblesses et de proposer des solutions, si nécessaire.

Section 1 : Service de la Production Automobile

Ce service est d'une importance capitale pour la société. En effet, il représente plus de 90 % de son chiffre d'affaires. Il est dirigé par un chef de service qui coordonne, contrôle, pilote une équipe composée :

- **d'agents rédacteurs de contrats** qui sont chargés d'informer les clients sur les garanties rattachées au risque automobile et d'établir les contrats d'assurance ainsi que les attestations. Lesquelles sont :

- Responsabilité civile en circulation
- Recours des tiers incendie hors circulation
- Dommages au véhicule
- Incendie – Explosion
- Avance sur recours
- Vol du véhicule
- Bris de Glace

- Défense et Recours
- Personnes transportées

➤ **D'agents de saisie** pour le traitement automatique des données de la production automobile des intermédiaires. La production se subdivise en deux parties que nous allons décrire.

- la production du Bureau direct,
- la production des intermédiaires

- **La production du bureau direct**

Elle se fait au bureau direct (le siège).

Le client proposant d'assurance se présente au comptoir. Il est en contact direct avec un des agents rédacteurs de contrat. Il délivre la carte grise de son véhicule en précisant les garanties souhaitées et la période de garantie (durée du contrat).

Ainsi, l'agent rédacteur après avoir recueilli toutes les informations nécessaires tels que la marque et le type du véhicule, le numéro d'immatriculation, la carrosserie, le nombre de place, la puissance du véhicule, l'usage ... passe à la saisie automatique à l'ordinateur.

Grâce au logiciel CIMASOFT, l'agent a directement le montant de la prime et établit l'attestation d'assurance.

Après ces opérations, il remplit l'avis de recette en y portant le montant de la prime que le client doit payer auprès du caissier.

Dès qu'il prend son attestation et son reçu, le souscripteur ou l'assuré prend congé de l'agent. Et c'est le moment pour ce dernier de ranger les conditions particulières dans une chemise cartonnée rouge qui sera classée ensuite dans une armoire.

- La production des intermédiaires

Elle représente 70 % du portefeuille (en terme de chiffre d'affaire). La Compagnie Sécurité Sénégalaise a soixante dix (70) sous agents à travers les 11 régions du Sénégal.

Selon la compagnie, par sous-agent il faut entendre toute personne physique ou morale liée à l'entreprise par une convention. Il est rémunéré par commission mais il n'est autorisé ni à établir ou signer les contrats d'assurance, avenants ou note de couverture, ni à recevoir ou décharger des exploits d'huissier de quelque nature que ce soit.

Ces intermédiaires ont reçu mandat de la société d'effectuer des opérations d'assurance directement avec les assurés. En d'autres termes, ils produisent des contrats et encaissent les primes correspondantes.

Avec un système de contrôle stricte, les intermédiaires sont tenus de reverser les primes encaissées dans les vingt (20) jours qui suivent l'établissement de la production.

Les bordereaux des intermédiaires font l'objet de vérification :

- les numéros de série doivent se suivre (sinon on note tous les manquants),
- la tarification doit être conforme.

C'est à partir de ce moment qu'on établit un avis de recette et le sous-agent passe à la caisse, verse la prime correspondante à sa production nette de commission. Après, les bordereaux sont transmis aux agents de saisie pour l'insertion des données à l'ordinateur.

En somme le service de production automobile est doté d'ordinateurs suffisants et d'un personnel remarquablement dynamique pour mener à bien sa mission.

Toutefois, les agents rédacteurs de contrat sont confrontés aux problèmes de déplacements suivants :

- laisser le client au comptoir et aller chercher sa police d'assurance au classement,
- aller au guichet du caissier pour prendre le livret des avis et recettes.

En plus de ces difficultés ce service manque d'espace pour abriter convenablement tout son personnel.

Compte tenu de l'importance de ce service, nous pensons que les mesures suivantes pourraient atténuer les problèmes auxquels il est confronté :

- mise en place d'un serveur performant pour le stockage des données historiques des contrats,
- installation dans le guichet du caissier d'une imprimante liée aux ordinateurs des rédacteurs pour l'édition des reçus et quittances,
- loger le service dans un hall de grand standing.

Section 2 : Service commercial et de la Réassurance

Le service s'occupe de la production de l'assurance maladie en plus de son activité commerciale et de réassurance.

Son personnel est réduit au responsable de ce service qui a pour mission principale de :

- s'occuper des relations de la compagnie avec les gros clients, les fournisseurs,
- saisir et suivre les contrats relevant de son domaine,
- veiller au respect des limites de capitaux des affaires à verser dans les traités de réassurance,
- rédiger les comptes semestriels de réassurance.

Les Assurances Sécurité Sénégalaise ont signé des traités de réassurance avec AFRICA-RE, CICA-RE, SEN-RE, ARIG et Continental-Ré.

Toute l'activité d'assurance de la compagnie est couverte par :

- des traités de réassurance proportionnels tels que le quote-part et l'excédent de plein ;
- des traités de réassurance non proportionnels comme l'excédent de sinistre par risque.

Cependant, des combinaisons de ces types de réassurance sont appliquées à certaines branches d'assurance. Ainsi, l'assurance corps de navire et facultés est couverte en excédent de sinistre par conservation

Section 3 : le service Administratif et Financier

Il est composé de deux sous services : le service administratif et le service comptable. Il dispose de matériels suffisants et le personnel y est qualifié.

Le service administratif se charge de toute directive concernant les transactions de la trésorerie. En effet, les mouvements de fonds impliquent une sécurité satisfaisante quant au contrôle interne de la trésorerie.

Quant au service comptable, il est chargé de l'enregistrement comptable des opérations d'assurance. Il enregistre de manière correcte et exhaustive les états de production, les dépenses et autres recettes.

On y distingue trois sortes de journaux gardés soigneusement dans les fichiers informatiques :

- le journal des dépenses qui stockent les états de sinistres, les charges de personnel, d'autres liquides espèces ...,
- le journal des recettes dans le but d'enregistrer tous les états de production,

- le journal des opérations diverses s'agissant des commissions, prestations etc.

Les journaux sont séparés afin de pouvoir facilement détecter toute erreur lors de la balance générale.

Les états de la production sont stockés dans MS-DOS et les dépenses (sinistres, frais de personnel, charges...) dans Microsoft Excel.

Le fonctionnement du service comptable et financier est coordonné par un chef de service, le DAF, qui pilote une équipe composée :

- d'un agent comptable chargé de la confection des documents de synthèse et de contrôle comme la balance,
- d'un agent chargé des affaires administratives et du règlement des sinistres hors TPV,
- d'un agent qui assure les dépenses courantes de la compagnie et les dépôts de banque,
- d'un agent de saisie des opérations bancaires,
- un agent chargé de la tenue des journaux,
- un agent chargé du suivi des règlements de sinistres relevant du pool TPV,
- un agent chargé du suivi du portefeuille de la production,
- un agent chargé du suivi du portefeuille des sinistres,
- un caissier.

Section 4 : le service Sinistre et Contentieux

D'abord, le sinistre c'est la réalisation du risque dont la garantie est prévue au contrat. C'est ainsi que la mission première de ce service est de régler les sinistres avec diligence et célérité. Mais, dans la gestion des sinistres, des relations conflictuelles peuvent naître entre la compagnie et les tiers.

A la tête de ce département, il y a un chef qui dirige une équipe composée de :

- un agent d'accueil chargé de recevoir les déclarations d'accident, d'ouvrir des dossiers de sinistre,
- deux agents gestionnaires de sinistres matériels et corporels :
 - l'un s'occupe des sinistres causés par les véhicules TPV appelés sinistre pool TPV ;
 - l'autre des sinistres causés par les véhicules des autres catégories ou sinistre hors pool TPV.

Leur mission entre autres est d'évaluer les dégâts matériels et /ou de commettre un expert en cas de dégâts majeurs et de saisir à l'ordinateur les sinistres.

- un agent chargé d'établir les quittances de règlement,
- un archiviste,
- deux responsables techniques pour l'étude de la cohérence des dossiers sinistre et aussi pour la signature des nominations d'expert, avis médical, nomination de médecin.

Les principaux documents utilisés dans ce service sont :

- des fiches de déclaration d'accident,
- des registres et agenda pour l'enregistrement des sinistres,
- des chemises cartonnées de couleur différente :
 - jaune pour les sinistres pool TPV,
 - bleue pour les sinistres hors pool,
 - verte pour les sinistres donnant droit à un recours.

Au niveau de ce service, plus de 85 % des sinistres sont couverts au titre de la garantie RC Automobile. Selon la nature des dommages, la constitution du dossier d'indemnisation varie selon la nature du sinistre à une autre. Par exemple, les dossiers à fournir en cas de survenance d'événements garantis par la RC.

DOMMAGE	PIECES A FOURNIR
Matériel	Procès verbal de constat d'accident, devis estimatif de réparation, confirmation d'expertise, rapport d'expertise, facture définitive.
Corporel (blessé)	Procès verbal de constat d'accident, certificat médical de constatation des blessures, certificat médical de guérison, frais médicaux ou divers justifiés, confirmation d'expertise médicale, rapport d'expertise, offre d'indemnité, lettre d'accord sur les conclusions du médecin.
Corporel (décès)	PV d'accident, certificat de décès de la victime, jugement d'hérédité, certificat des héritiers, certificat de genre de mort, bulletin de décès, pièces d'état civil des héritiers, certificat de mariage, frais médicaux ou divers

Après production de ces pièces par la victime ou ses ayant droits, l'agent régleur de sinistre instruit le dossier, procède au décompte de l'indemnité et saisit le service comptable pour paiement.

Ce service établit un chèque qui sera ensuite remis au bénéficiaire.

Au total dans ce service on évalue de manière très nette les paramètres et caractères des sinistres et contentieux.

Toutefois l'agent est souvent débordé par les visiteurs, de plus il fait des déplacements incessants de son poste de travail aux archives, à la salle de reprographie du rez-de-chaussée pour corriger les montants des accords sur devis, au bureau du chef de service pour signature. Cette situation peut être source de désagrément pour les clients compte tenu de la longue attente.

S'agissant des dossiers sinistres donnant droit à recours, il se pose un problème de suivi compte tenu du volume de travail élevé de l'agent régleur de sinistre.

Pour éviter que la compagnie perde beaucoup d'argent, il est nécessaire qu'elle affecte un agent dont la fonction principale sera le suivi et le traitement des recours d'autant plus que le volume des dossiers recours est important au niveau des ASS vu la proportion des risques automobiles dans le portefeuille.

Section 5 : Service Incendie – Risques divers – Risques techniques et Transport

Il s'agit du service de la production non automobile. On distingue les branches suivantes :

- incendie,
- risques divers,
- responsabilité civile,
- risques techniques,
- risques spéciaux,
- transport.

Ce poste est dirigé par un cadre supérieur qui s'acquitte à lui seul des tâches suivantes :

- étude des propositions d'assurances,
- visite des risques,
- rédaction des contrats,
- saisie de la production à l'informatique,
- suivi des échéanciers des polices et la relance des clients,
- instruction des dossiers sinistres relevant de son domaine,
- gestion de la coassurance (production et sinistre).

Il est le représentant de la société ASS à la Fédération sénégalaise des sociétés d'assurances lors des travaux de commissions techniques des branches incendie et transports.

Il convient de noter que l'un des objectifs principaux de la compagnie est de développer le portefeuille de risques non automobile.

Nous ne saurions terminer cette section sans parler brièvement de l'individuelle voyage. En effet, selon un communiqué paru dans le quotidien national le Soleil en date du 1^{er} juin 2004, les Etats membres de l'espace Shenghen obligent la présentation d'une attestation d'assurance voyage aux demandeurs de visa de court séjour. La couverture minimale est de 30.000 Euros soit environ 20.000.000 FCFA. Les risques assurés sont :

- le transport sanitaire,
- le rapatriement de corps en cas de décès,
- le retour anticipé,
- paiement des frais médicaux,
- le paiement des soins dentaires,
- la recherche et acheminement des bagages,
- l'avance de caution pénale,
- le service information.

La tarification est fonction de la destination et de la durée du voyage.

CONCLUSION

Cette société anonyme au capital de cinq cent (500) millions de FCFA connaît toujours une étape évolutive depuis sa constitution. En effet le chiffre d'affaires au cours de l'année 2003 s'établit à 3,921 milliards contre 3,571 en 2002. On enregistre ainsi une augmentation de 11,2 %. Un des facteurs déterminant du succès de l'entreprise est surtout sa bonne organisation.

En outre, pendant ce stage, nous remarquons l'existence de synergie possible à partir du dynamisme du groupe et de l'atmosphère détendu du travail.

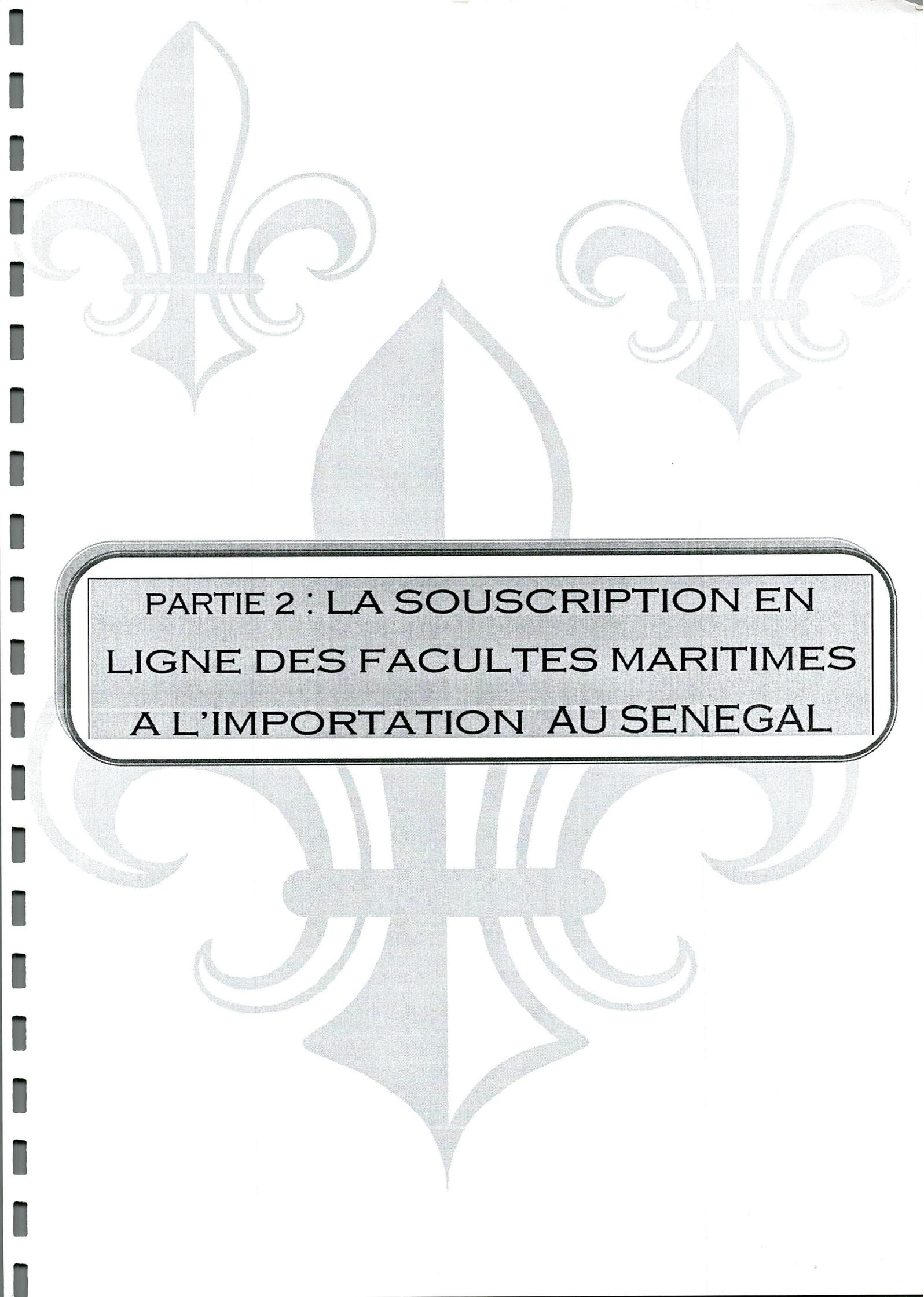
Cependant, j'apporte des suggestions relatives au personnel, au système informatique et à l'image de la société. En effet, elle doit renforcer la formation du personnel pour assurer la polyvalence.

Elle doit aussi revoir son réseau informatique car bien que la société soit entièrement informatisée, elle devrait se doter d'un terminal pour la jonction dans un premier temps du siège et de la comptabilité. Dans un deuxième temps connecter les différentes agences dans l'optique d'une saisie en temps réel de leur production. Ce qui pourrait éviter des retards dans la saisie des bordereaux mensuels venant des intermédiaires.

Elle doit enfin relever son image en essayant de :

- regrouper tous ses services dans un même bâtiment,
- recruter des techniciens en assurance afin de mieux professionnaliser le travail.

Après ces suggestions, nous aborderons maintenant la partie thématique qui fait l'objet principal de ce rapport.



**PARTIE 2 : LA SOUSCRIPTION EN
LIGNE DES FACULTES MARITIMES
A L'IMPORTATION AU SENEGAL**

CHAPITRE 1 : LES STATISTIQUES SUR LES FACULTES DU MARCHE SENEGALAIS

Section 1 : Aperçu historique sur l'assurance maritime

Il est de coutume de faire remonter les origines de l'assurance dans sa forme actuelle à l'assurance maritime.

-le code HAMMOURABI, plus ancienne collection de lois connue gravé sur pierre et datant du XVIII^{ème} siècle av. Jésus Christ contenait plusieurs articles relatifs à la responsabilité des transporteurs.

-le *prêt à la grosse aventure* qui était déjà pratiqué par les Grecs et les Romains au XII^{ème} siècle se développa donnant lieu à des abus quant aux taux d'intérêt très élevés (30 à 50%).Ainsi Le Pape GREGOIRE IX condamna et interdit le prêt usuraire.

- Durant cette même période sous l'impulsion des banquiers que naquit l'idée de payer à l'avance ,une somme forfaitaire appelée *praemium*(récompense) comme contre partie du risque .cette somme est fonction du voyage ,des caractéristiques du navire et de la cargaison.

- la prééminence de l'*Italie* sur le commerce international entraînera une domination de l'assurance de *Venise, Gênes et Florence* du XIV jusqu'au début du XVII siècle. D'ailleurs la première société d'assurance maritime apparaît à *Gênes* en 1424.

- En Grande Bretagne, *le grand incendie de Londres* (dimanche le 2 septembre 1666) allait favoriser la première compagnie contre l'incendie (Friendly Society Fire Office) en 1684.

C'est d'ailleurs au XVII^{ème} siècle que les LLOYD'S furent créées à Londres. A l'origine, il s'agissait des négociants qui avaient l'habitude de se retrouver dans les cafés (coffee house) pour écouter les nouvelles des mouvements des navires et faire des affaires.

Lorsqu'un marchand désire assurer sa cargaison à destination ou au retour des Indes, il s'adresse à ses interlocuteurs installés dans les différents box, qui se partagent, à un taux convenu, le risque que chacun prend pour sa part.

-en 1896 le Comité Maritime International (C.M.I) est créé pour l'unification internationale du droit maritime.

Section 2 : Evolution du chiffre d'affaires de 1990 à 2002

Le transport (facultés, corps, aviation) est une branche qui suit une progression globalement.

Dans cette partie nous nous intéressons aux importations (facultés importées).

Le tableau ci-après est un extrait des statistiques de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances sur les tendances de l'assurance facultés maritimes par branche au Sénégal de 1991 à 2002.

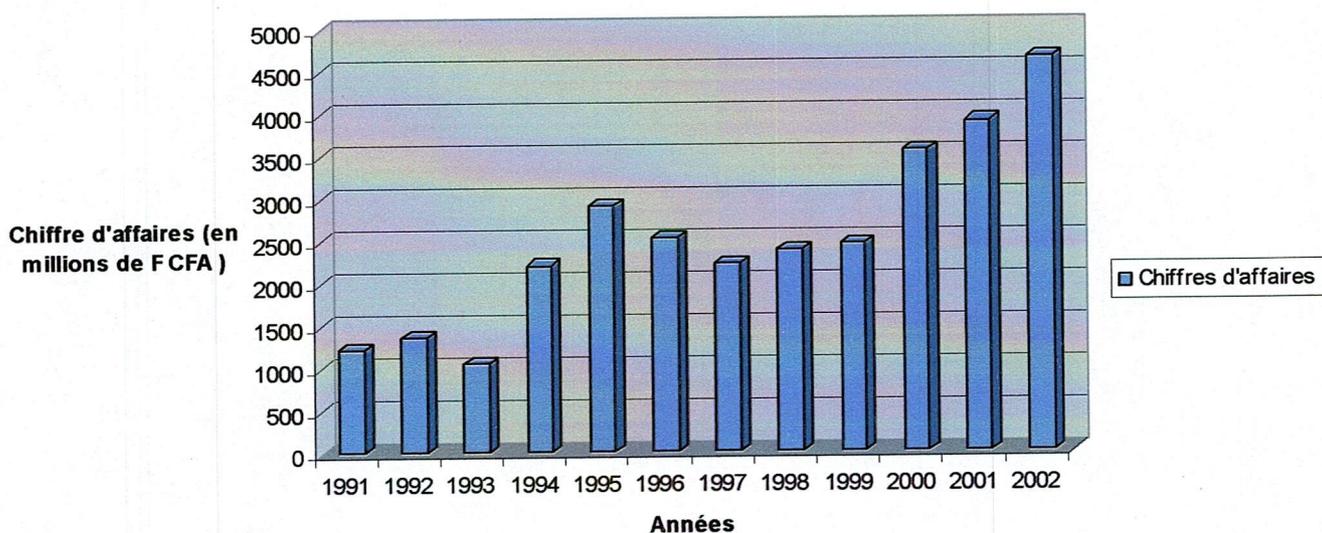
Année	Chiffre d'affaires (en millions de FCFA)	Variation N+1/N
1991	1226	-
1992	1371	12 %
1993	1054	- 23 %
1994	2214	10 %
1995	2910	31,4 %
1996	2531	-13 %
1997	2230	- 12 %
1998	2393	7,3 %
1999	2463	3 %
2000	3555	44 %

2000	3555	44 %
2001	3910	10 %
2002	4650	20 %

L'histogramme de l'évolution du chiffre d'affaire nous montre qu'il y a une croissance en dix ans, le chiffre d'affaire a presque triplé. En effet, on est passé de 1.371 millions de FCFA en 1992 à 4.650 FCFA en 2002. Toutefois, entre 1996 et 1999, il y a une baisse qui s'explique par la liquidation de deux compagnies IARDT.

Il y a eu un taux de croissance de 12 % supérieur à celui de la branche automobile qui est de 8 %.

Evolution du chiffre d'affaires de la branche faculté



Section 3 : Situation actuelle des facultés

Pour les facultés transportées en 2003, on a enregistré une augmentation en valeur absolue de 211 millions soit 11 %.

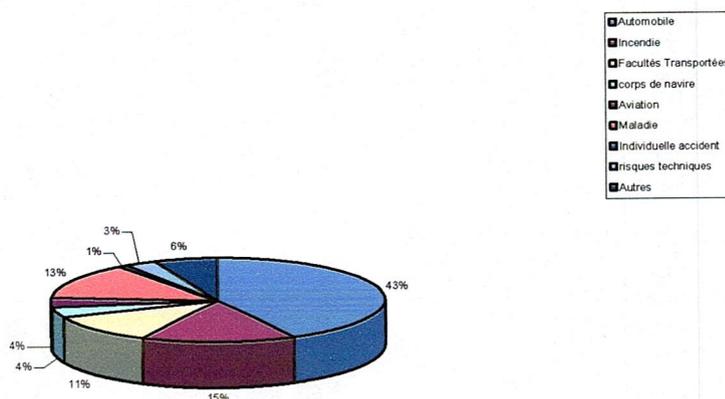
Chiffre d'affaire en 2003 par branche (en million de FCFA)

Branches	Chiffre d'affaires	Part
Automobile	37 247,8	42 %
Incendie	6 560,3	15 %
Facultés transportées	4 861,8	11 %
Corps de navire	1 873,7	4 %
Aviation	1 903	4 %
Maladie	5 924,1	13 %
Individuelle accident	501,2	1 %
Risques techniques	1 520,3	3 %
Autres	2630	6 %

Selon le rapport annuel 2003 de la FSSA, les assurances facultés se positionnent au 4^{ème} rang. En effet, la branche faculté obtient 11 % de part du marché avec 4,861 milliards de FCFA.

Donc au niveau de la branche transport (faculté, corps, aviation) elle fait plus de la moitié du portefeuille.

PART DU MARCHE PAR BRANCHE



CONCLUSION

Le transport est la seconde branche en volume et sa progression va toujours continuer pour plusieurs raisons, entre autres :

- l'article 278 du code CIMA dispose que « ***l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par des dispositions spécifiques de ces législations*** »

Au Sénégal, c'est la loi n° 83-47 du 18 février 1983 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation (Voir annexe n°4).

Cette loi est une conséquence des études réalisées en matière d'assurance par la CNUCED en faveur des pays en voie de développement.

- ainsi, le choix des assureurs d'intégrer le système Orbus 2000 qui fera l'objet du chapitre suivant permet de rendre effectif l'application de ladite loi, avec la délivrance des attestations et certificats d'assurances en ligne.

CHAPITRE 2 : LES ASSURANCES FACULTES DANS LE SYSTEME ORBUS 2000

Section 1 : Garanties et types de polices

a. les garanties

Nous savons que les marchandises importées ou exportées sont exposées aux risques multiples, dont les conséquences peuvent être onéreuses. Ces risques sont classés :

- En risques ordinaires de transport,
- En risques exceptionnels (guerre, grève et risques assimilés) qui peuvent entraîner :
- En avaries particulières (dommages et pertes matérielles et de poids subis par la marchandise en cours de transport)
- En avaries communes (un sacrifice volontaire ayant un résultat utile et fait par le capitaine du navire pour échapper à un danger menaçant à la fois et le navire et la cargaison.

En assurance facultés maritimes il existe *deux types de garanties* pour se prémunir de tels risques :

* la garantie TOUS RISQUES qui couvre les dommages et les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées.

* la garantie FAP SAUF couvre les pertes et les dommages causés aux marchandises par l'un des événements énumérés dans la police tels que naufrage, chavirement, échouement du navire , abordage ou heurt.

NB

L'assurance transport est une assurance de choses qui ne s'applique pas :

- à la responsabilité quelqu'en soit le fondement,
- aux conséquences des obstacles apportés aux facultés faisant l'objet d'un commerce prohibé ou clandestin.

b. Différents types de polices :

Il y a quatre (4) sortes de polices :

***la police au voyage** couvre des marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement, le port de débarquement sont connus : le risque est bien délimité.

***la police à alimenter** convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. La valeur assurée ainsi que la destination sont connues à l'avance. Les conditions de garanties (tous risques ou FAP sauf) sont convenues au préalable et l'assuré établit une déclaration d'aliment pour chaque expédition.

***la police d'abonnement** est 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 destination, soit parfois, dans les limites fixées par la demande de l'assuré lui-même. (Pratique et souple, c'est le type de police le plus utilisé.)

***la police tiers chargeurs** conçue à l'usage des compagnies de navigation, des commissionnaires de transport et des transitaires..., c'est une police d'abonnement qui peut garantir les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

c. les formes du contrat d'assurance

Les formes des contrats d'assurance maritime sont libres. L'accord se concrétisera par la signature des parties. Il peut se matérialiser sous deux formes :

- **l'arrêté provisoire** ou **arrêté de risques** qui correspond à la note de garantie ou encore **note de couverture** qui est un document provisoire constatant l'existence d'une garantie avant l'établissement de la police .C'est un résumé qui permet à l'assuré d'être immédiatement garanti sans attendre la rédaction définitive de la police.

La note de couverture n'est soumise à aucune condition de forme et peut être constituée par tout écrit. Elle est également appelée **Attestation.**

- **la police** qui est un document qui constate l'existence et les conditions du contrat d'assurance et qui en constitue l'élément de preuve. Elle est constituée des *Conditions Générales* ou *Originales*, des *Conditions Additionnelles* et enfin des *Conditions Particulières*.

Après avoir étudié les garanties et les types de contrat, on passe à la présentation du système Orbus 2000 dont l'entrée en vigueur, pour les compagnies a été rendue depuis le 1^{er} juillet 2004.

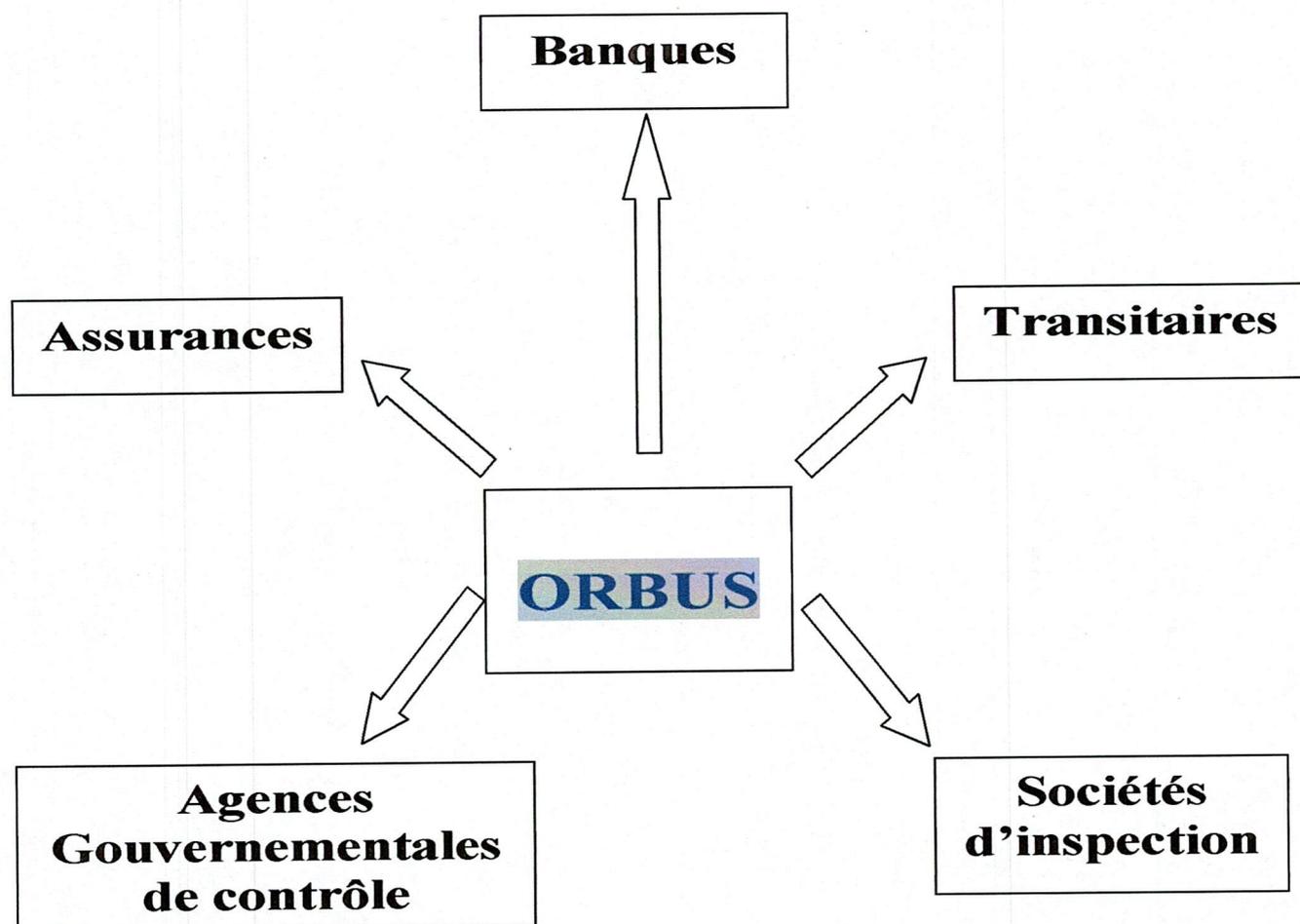
Section 2 : Présentation du système Orbus 2000

Commencé en 1996, année de l'avènement du Trade Point Sénégal, ORBUS est une application fondée sur les nouvelles technologies de l'information qui permet la facilitation des procédures de dédouanement des marchandises à l'importation et à l'exportation.

En prenant le relais du Trade Point, en 2002, le GIE GAÏNDE qui est entièrement financé et contrôlé par la douane a permis de concrétiser cette initiative généreuse qui contribue à l'essor de l'économie nationale par l'accroissement de sa compétitivité.

Ainsi, par la magie de la technologie qui se traduit par la mise en place d'un système informatique organisé autour d'un serveur tous les acteurs économiques concernés peuvent se connecter.

Donc, l'on peut dire que le système ORBUS 2000 est un système de collecte électronique des documents de pré-douanement interconnectant plusieurs services publics et services privés interviennent dans les opérations du commerce extérieur.



Connexion de la Compagnie au système ORBUS.

Les compagnie d'assurances peuvent se connecter au système ORBUS par :

- une liaison sentranet et internet sécurisé via tunneleng (VPN)
- une liaison ADSL IP connectée.

Chaque compagnie doit disposer d'un serveur dédié et au minimum d'un post client qui seront installés dans le domaine NT 2000 du réseau.

- Configuration minimale requise du poste client et serveur dédié.

Par exemple pour le serveur dédié :

Il s'agit d'un serveur d'application et de base de données sous SQLSERVEUR

- PC (Pentium 128 Mo RAM minimum, 6 Go, DD...)

- Système Windows 2000 serveur ;

- Internet Explorer.

Section 3 : Fonctionnement de la souscription en ligne

Plusieurs étapes sont nécessaires :

❖ Saisie de la facture

L'opérateur économique qui a la volonté de faire une opération d'importation ou d'exportation démarre la procédure par la saisie de la facture commerciale.

❖ Sélection du circuit de collecte des documents :

Sur la base des informations saisies (l'origine, la nature, la valeur des marchandises ...) le système ORBUS suggère automatiquement au demandeur la liste des documents à fournir : Déclaration préalable à l'Importation, certificat sanitaire, attestation d'assurance faculté, attestation d'importation.

❖ Routage vers les services publics ou privés

Les documents validés par le requérant sont routés sous forme de formulaire électronique vers les services publics ou privés.

A ce stade l'opérateur économique par simple clic interroge l'assureur de son choix ou son agent ou courtier habilité dès l'initiation de la déclaration préalable à l'importation.

L'opérateur remplit le questionnaire – proposition (cf. annexe 2) généré automatiquement. Ce questionnaire comprend toutes les informations :

- sur l'expédition ;
- le voyage ;
- la nature de la marchandise
- les garanties demandées...

Après il l'envoie directement à la Compagnie d'assurance de son choix, avec une facture électronique.

L'assureur va répondre à la requête du client soit par l'alimentation d'une police d'abonnement ou tiers chargeurs ; soit à l'établissement d'une police au voyage.

- Pour les premiers, la réponse de l'assureur ou de son agent ou courtier habilité permet à la fois de valider une proposition tarifaire et d'émettre automatiquement une attestation en ligne (annexe 3).

- Pour les seconds, la proposition tarifaire de l'assureur interrogé ne sera suivie, en cas d'accord de l'assuré, d'une émission d'attestation que si un paiement physique intervient.

NB : Le système dans sa phase actuelle, ne prévoit de règlement électronique que pour la liquidation des taxes douanières.

Section 4 : les avantages du système

- Système de souscription sécurisé :

Nous avons maintenant des documents électroniques qui circulent par exemple l'attestation d'assurance en ligne est un document sécurisé. Dans la mesure où il ne peut pas en faire une photocopie.

De plus dès l'initialisation de la facture commerciale ORBUS attribue automatiquement un numéro à l'opérateur : code PPM (Personne Physique et Moral) pour l'identification.

- Gain de temps et d'énergie : l'opérateur saisie directement la compagnie à partir d'un clic et sans se déplacer.
- Une grande transparence : en effet c'est la même facture que reçoivent l'assureur et la douane. Il y aura des retombés en qualité de service pour l'expertise en cas de sinistre.
- L'avènement de ORBUS 2000 ne se traduira pas pour les compagnies par une augmentation des coûts de production car le papier cédant sa place à la transmission électronique il devrait avoir moins de déplacement et moins d'impression de document.
- Il n'y aura plus de fuite d'aliment, on aura une couverture large. Et les faussaires n'auront plus leur place. Selon les GIE GAÏNDE 2000, il y a plus de 200 milles déclarations qui échappent aux assureurs par an. A titre d'exemple nous allons essayer de démontrer l'impact sur l'économie sénégalaise de la mise en place de ce système en particulier dans les assurances.

Nous avons le cumul en valeur des importations déclarées (2001 cf. annexe 5) qui est égale à 1.226 milliards FCFA. Et selon les statistiques reçues du Bureau de contrôle et de dédouanement, le nombre d'opération à l'importation tourne aux environs de 250.000 par an (source FSSA) soit en moyenne 4.900.000 FCFA par opération.

Il en résulte pour 200 000 opérations non enregistrées une valeur de $4.900.000 \times 200\ 000 = 980.000.000.000$ FCFA non déclarée par conséquent non assurée. D'où un manque à gagner pour les assureurs de FCFA $980.000.000.000 \times 0,10\ \%^{(1)} = 980.000.000$ FCFA de prime d'assurance (au minimum) nette de frais et de taxes. Ce manque à gagner en matière de prime d'assurance se traduit par une perte de FCFA 49.000.000 en fiscalité pour l'Etat du Sénégal (les taxes en transport étant de 5% au Sénégal).

⁽¹⁾ NB

On suppose ici que la plupart des importations sont assurées en FAP Sauf pour de simples formalités douanières avec un taux minimum de 0,10%.

CONCLUSION

Le système Orbus 2000 est un véritable progrès qui permet aux compagnies d'Assurance de la place d'avoir des relations de travail sécurisées avec les opérateurs économiques sans que ces derniers puissent être arrêtés dans leurs opérations d'importation.

Ainsi la souscription d'une assurance facultés qui se faisait manuellement, s'effectue désormais avec le nouveau système en passant par un environnement virtuel. Selon les responsables de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurance c'est une occasion propice de rendre effective la loi n° 83-47 du 18 février 1983 portant domiciliation de l'assurance à l'importation au Sénégal.

Donc une opportunité pour les sociétés d'assurances de couvrir la quasi totalité des flux de marchandises et par voie de conséquence de stimuler leur production.

Toutefois la mise en place d'un nouveau système informatique occasionne souvent des désagréments avant de répondre pleinement aux impératifs de performance auquel il est soumis.

CONCLUSION GENERALE

L'assurance des facultés maritimes fonctionnait jusqu'ici dans un environnement manuel.

L'obligation d'assurance des biens et des marchandises à l'importation souffrait alors de failles qui se traduisaient par des pertes énormes pour l'économie nationale.

Ainsi les compagnies d'assurance sénégalaises sont entrées dans le système Orbus sous l'impulsion de GAINDE 2000.

Stratégiquement, les assureurs en veulent pour deux raisons fondamentales :

- sécurité de la souscription,
- développement de la branche.

Donc l'enjeu est de taille pour les compagnies d'assurances, la douane, les impôts, les chargeurs (importateurs)... car tous les acteurs y gagnent.

A côté de cela d'autres actions de sensibilisation doivent être menées à l'endroit des importateurs pour les inciter à souscrire la garantie tous risques. Ils ne doivent pas voir en l'assurance que obligation (ou une sorte de fiscalité) mais plutôt une nécessité tout en faisant confiance aux **compagnies d'assurance locales.**

Nous les Assureurs Africains devons chercher à :

- développer nos marchés,
- veiller à maintenir la loi sur la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation pour pérenniser la rétention des primes correspondantes dans nos marchés. Car c'est ainsi qu'on pourra rétablir les rapports de forces entre les pays du Sud et ceux du Nord qui veulent coût que coût faire disparaître cette loi.

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Présentation de l'interface de travail du module d'assurance
- Annexe 2 Questionnaire proposition (boite à dialogue)
- Annexe 3 Attestation d'assurance facultés
- Annexe 4 Loi n°83-47 portant domiciliation de l'assurance facultés
- Annexe 5 Evolution des importations au Sénégal en valeur

1/ PRESENTATION DE L'INTERFACE DE TRAVAIL DU MODULE ASSURANCE

The screenshot shows a software interface for an insurance module. At the top, there is a menu bar with 'Fichier', 'Outils', and 'Messages'. Below the menu bar is a toolbar with various icons. The main window is titled 'ASSURANCE' and contains several panels:

- Messages Panel:** Displays 'Aucun message reçu pour le dossier 1433' and a list of documents under 'DOSSIER FORMULAIRE'.
- Form Panel:** Titled 'ATTESTATION D'ASSURANCE FACULTES', it contains fields for 'Souscripteur', 'Numéro document', 'Prime totale CF', 'N° police', 'Courtier Com', 'Références', 'Nature marchandises', 'Moyen transport', 'Date départ', 'Date l'ère transport', 'Point de départ', 'Lieu de transbordement', 'Lieu d'embarquement', and 'Lieu de débarquement'.
- Table Panel:** A table with columns 'MARQUE', 'NUMERO', 'CQLISA', 'AFASS', 'NATURE', 'AFASS', and 'NOMBRE', 'CQLISA'. It contains one row with 'marque' and 'nature'.
- Status Bar:** Shows the date '11/2003' and time '09:53'.

Callouts and annotations include:

- 'Barre d'outils' pointing to the toolbar.
- 'Service connecté' pointing to the top right area.
- 'Titre du formulaire' pointing to the 'ASSURANCE' title bar.
- 'intitulé de la commande activée' pointing to the 'N° police' field.
- 'Zone d'affichage des notes d'observations' pointing to the bottom left area.
- 'Zone d'affichage des formulaires électroniques' pointing to the bottom right area.

Boîte de dialogue à afficher dès que l'initialisateur demande à s'assurer

(indications à saisir ou reportées automatiquement de la facture et du titre de transport)

souscripteur

assuré

adresse

désignation du produit selon facture

tonnage..... Nombre de colis

marques et numéros sur les colis

Nature facture : FOB / Coût et fret (la mention inutile disparaît)

Valeurs de la facture.....

Date et n° du titre de transport

Nom du navire ou moyen de transport

Partant de..... à

Transbordement éventuel à

Date de départ (facultatif)

Indications complémentaires à fournir par le demandeur d'assurance

Votre marchandise est -elle :

1	Gros matériel, engins lourds de chantier, machine agricole etc., bois grumes
2	Petit matériel divers, articles divers non sujets à casse, articles de bureau, de ménage, articles et outillages quincaillerie, pièces détachées, robinetterie etc.....
3	Matériel de précision, horlogerie, conserves alimentaires, articles de sport, fumeurs, pêche, voyage, caméra, photo, cinéma, électronique, électroménagers, produits en fûts fer, liquide d'alimentation en plastique, big bags de polyéthylène, huile
	Liquide en verre, produits pharmaceutiques, scientifiques, ampoule, tubes ou néons cathodiques

4	Denrées périssables sous température dirigée, produits chimiques en gros fûts, textiles et similaires, vêtements neufs manufacturés, fruits et légumes
5	Papier en bobine, divers produits en verre, verrerie d'éclairage, lustres simples, ampoules, verrerie scientifique, verrerie commune
6	Objets et effets personnels, Déménagement voitures neuves ou usagées de particuliers
7	Riz et autres céréales
8	Ciment en sacs 4 plis - faïences, marbre, grès, cristal, porcelaine

2 - Comment est emballée et conditionnée la marchandise

a) emballages	b) Conditionnement
Cartons	En conventionnel
Caisses	
Sacs	En containers groupage
Boîtes	
Fardoux	En containers personnalisés
Palettes	
Autres	

3 - Pour quelle valeur voulez-vous assurer votre marchandise ?

1	Coût + Fret
2	Coût + Fret + Frais (à justifier)
3	Coût + Frais + Fret + 20 %
4	Autres (à justifier)

4 - Quelles garanties souhaitez-vous souscrire ?

a) Garanties de base	b) compléments	c) Trajet garanti
FAP Sauf	Risque de guerre en mer	De port à port
Tous Risques	Risque de guerre sur tout le trajet	De magasin à port
		De port à magasin
		De magasin à magasin

VERIFIEZ QUE VOTRE PROPOSITION EST BIEN CORRECTE

SI OUI VALIDER

SI NON RECTIFIER en vous reportant sur la partie à corriger

ATTESTATION D'ASSURANCE FACULTES

Souscripteur Sinus	Numéro document	
Prime totale CFA		
Pour compte	N° police	Date
<i>En voyage</i> <i>70 de police</i> <i>Belén</i>	Courier Compagnie / Compagnie	

Nature marchandises

MARQUE	NUMERO	CULISAGE	ASS	NATURE	EA	FASS	NOMBRE	COL

Moyen transport	Date départ	Date titre transport
Point de départ	Voyage	Lieu d'embarquement
Lieu de transbordement		Lieu de débarquement

En cas d'avaries, pour les contestations et non contestation s'adresser à
CEMG SA ALBERT SARRAUT DAKAR SENEGAL

Conditions générales

Franchises applicables

Cond. de règlement en cas de sinistre

Valeur d'assurance (en lettres) Type valeur d'assurance Valeur d'assurance en lettres	Ordre ou avis d'ailment Numéro Date
---	---

Résumé des principales conditions d'assurance

Risques

Taxe d'enregistrement	Coûts des documents	TPS
Nom signataire	Signature	Date
Nom signataire	Signature	Date
Bureau douane		

Douane Sénégalaises

ANNEXE 4

LOI N° 83-47 DU 18 FEVRIER 1983 PORTANT OBLIGATION D'ASSURANCE DES BIENS ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE A L'IMPORTATION AINSI QUE DES CORPS DE NAVIRE BATTANT PAVILLON SENEGALAIS ET RENDANT OBLIGATOIRE LA DOMICILIATION DE CETTE ASSURANCE AU SENEGAL

EXPOSE DES MOTIFS

L'assurance des biens et marchandises importés ou exportés est un des traits fondamentaux caractérisant de nos jours le commerce international.

La nécessité d'assurer ces biens et marchandises contre les conséquences économiques de leur perte éventuelle et des dommages qu'ils pourraient subir au cours de leur transport est apparue du reste dès les premiers jours du commerce maritime en particulier, et s'est renforcée de nos jours avec la valeur élevée des biens transportés, conséquence notamment de l'intensification des échanges internationaux.

Sur ce point précisément, chacun connaît la situation de la plupart des pays en voie de développement dont les économies demeurant structurellement fondées sur la production et l'exportation d'un nombre relativement limité de matières premières et sur l'importation de tous les autres produits, de consommation comme d'équipement.

Cette situation se traduit par un volume d'échanges très élevés avec l'étranger, surtout pour un pays comme le nôtre qui de par sa situation géographique privilégiée, s'est traditionnellement révélé être un carrefour d'échanges.

L'assurance des biens et marchandises représente dans ces conditions une dépense importante et devrait être considérée par nos marchés d'assurances comme une branche offrant des perspectives très prometteuses, surtout si l'on y ajoute, l'assurance des corps de navire battant pavillon national.

Malgré ces perspectives, une très forte majorité de pays en voie de développement continuent à assurer auprès de l'étranger une part substantielle de leur commerce extérieur. Cette pratique est due à différents facteurs qui sont souvent la conséquence de l'organisation du commerce international pendant la période coloniale et qui conduisent les négociants, soucieux naturellement de la garantie et de la rapidité dans les prestations attendues, à s'adresser auprès de certains milieux internationaux disposant de la compétence et des moyens appropriés.

Toutefois, ces facteurs expliquant la souscription de polices d'assurance à l'étranger doivent en fait être perçus non comme étant des causes mais plutôt des conséquences d'une situation donnée, et le sentiment dominant au sein des milieux économiques internationaux à l'heure actuelle est que les aptitudes professionnelles et les moyens qui semblent faire défaut dans les pays en voie de développement ne peuvent se développer que si l'occasion ou la possibilité en sont offertes aux techniciens de ces pays, notamment les assureurs, commissaires d'avaries, dispartcheurs, etc.

Partant de là, et sur la base d'études réalisées en matière d'assurance maritime par la Commission des Invisibles et du Financement lié au Commerce, le Conseil du Commerce et du Développement de la CNUCED, devait recommander aux pays en voie de développement d'insérer dans leurs législations nationales les mesures nécessaires tendant à faire couvrir en particulier leurs importations des biens et marchandises par leurs marchés nationaux d'assurances.

En effet, devant la nécessité de promouvoir ces marchés, il a été reconnu que cette promotion ne saurait s'opérer qu'à la seule condition que des mesures efficaces soient prises au niveau national au moyen d'une action réglementaire appropriée de la part des pouvoirs publics.

C'est dans ce cadre que se situe ce projet de loi soumis à votre attention, notre pays se proposant de se lancer par là dans une voie jalonnée déjà par les exemples et expériences d'un certain nombre de pays en voie de développement dont certains appartenant à la Conférence Internationale de Contrôle d'Assurances des Etats Africains (CICA) dont le Sénégal est membre.

Comme vous le constatez, ce projet de loi institue une triple obligation d'assurance :

- ⇒ **l'obligation d'assurance pour les biens et marchandises importés au Sénégal ;**
- ⇒ **l'obligation d'assurance pour les corps de navire battant pavillon sénégalais ;**
- ⇒ **l'obligation de domiciliation de ces assurances au Sénégal.**

Il convient de remarquer que ce projet de loi ne concerne pas les exportations, son extension à celles - ci ayant été jugée de nature à engendrer des effets négatifs sur leur développement ou leur promotion, sans parler des incompatibilités qui pourraient naître de ce fait avec la réglementation de pays partenaires qui auraient institué à leur tour les mêmes obligations d'assurances.

Il y a lieu de noter également que l'obligation d'assurance des biens et marchandises importés, couvre non seulement les biens et marchandises transportés par voie maritime sur qui porte la quasi totalité des transactions, mais également les biens et marchandises dont l'acheminement s'effectue par les autres voies habituelles de transport.

Aussi a - t - il été estimé que ce projet devait être distinct du code de la marine marchande dont il doit cependant constituer un complément.

Tels sont, brièvement esquissés, les différents concours du projet de loi soumis à votre appréciation.

Cette initiative s'inscrit certes dans le contexte général d'un réaménagement plus équilibré des relations économiques entre pays développés et pays en voie de développement, mais surtout et de manière plus concrète, elle vient s'insérer dans une série de dispositifs mis en œuvre par le Gouvernement dans le cadre de la relance de l'activité économique nationale.

Dans cette optique, ce projet aura notamment pour effet :

- ⇒ d'accroître la masse des primes d'assurances collectées par les compagnies d'assurances en même temps que leur rétention au niveau national pour une plus grande participation du secteur des assurances au financement de notre économie ;
- ⇒ d'améliorer les résultats de la balance des paiements dont le poste "fret et assurance sur marchandise", par son importance, justifie certaines mesures du genre de celle instituées en particulier par ce projet de loi.

Enfin, sur le plan maritime, il importe de noter que ce projet vient compléter les dispositions arrêtées par le Gouvernement en vue de la promotion, des armements sénégalais, en facilitant en particulier l'application de la prescription faite aux importateurs installés au Sénégal de libeller leurs achats en FOB, ce aux termes du décret 78 - 179 du 3 mars 1978 portant réglementation du trafic maritime au Sénégal.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : toute importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles, doit être couverte par une assurance souscrite auprès d'organismes agréés pour effectuer au Sénégal des opérations d'assurance.

- soit par l'intermédiaire de représentants agréés par le Ministre des Finances ou de mandataires d'organismes agréés domiciliés au Sénégal ;
- soit par l'intermédiaire de courtiers domiciliés au Sénégal ou d'entreprise de courtage ayant leur siège au Sénégal.

Article 2 : tout corps de navire battant pavillon sénégalaise et arme au commerce ou à la pêche ainsi que tout engin portuaire doit être couvert par une assurance souscrite dans les mêmes conditions que celles de l'article premier.

Cette obligation s'applique aux corps de navire affrétés et armés au commerce ou à la pêche lorsque le contrat d'affrètement met l'assurance à la charge de l'affrèteur exerçant au Sénégal ou lorsque ce dernier décide lui-même de souscrire une assurance sur le corps de navire affrété.

Article 3 : les conditions d'application de la présente loi, notamment les risques minima à garantir ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurances, sont fixés par décret.

Article 4 : toute infraction aux dispositions de l'article premier sera punie d'une amende égale à vingt pour cent de la valeur des marchandises ou facultés importées et d'un emprisonnement de deux à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En tout état de cause, les biens et marchandises objets de l'infraction ne pourront franchir le cordon douanier qu'après avoir satisfait à l'obligation d'assurance.

Article 5 : toute infraction aux dispositions de l'article 2 sera punie d'une amende de 1 000 000 à 2 000 000 de francs CFA et d'un emprisonnement de trois à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En tout état de cause, les corps de navires non assurés feront l'objet d'un retrait du rôle d'équipage jusqu'à satisfaction de l'obligation d'assurance.

Article 6 : les infractions réprimées en application de l'article 4 sont constatées et poursuivies selon les règles applicables aux infractions à la réglementation douanière. Toutefois, il ne pourra être fait application des dispositions de l'article 245 du Code des douanes.

Sont habilités à constater les infractions visées à l'article 4, le Directeur général des douanes et les agents de services des douanes.

Article 7 : en ce qui concerne les corps de navires obligation est faite à l'assureur de signaler les résiliations de délai, au retrait des rôles d'équipage des navires intéressés jusqu'à ce qu'il soit satisfait aux dispositions de l'article 2 ci dessus, sans préjudice de l'application des peines prévues à l'article 5 ci dessus.

Article 8 : les infractions réprimées en application de l'article 5 sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions de l'article 2 du code de la Marine Marchande, ainsi que l'article 3 du décret n° 77-1011 du 24 novembre 1977 portant statut particulier du cadre des fonctionnaires de la Marine Marchande.

Article 9 : lorsque les faits réprimés en application des articles précédents sont imputables à une personne morale, les pénalités sont appliquées aux personnes physiques qui en sont les dirigeants : mais la personne morale est d'office tenue responsable du paiement des condamnations pécuniaires et des frais.

La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat.

Fait à Dakar, le 18 février 1983

Abdou DIOUF

Par le Président de la République

Le premier Ministre
Habib THIAM

Evolution des importations du Sénégal par produits en valeur (Francs Cfa) de 1998 à 2001

	1998	1999	2000	2001
PRODUITS LAITIERS	21 821 312 596	20 823 424 421	23 106 420 148	28 418 106 715
FRUITS ET LEGUMES COMESTIBLES	10 074 278 275	11 326 325 910	13 821 094 669	19 509 776 103
CAFE	105 279 945	125 571 482	140 850 145	135 188 733
THE	5 782 911 443	6 798 211 170	8 170 248 542	7 921 189 299
FROMENT ET METEIL	27 818 407 371	24 135 163 750	21 203 364 325	31 344 097 126
MAIS	6 325 768 079	1 787 342 606	1 592 359 115	5 106 812 798
RIZ	86 436 554 510	98 033 226 580	77 915 366 189	104 352 074 758
MIL ET SORGHO	4 126 600	2 723 092	-	1 830 000
AUTRES CEREALES	601 089	930 594	713 280	1 384 052
HUILES ET GRAISSES ANIMALES ET VEGETALES	52 071 431 964	48 331 550 598	35 501 317 582	39 801 225 749
CONSERVES DE VIANDE ET DE POISSON	691 707 329	953 589 822	376 358 333	468 423 908
SUCRES BRUTS ET RAFFINES	12 692 298 453	10 016 725 414	3 200 919 537	15 620 734 490
AUTRES PRODUITS SUCRES	1 892 165 845	2 368 166 914	2 517 590 738	3 671 057 385
CONSERVES DE FRUITS ET LEGUMES	4 982 839 309	5 709 268 303	5 076 294 334	3 892 067 068
VINS ET VERMOUTHS	1 470 387 914	1 875 970 733	1 604 816 584	2 557 866 452
AUTRES BOISSONS	1 146 842 896	1 439 717 128	1 943 797 351	2 567 568 727
TABAC BRUT ET FABRIQUE	8 478 689 916	9 190 202 124	15 496 650 824	16 290 793 083
HUILES BRUTES DE PETROLE	60 213 589 782	63 662 187 699	144 506 229 783	123 383 167 181
AUTRES PRODUITS PETROLIERS	15 930 858 630	29 927 439 414	39 745 912 215	88 717 280 995
PRODUITS CHIMIQUES ORGANIQUES ET INORGANIQUES	21 072 196 176	23 036 223 922	21 034 709 820	26 607 063 612
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	29 235 557 779	36 026 693 261	30 817 661 630	41 424 468 977
ENGRAIS	5 415 206 457	3 928 580 122	4 587 874 715	3 881 995 295
TEINTURE VERNIS ET PEINTURE	3 584 707 648	3 833 317 229	3 897 817 687	4 413 491 032
PARFUMERIE	1 988 488 371	3 019 470 976	2 479 895 969	3 435 087 178
PRODUITS DES INDUSTRIES PARACHIMIQUES	26 044 818 237	30 441 921 565	28 814 980 730	34 204 285 504
MATIERES PLASTIQUES ARTIFICIELLES	33 334 926 540	31 944 616 084	40 536 946 162	43 685 635 459
PNEUS ET CHAMBRES A AIR	6 329 676 750	6 600 236 162	6 212 281 160	7 882 496 635
BOIS ET OUVRAGES	14 864 978 125	17 325 226 553	18 241 240 533	20 771 934 581
PAPIERS CARTONS ET APPLICATIONS	26 024 154 115	26 787 137 498	28 810 345 144	35 017 132 982
FILES ET FILS TEXTIL	1 447 296 382	1 873 903 390	2 042 754 675	3 348 988 395
TISSUS ARTIFICIELS SYNTHETIQUES	2 537 408 740	4 034 599 542	4 055 947 765	5 696 172 645
TISSUS DE COTON NON IMPRIMES	4 719 491 672	5 515 250 789	6 416 576 696	5 021 915 002
TISSUS DE COTON IMPRIMES	280 484 084	1 513 340 126	1 941 678 983	2 934 793 007
AUTRES TISSUS	2 900 871 856	7 116 545 251	3 844 498 092	3 832 144 165
ARTICLES EN TISSUS	9 571 150 718	10 795 075 594	10 001 294 930	12 826 153 215
SACS EMBALLAGE	1 565 639 119	988 410 808	835 970 327	1 013 650 128
CHAUSSURES	3 188 722 498	4 386 092 000	3 892 417 255	3 605 441 758
PIERRE CERAMIQUE ET VERRE	13 600 839 770	15 124 197 418	16 626 627 642	18 981 752 651
METAUX COMMUNS	36 376 228 103	33 406 254 673	32 397 540 677	42 983 136 811
TUBES TUYAUX ET ACCESSOIRES	33 498 092 996	6 836 507 974	11 349 656 719	6 589 311 712
ARTICLES DE MENAGE HYGYENE EN METAL	1 092 681 279	1 778 089 184	1 591 990 040	1 732 721 292
AUTRES OUVRAGES EN METAUX COMMUNS	16 924 007 299	17 874 628 023	20 571 859 431	29 090 553 547
OUTILLAGE QUINCAILLERIE	2 787 439 166	3 578 550 718	3 509 881 497	3 808 853 707
MEUBLES ET DIVERS EN METAL	2 745 665 523	3 114 995 770	2 901 355 219	3 462 223 977
MOTEURS ET MACHINES A MOTEURS	10 094 745 259	15 956 166 778	15 358 153 890	13 185 188 351
MACHINES ET APPAREILS POUR AGRICULTURE	3 140 316 160	3 141 216 632	2 991 984 200	3 452 082 281
MACHINES ET APPAREILS POUR INDUSTRIES ALIMENTAIRES	3 577 035 932	4 580 827 687	4 783 388 513	4 069 408 613
MACHINES ET APPAREILS POUR AUTRES INDUSTRIES	27 054 342 076	26 172 883 138	30 515 957 674	32 619 135 309
AUTRES MACHINES ET APPAREILS	91 979 621 884	124 506 652 239	118 424 071 293	125 760 231 633
AUTOMOBILES ET CARS	29 438 111 964	33 426 722 982	36 157 108 368	50 293 561 536
CAMIONS CAMIONNETTES	14 876 851 291	17 330 918 059	16 128 633 456	17 907 861 402

PIECES DETACHEES AUTOMOBILES	10 364 889 892	8 310 417 177	7 717 144 670	11 375 984 777
AUTRES VEHICULES TERRESTRES	10 653 426 085	15 887 294 687	13 390 772 548	21 921 197 223
AUTRES MATERIELS DE TRANSPORT	2 285 814 880	5 159 392 229	4 802 446 162	4 409 468 653
OPTIQUE HORLOGERIE MATERIEL SCIENTIFIQUE	9 834 138 732	10 959 402 813	10 826 609 897	18 231 442 605
AUTRES PRODUITS	71 560 134 959	80 490 325 525	79 112 753 611	105 802 057 447
TOTAL	903 940 210 463	983 309 822 332	1 041 541 131 474	1 266 039 687 929

SIGLES & ABREVIATIONS

<u>CIMA</u>	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
<u>ASS</u>	Assurances la Sécurité Sénégalaise
<u>TPV</u>	Transport Public des Voyageurs
<u>MSAT</u>	Mutuelle Sénégalaise d'Assurance des Transports
<u>COCC</u>	Code des Obligations Civiles Commerciales
<u>UEMOA</u>	Union Economique et Monétaire de l'Afrique de l'Ouest
<u>UDEAC</u>	Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale
<u>IARDT</u>	Incendie, Accidents, Risques Divers & Transport
<u>RC</u>	Responsabilité Civile
<u>CNUCED</u>	Conférence des Nations Unies pour le Commerce Extérieur et le Développement

BIBLIOGRAPHIE

- Code des Assurances des Etats Membres de la CIMA.
FANAF 2003
- M. NDIAYE Amadou Ndiouga, cours d'Assurance
Maritime & Transport, IIA novembre 2003.
- M. TALATA DOULLA Mamadou, cours
d'Organisation des Entreprises d'Assurances, IIA juin
2003.
- Rapport annuel de la FSSA 2003
- Module Assurance, Orbus 2000, Février 2004
- www.gainde2000.sn