

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



**Institut International des Assurances  
(I.I.A)**

BP 1575 Yaoundé  
**Tél:** (+237) 22 20 71 52 - **Fax:** (+237) 22 20 71 51  
**E-mail:** [iia@cameroun.com](mailto:iia@cameroun.com)  
**Site web:** <http://www.iiacameroun.com>

Yaoundé / République du Cameroun

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

(Cycle III, 24<sup>ème</sup> promotion 2018-2020)

**THEME :**

**Amélioration de la politique de souscription des affaires facultatives dans  
la branche maritime et transports d'une société de réassurance:  
Cas de Continental Re – Bureau d'Abidjan (Côte d'Ivoire)**



Présenté et soutenu par :

**KOTIA Valéry Florent**

Etudiant DESSA

24<sup>ème</sup> Promotion 2018/2020

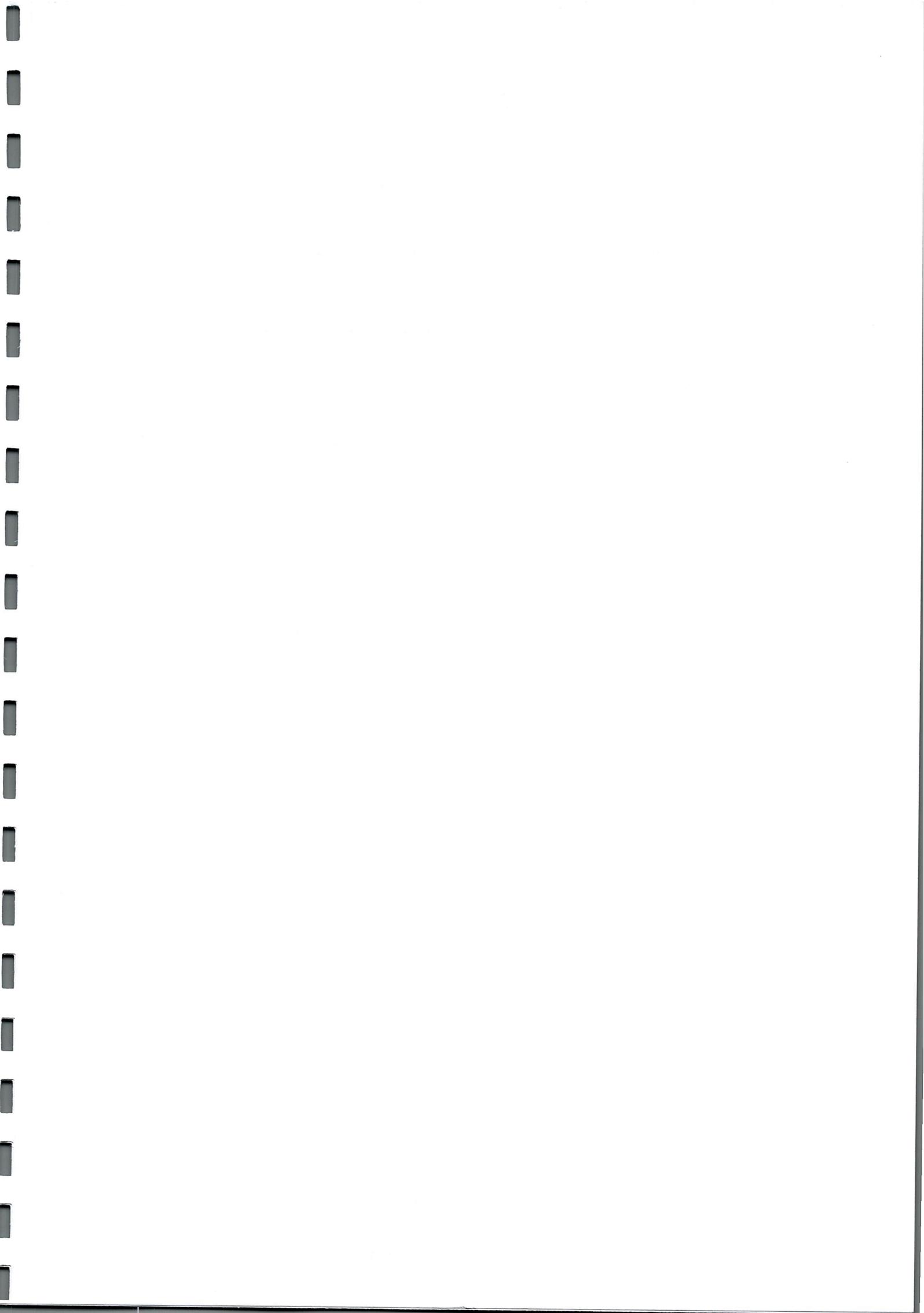
Encadreur :

Monsieur **Koffi Béranger KOUADIO**

Engineer/Underwriter

Continental Reinsurance Plc

Novembre 2020



## REMERCIEMENTS

Si le présent mémoire a pu être réalisé c'est grâce au Tout Puissant qui a permis que nous soyons en pleine santé. Nous lui rendons grâce.

Nous voulons adresser nos remerciements à :

Monsieur DIARRASSOUBA Karim, Directeur National des Assurances de Côte d'Ivoire et ainsi qu'à tous ses collaborateurs,

Monsieur ADJANON Urbain, Directeur Général de l'IIA,

Monsieur DEMBO DANFAKHA, Directeur des Etudes de l'IIA,

Monsieur GANDA MAGA GALI, Directeur Administratif et Financier,

Monsieur SAHOUMI Mikael, Assistant au Directeur des Etudes de l'IIA,

Et à tout le personnel de l'IIA pour l'encadrement, les conseils dont ils ont bien voulu nous faire bénéficier.

Au personnel enseignant pour le précieux savoir qu'ils n'ont pas hésité à partager.

Également nos remerciements vont à l'endroit de:

Monsieur OUMAR BA Directeur Général de Continental Re Bureau régional CIMA qui nous a donné l'opportunité d'effectuer ce stage au sein de la société et n'a ménagé aucun effort pour le rendre agréable ;

Messieurs ANET Jean Olivier et KOUADIO Koffi Béranger pour leur encadrement, leur partage d'expérience fort appréciable ;

Monsieur ZABRE Samuel,

Mesdames Lydia BOHO-TOURE et Zita EKENI,

Monsieur TEPADJIRI Ghylain et Mademoiselle BEUGRE Marie Victoire,

qui ont facilité notre intégration au sein de la société.

Enfin à toutes ces personnes qui ont contribué de près ou de loin à rendre ce mémoire plus qu'effectif, que le Tout puissant vous comble bien au-delà de vos espérances.

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

<b>CEMAC</b>	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
<b>CICA-RE</b>	Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de la CIMA
<b>CIMA</b>	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
<b>CMR</b>	Convention relative au transport de Marchandises par Route
<b>CNUCED</b>	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
<b>COTIF</b>	Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires
<b>CRCA</b>	Commission Régionale de Contrôle des Assurances
<b>CRe</b>	Continental Re
<b>FA</b>	Franc d'Avaries
<b>FACOB</b>	Facultative obligatoire
<b>FAP</b>	Franc d'Avaries Particulières
<b>IATA</b>	International Air Transport Association
<b>IMB</b>	International Maritime Bureau
<b>ISO</b>	International for Standardisation Organization
<b>IUMI</b>	International Union of Marine Insurance
<b>J-C</b>	Jésus Christ
<b>LTA</b>	Lettre de Transport Aérien
<b>OHADA</b>	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
<b>OMI</b>	Organisation Maritime Internationale
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>P&amp;I clubs</b>	Protection and Indemnity clubs
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>TIR</b>	Transit International Routier
<b>USD</b>	United States Dollar

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1:</b> Récapitulatif de l'étendue des garanties des polices sur corps maritimes, lacustres et fluviaux .....	28
<b>Tableau 2:</b> Notation financière de quelques réassureurs opérant dans la zone CIMA .....	48
<b>Tableau 3:</b> Evolution du chiffre d'affaires de CRe par source de production de 2017 à 2019	60
<b>Tableau 4:</b> Récapitulatif des 05 premières sociétés d'assurance dans la branche maritime et transport dans la zone CIMA .....	61
<b>Tableau 5:</b> Primes des 05 premières sociétés de la zone CIMA dans la branche maritime et transports acceptées en facultatives par CRe .....	61

## **LISTE DES GRAPHIQUES**

<b>Graphique 1:</b> Répartition par ligne d'affaire du marché mondial de l'assurance maritime et transports.....	49
<b>Graphique 2:</b> Répartition par région du marché mondial de l'assurance maritime et transports.....	49
<b>Graphique 3 :</b> Répartition par branche des primes émises dans la zone CIMA.....	50
<b>Graphique 4 :</b> Répartition des primes émises par pays de la zone CIMA .....	50
<b>Graphique 5:</b> Répartition par branche du chiffre d'affaires de Continental Re .....	53

## RÉSUMÉ

Considérée comme l'ancêtre de l'assurance, l'assurance maritime a su se positionner au fil des siècles comme un élément incontournable du commerce international.

En dépit des difficultés que la branche maritime et transports connaît sur le plan mondial du fait de la pandémie du coronavirus qui a ralenti significativement l'économie mondiale et a mis à mal des secteurs comme le transport, celle-ci ne constitue pas moins une source de chiffre d'affaires dans la zone CIMA pour les assureurs et réassureurs. Avec une part de **10%** que cette branche représente dans les primes émises globales soit **79,4 milliards FCFA**, qu'ont engrangés les assureurs et environ **50 milliards FCFA** qui ont été cédées aux réassureurs en 2018.

Cependant la spécificité de la branche maritime et transports, la technicité des termes employés, son caractère international, ne font pas de celle-ci une branche facile à souscrire aussi bien pour les assureurs que pour les réassureurs.

En effet notre passage au sein du bureau d'Abidjan de la société de réassurance Continental Re nous a permis de constater que, celle-ci a connu une régression des affaires facultatives souscrites dans la branche maritime et transports, ce qui a engendré par ricochet une baisse des primes plus ou moins préoccupante, et a par conséquent retenu toute notre attention.

Comme le dit l'adage : « Qui veut aller loin ménage sa monture », il apparaît plus que nécessaire pour Continental Re Bureau d'Abidjan d'appréhender les particularités de la branche maritime et transports, de mettre en lumière les difficultés rencontrées en matière de souscription et d'y apporter des solutions adéquates en vue de relever significativement le niveau des primes dans ladite branche.

## ABSTRACT

Considered as the cradle of insurance, marine insurance has positioned itself over the centuries as an essential element of international trade.

Despite the problems that the marine sector is experiencing on a global level due to the COVID 19 which has significantly slowed down the world economy and has damaged sectors such as transport, it is no less a source of turnover in the CIMA area for insurers and reinsurers. With a 10% share that this branch represents in the overall written premiums, its 79.4 billion FCFA which insurers have garnered and about 50 billion FCFA which were ceded to reinsurers in 2018.

However, the specificity of the maritime and transport branch, the technical nature of the terms used, its international character, do not make it an easy branch to underwrite for both insurers and reinsurers.

In fact, our internship to the Abidjan office of the reinsurance company Continental Re allowed us to observe that it experienced a decline in optional business taken out in the maritime and transport branch, which in turn led to a lower premiums more or less worrying, and consequently held our full attention.

As the saying goes: "Who wants to go far, cleans his mount", it seems more than necessary for Continental Re Abidjan office to understand the particularities of the maritime and transport branch, to highlight the difficulties encountered in this area underwriting and provide adequate solutions in order to significantly raise the level of premiums in said branch.

## SOMMAIRE

DÉDICACE .....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS .....	iv
LISTE DES TABLEAUX .....	v
LISTE DES GRAPHIQUES.....	vi
RÉSUMÉ .....	vii
ABSTRACT.....	viii
SOMMAIRE .....	ix
INTRODUCTION .....	1
1 <sup>ère</sup> partie : GÉNÉRALITES SUR LE TRANSPORT .....	4
Chapitre I : LE TRANSPORT, SON ORGANISATION ET LES RISQUES LIES A CETTE ACTIVITE .....	5
Section I : Organisation du secteur du transport .....	5
Section II : Les risques liés au transport de marchandises .....	10
Chapitre II : L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORTS .....	18
Section I : Bref historique et réglementation sur l'assurance maritime et Transport.....	18
Section II : L'objet de l'assurance et les différents types de couvertures .....	22
Section III : La réassurance de la branche maritime et transports.....	32
2 <sup>ème</sup> partie : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES DE CONTINENTAL RE BUREAU D'ABIDJAN DANS LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORT ET RECOMMANDATIONS POUR SON AMÉLIORATION.....	44
Chapitre I : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES DANS LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORTS .....	45
Section I : Examen du cadre général de souscription et de la politique de souscription des affaires facultatives dans branche maritime et transport .....	45
Section II : Les Difficultés rencontrées par Continental Re Bureau d'Abidjan .....	56
Chapitre II : LES RECOMMANDATIONS POUR L'AMELIORATION DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION.....	63
Section I : Fidéliser les partenaires et (Re) conquérir de nouveaux marchés.....	63
Section II : Améliorer les processus internes .....	65
CONCLUSION GENERALE.....	68
BIBLIOGRAPHIE.....	69
ANNEXES .....	70
TABLE DES MATIERES .....	73

## INTRODUCTION

Dans l'histoire de l'humanité, l'homme a toujours éprouvé le besoin de se déplacer pour diverses raisons, entre autres pour se nourrir, se loger, chercher de meilleures conditions de vie, explorer d'autres contrées etc.

C'est cette volonté de faciliter ses déplacements qui a suscité en lui des idées inventives de création de moyens de locomotion afin de permettre une mobilité efficace.

De la marche à la machine à vapeur en passant par la traction animale le transport a subi plusieurs mutations qui marquent la volonté de l'être humain à aller toujours plus loin.

Aujourd'hui avec la mondialisation, la création d'espaces économiques de libres échanges, les accords commerciaux, le transport est devenu bien plus qu'un simple moyen de déplacement, mais un moyen incontournable dans les échanges commerciaux, dominé par le transport maritime qui assure plus de **80%**<sup>1</sup> de ces échanges mondiaux.

Ce développement effréné du transport, son importance comme nous l'avons indiqué plus haut est source de risques qui bien qu'existants depuis l'antiquité se sont accrus au fil des siècles. C'est ce besoin de se prémunir contre ces risques qui a favorisé en 1329<sup>2</sup> la mise en place de la première police d'assurance maritime, et par la suite a donné naissance à la réassurance autour de l'an 1370.

Assureurs et réassureurs sont donc depuis très longtemps au cœur de la protection contre les risques liés au transport maritime et aux autres modes de transports en apportant des solutions plus ou moins adéquates.

Sur le plan mondial, même si le poids de la branche maritime et transports par rapport aux primes globales est quasi marginal, moins de **1 %**, elle ne représente pas moins de **28,7 milliards USD (15 678 milliards FCFA)** en 2019 répartie entre les risques : corps, transport de marchandises et de personnes, responsabilité civile et risques offshore.

Dans la zone CIMA la branche maritime qui ne suit pas la même nomenclature des risques comme indiqué ci-dessus (le risque offshore n'étant pas pris en compte) reste

---

<sup>1</sup> Source : OMI

<sup>2</sup> La plus ancienne police d'assurance maritime connue, conservée aux archives diplomatiques de Florence, date du 22 avril 1329. Egalement l'existence d'une police d'assurance garantissant le navire Clara pour un voyage de Gênes à Majorque en 1347 et un décret du Doge de Gênes réglementant pour la première fois les assurances

une branche pourvoyeuse de primes. Elle représente **10%** des primes globales de la zone CIMA soit **79,4 milliards FCFA** et en moyenne **61%** de ces primes sont cédées en réassurance<sup>3</sup>.

Cependant la spécificité de la branche maritime et transports, la technicité des termes employés, son caractère international, ne font pas de celle-ci une branche facile à souscrire aussi bien pour les assureurs que pour les réassureurs. De plus la récente pandémie du coronavirus<sup>4</sup> qui continue de sévir et qui a plombé le secteur du transport ne facilite pas non plus cette souscription d'autant plus que les primes tendent à se réduire dans cette branche.

Face à cette situation comment assureurs et réassureurs peuvent-ils accroître leurs chiffres d'affaires dans la branche maritime et transports?

C'est dans ce contexte que nous avons réalisé notre étude auprès du réassureur Continental Reinsurance Bureau d'Abidjan. Et l'analyse du chiffre d'affaires de la société nous a permis de constater que bien qu'il apparait une hausse globale dans la branche maritime et transports de 2018 à 2019 (**75 356 056 FCFA** à **95 705 272 FCFA**), nous constatons une baisse drastique des primes au niveau des affaires facultatives qui sont passées de **55 339 173 FCFA** en 2017 à **6 689 318 FCFA** en 2019 soit une régression de **88%**.

Un tel constat nous a emmené à nous interroger sur les raisons de cette baisse importante des primes mais également sur l'approche que Continentale Re devrait adopter pour repartir de plus belle dans la souscription des affaires facultatives à partir de l'existant.

C'est dans ce cadre que notre mémoire de fin cycle s'inscrit avec pour thème : *« Amélioration de la politique de souscription des affaires facultatives dans la branche maritime et transports d'une société de réassurance: cas de Continental Re Bureau d'Abidjan »*

Pour répondre aux préoccupations ci-dessus évoquées des questions sous-jacentes méritent d'être posées :

<sup>3</sup> Rapport annuel 2018 du Secrétaire Général de la CIMA

<sup>4</sup> La pandémie du Coronavirus est apparue le 17 novembre 2019 en chine. Cette pandémie qui s'est propagée dans le monde entier a fait plus 1 million de décès et a eu fort impact négatif sur l'activité économique selon les Nations Unies

- Quelles sont les spécificités de la branche maritime et transports?
- Existe-t-il des opportunités dans la branche maritime et transports dans la zone CIMA ?
- Le Bureau d'Abidjan de Continental Re dispose-t-il des ressources suffisantes pour souscrire davantage d'affaires facultatives dans la branche maritime et transports ?
- La politique de souscription actuelle des affaires facultatives de Continental Re Bureau d'Abidjan dans la branche maritime et transports est-elle adaptée ?

Autant d'interrogations auxquelles nous allons tout au long des lignes de ce mémoire tenter d'apporter des réponses. Pour ce faire notre développement s'articulera de la façon suivante :

Dans une première partie nous présenterons l'organisation du transport et les risques liés à cette activité, ainsi que les différentes possibilités d'assurances et de réassurance de ces risques.

Dans une seconde partie nous porterons une analyse sur la politique de souscription de Continental Re Bureau d'Abidjan dans la branche maritime et transports particulièrement des affaires facultatives. Cette analyse devrait faire ressortir les difficultés rencontrées par la société dans la souscription de ce type d'affaires, auxquelles nous tenterons d'apporter des solutions.

**1<sup>ère</sup> partie : GÉNÉRALITES SUR LE  
TRANSPORT**

Le développement du secteur du transport en général a favorisé la croissance des risques qui minent cette activité. L'assurance n'est plus de ce fait une alternative mais une nécessité face à l'importance de ces risques. Avant d'aborder l'assurance dans la branche maritime et transports (chapitre II), il convient de prime à bord de s'intéresser à l'organisation du transport qui joue un rôle important dans le commerce international et aux risques qui y sont liés (Chapitre I).

## **Chapitre I : LE TRANSPORT, SON ORGANISATION ET LES RISQUES LIES A CETTE ACTIVITE**

Le transport s'est développé considérablement avec l'essor du commerce international. Cette expansion du transport a favorisé par ricochet l'accroissement des risques qui y sont liés (section II). Mais avant d'évoquer ces risques nous nous intéresserons à son organisation (section I) qui reste assez particulière et plus ou moins complexe.

### **Section I : Organisation du secteur du transport**

Cette partie sera consacrée à deux points essentiels, à savoir l'évolution des transports dans l'histoire de l'humanité jusqu'à nos jours (paragraphe I) et la réglementation du transport (paragraphe II) qui s'appuie sur diverses sources.

#### **Paragraphe I : Evolution des transports**

##### **A- Bref historique**

Du latin « trans » qui signifie au-delà et « portare », porter, le transport constitue le fait de porter quelqu'un ou quelque chose d'un lieu à un autre.

Les transports existent depuis les débuts de l'histoire humaine. Ils ont grandement évolué au cours de l'Histoire, en fonction des technologies et des infrastructures disponibles.

Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, les transports dépendaient principalement de la force musculaire (des hommes ou des animaux) ou de la force mécanique (bois, eau, vent). La situation a radicalement changé au milieu de ce siècle, lorsque des découvertes majeures et l'amélioration des techniques ont favorisé un essor des transports.

En plus d'être lié aux innovations techniques, l'essor des transports a aussi été causé par l'industrialisation. Les matières premières, principalement le charbon, étaient

très recherchées. Il fallait établir des réseaux de transports fiables pour assurer les livraisons de matières premières, des marchandises et des produits usinés.

L'arrivée des machines à vapeur dans les transports terrestres et maritimes a augmenté l'efficacité des déplacements. La machine à vapeur a permis le développement d'une économie globale : les régions se développaient en fonction des industries, des marchés de consommation et de l'approvisionnement en matières premières. Tous ces développements étaient faits autour des principaux axes de transports.

Les principaux ports étaient reliés aux régions du pays par les voies de chemin de fer, les routes et le réseau de voies navigables.

De plus, de nouvelles techniques de forage ont permis d'ouvrir de nouvelles voies, en outrepassant les barrières naturelles. C'est à cette époque que les canaux furent aménagés, facilitant le transport maritime, dont le canal de Suez et le canal de Panama. L'aménagement de tunnels a également permis aux routes et aux chemins de fer de franchir les montagnes, ouvrant ainsi de nouveaux territoires.

### **B- Le transport de nos jours**

Aujourd'hui et plus que jamais le transport a pris une dimension plus importante, ce qui lui vaut d'occuper une place prépondérante dans les échanges commerciaux. Dominé par le transport maritime qui pèse plus de **80%** du commerce international c'est un secteur qui présente d'importantes avancées en termes de technologie, d'infrastructures, on parle même de gigantisme du transport tant les capitaux en jeu sont énormes.

Par exemple le « MSC Gülsün » l'un des plus gros navires porte-conteneurs avec ses quelques 400 mètres, a une capacité de 23 756 conteneurs (EVP). A côté de celui un autre navire le « CMA CGM Bougainville » avec ses 398 mètres de long sur 54 mètres de large, l'équivalent de quatre terrains de football, peut transporter jusqu'à 18.000 conteneurs de marchandises, empilés sur 22 étages, et dont la valeur est estimée à 1 milliard d'euros. Son coût de construction étant fixé à 135 millions d'euros, les capitaux totaux en jeu pour un seul voyage avoisinent 1,135 milliard d'euros. C'est le plus grand porte-conteneur sous pavillon français et l'un des plus gros du monde.

Cette course effrénée au gigantisme qui n'est pas prête de s'arrêter entraîne des concentrations de valeurs jamais atteintes. Ainsi, la valeur du corps d'un porte conteneur géant d'une capacité de 19.000 EVP est estimée à 200 millions USD alors que sa cargaison

maximale est estimée à 800 millions USD, soit un cumul de capitaux corps et facultés d'un milliard USD, hors sinistre Responsabilité Civile. Est-il besoin d'envisager les dommages que pourrait entraîner une collision entre deux méga porte-conteneurs de ce type?

Des enjeux auxquels des solutions devront être apportées, tant les risques qui résultent de ces accumulations de valeurs sont loin d'être négligeables.

### **C- Les différents professionnels du transport**

Il existe une multitude d'intervenants dans la logistique du transport. Nous nous contenterons d'énumérer quelques-uns d'importants :

#### **1- Le chargeur**

Le chargeur est une personne physique ou morale qui ayant souscrit un contrat d'affrètement a chargé des marchandises à bord d'un navire. Il peut s'agir du propriétaire de la marchandise transportée ou du destinataire ou tout simplement de l'exportateur ou de l'importateur.

#### **2- L'armateur**

L'armateur est celui qui possède, exploite ou affrète un navire, en gros c'est la compagnie maritime.

#### **3- Le consignataire de navire**

Le consignataire de navire représente l'armateur (ou plusieurs armateurs) et peut être salarié d'une compagnie maritime ou indépendant.

Son rôle principal est d'aider à la préparation de l'arrivée d'un navire de par sa connaissance du port dans lequel il se trouve ainsi que les intervenants sur place. Il fera office d'intermédiaire entre le capitaine et le port.

#### **4- L'agent maritime**

L'agent maritime quant à lui négocie et conclut des contrats, recherche du fret, s'occupe des relations avec les autorités portuaires locales, contacte la clientèle locale. Certaines fois il est intermédiaire local pour les commissionnaires de transport plus que les compagnies maritimes.

### **5- Le commissionnaire de transport**

Le commissionnaire de transport est un intermédiaire de commerce qui organise et coordonne les différentes opérations de transport de marchandises pour le compte de divers clients.

### **6- Le transitaire**

Le transitaire est un simple mandataire en charge de la liaison entre deux (02) modes de transport. Dans la plus part des cas le transitaire est aussi le commissionnaire de transport. En conséquence sa responsabilité sera recherchée en fonction de la nature des faits qui lui sont reprochés.

### **7- Le manutentionnaire (maritime)**

Le manutentionnaire effectue un certain nombre d'opérations matérielles de manutention des marchandises et, en tout premier lieu les opérations de chargement et de déchargement ainsi que d'arrimage et de désarrimage dans le navire transporteur qui sont cruciales lors d'un transport.

## **Paragraphe II : Réglementation du secteur des transports**

C'est le droit des transports qui régit les opérations de transport entendues au sens des actions par lesquelles se trouvent organisés les déplacements des personnes et des marchandises par des professionnels utilisant des engins spécialisés et adaptés à cette fonction. Nous distinguons plusieurs sources du droit des transports que sont les sources nationales et les sources internationales.

### **A- Les sources nationales**

De façon générale au titre des sources nationales du droit des transports nous pouvons citer :

- le code civil
- le code du commerce
- le code de la marine marchande
- les dispositions générales du droit des obligations
- etc.

## **B- Les conventions internationales**

Sur le plan international, il faut déjà préciser que par suite du développement du commerce international, le transport a également pris une dimension internationale. Ce type de transport ne saurait pratiquement s'exécuter sous l'empire des lois nationales. Des conventions ont réalisé l'unification internationale du droit et s'applique en fonction du mode de transport utilisé.

### **1-Transport par voie maritime**

Dans le transport maritime nous pouvons citer :

- la Convention de Bruxelles (les Règles de la Haye-Visby) du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par le Protocole de Bruxelles du 23 février 1968 et par le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979 ;
- la Convention de Hambourg adoptée le 31 mars 1978;
- les Règles d'York et d'Anvers s'appliquent lors du règlement d'avaries communes survenues au cours du transport des marchandises par voie maritime ;
- la Convention de Rotterdam adoptée le 11 décembre 2008 ;
- etc.

### **2-Transport par voie aérienne**

En ce qui concerne le transport aérien nous pouvons citer :

- la Convention de Varsovie signée le 12 octobre 1929, convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international;
- le Protocole de La Haye signé le 18 septembre 1955 portant modification de la Convention de Varsovie;
- la Convention de Montréal, convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée du 28 mai 1999 ;
- etc.

### **3-Transport par voie terrestre**

Dans le transport routier nous rencontrons les conventions suivantes :

- la Convention CMR ou Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route (CMR) signée le 19 mai 1956 à Genève.
- la Convention TIR (Transit International Routier) ou Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR signée à Genève le 14 novembre 1975 ;
- l'Acte Uniforme OHADA du 1er janvier 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;
- Code communautaire de la route (zone CEMAC) ;
- etc.

### **4-Transport par voie ferrée**

Le transport ferroviaire est régi dans le cadre international par la Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 09 mai 1980.

#### **C- Les organisations internationales**

Il existe également des organismes mondiaux ou internationaux qui participent activement à l'organisation du transport à l'international.

Nous pouvons citer à titre d'exemple L'OMI (Organisation Maritime Internationale) qui a été créée par une convention de l'ONU adoptée à Genève, le 17 mars 1948 dont l'une des principales tâches est d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer ; L'IATA (International Air Transport Association) ou l'Association Internationale des Transporteurs Aériens a été créée en 1945 à Cuba, organisation commerciale qui regroupe de nombreuses compagnies aériennes volontaires et qui défend leurs intérêts en luttant contre les éventuelles réglementations ou charges inadaptées.

## **Section II : Les risques liés au transport de marchandises**

Ces risques aussi nombreux qu'ils sont peuvent être regroupés de différentes façons. On distingue les risques liés au mode de transport (paragraphe I) et ceux liés à la nature même de la marchandise et à la forme du transport de celle-ci (paragraphe II).

## **Paragraphe I : Les risques liés au mode de transport**

### **A- Les risques communs à tous les modes de transport**

#### **1- La manutention, le stockage, l'arrimage**

Ces risques représentent **43%** des dommages selon les statistiques mondiales des assureurs.

Ils proviennent le plus souvent :

- des accélérations et décélérations rapides pendant les opérations de hissée, de virage ou de descente lors des opérations de chargement ou de déchargement ;
- des « fausses manœuvres » ou défaillance des appareils de manutention et de levage tels que chariots élévateurs, grues, portiques ;
- des manutentions rudes pendant les opérations de transit : cela peut être des marchandises poussées ou trainées au sol lorsque les équipements de manutention sont insuffisants ou inadaptés ou que le personnel chargé de ces opérations n'est pas suffisamment qualifié ;
- du poids trop important de colis ou de palettes empilés les uns sur les autres ou des colis lourds posés sur des colis légers et fragiles ;
- du dépassement de la hauteur de gerbage des conteneurs ;
- de l'écrasement des marchandises par les dépassements de poids ayant pour origine des déclarations de poids erronées ou intentionnelles dans le but d'économiser sur le fret. Les compagnies maritimes constatent des écarts réguliers de l'ordre **10%**.

#### **2- Les dégâts causés par l'eau**

Ce sont des avaries par mouille : eau douce, eau de mer. La marchandise se trouve en contact avec l'eau du fait des orages, de mers agitées, des tempêtes.

Ces avaries ont pour origine des défauts d'étanchéité, des fuites, des perforations du conteneur, des bâches poreuses d'un camion, d'un wagon, etc.

En outre cela peut également survenir de la condensation ou buée de cale, des moisissures qui peuvent être dues à :

- des variations de température en particulier sur de longs trajets
- l'humidité de l'air ambiant ;
- un suintement de la marchandise elle-même ;

- une ventilation insuffisante du véhicule de transport ;
- une insuffisance ou absence de produits desséchants dans les conteneurs.

Nous avons également les inondations, à ne pas négliger, dues à un débordement de fleuve ou de rivière, à de fortes pluies, à un défaut de drainage des locaux où les marchandises sont stockées pendant le transit.

### **3- Le vol et le chapardage**

Ces risques représentent **21%** des dommages.

Il s'agit d'effractions de cartons, d'emballages et du vol de tout ou partie des marchandises qui y sont contenues. Ce sont également des détournements de colis, de palettes, de conteneurs ou de wagons, camions entiers.

Les mesures de sécurité insuffisantes sur les aires de chargement, de déchargement, de transit ou de stockage favorisent la fréquence des vols. De même, des erreurs sur la destination des marchandises, du fait d'un marquage insuffisant, mal adapté ou incompréhensible, sont autant de facteurs aggravants.

### **4- La contamination des marchandises**

C'est un risque important dans le transport de marchandises. Les dommages dus à la contamination peuvent provenir de matières résiduelles ou d'odeurs d'une expédition antérieure. En outre le chargement de certaines marchandises dans la même cale, le même conteneur, wagon ou camion, peut conduire à des réactions chimiques du fait de la trop grande proximité entre lesdites marchandises.

### **5- L'incendie, l'explosion**

Les origines de l'incendie ou de l'explosion sont variées. Elles peuvent provenir de la marchandise elle-même ou du véhicule de transport. Et cela peut être dû à :

- une étincelle et/ou un incendie causé(s) par la friction de ferrailles ;
- la combustion spontanée, la chaleur extérieure et/ou des réactions chimiques des marchandises (coton par exemple) ;
- des dommages causés par les émanations de fumée qui altèrent ou dénaturent la marchandise (des produits alimentaires situés dans le conteneur loin de l'incendie peuvent être altérés par les odeurs de fumées) ;
- l'incendie du moyen de transport.

## **B- Les risques spécifiques à chaque mode de transport**

### **1- Le transport maritime**

En tant que mode de transport le plus utilisé dans le commercial international, le transport de marchandises par voie maritime comporte de nombreux risques, dont il est important de tenir compte. Au titre de ces risques on dénombre :

- les mouvements du navire pendant la navigation (roulis, houle, embardée, tangage, balancement) ;
- les risques de navigation tels que le naufrage, l'échouement, les collisions ;
- les températures extrêmes et/ou les variations de température qui se traduisent par des dommages dus à la surchauffe ou au gel ;
- l'impact des vagues. En effet par gros temps les marchandises chargées en pontée sont exposées au reflux des vagues contre la proue et la coque ;
- la disparition complète d'un conteneur par-dessus bord (enlèvement par lames) ;
- les encombrements portuaires qui exposent les marchandises à des stockages prolongés soumis aux intempéries ;
- les risques liés au chargement des navires réalisé par un personnel non qualifié (mauvais saisissement des marchandises, non-anticipation du mauvais temps) ;
- les risques propres aux conteneurs frigorifiques (mauvais entretien des appareils réfrigérants) ;
- les frais d'avaries communes. L'avarie commune ou plus précisément la contribution commune aux avaries existe lorsqu'intentionnellement et raisonnablement le capitaine du navire décide d'un sacrifice extraordinaire (avarie dommages) et/ou une dépense extraordinaire (avarie frais) pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure commune. Cette notion est propre au transport maritime et n'existe donc pas dans les autres modes de transport.
- etc.

## **2- Le transport routier**

Les risques inhérents au transport par route sont les suivants :

- les freinages, les accélérations, les décélérations qui répétés, sont autant d'à-coups sur les marchandises et ce, d'autant plus lorsqu'ils se font de façon brutale ;
- les opérations d'attelage et de dételage, sources de chocs parfois violents ;
- les chocs et vibrations résultants des forces dynamiques ont également leur importance.
- etc.

## **3- Le transport ferroviaire**

Lors du transport par les rails les risques suivant doivent être pris en compte :

- les forces de heurts dues aux accélérations, aux décélérations, aux freinages ;
- les impacts ou chocs liés aux opérations de constitutions des trains (coups de tampons où les chocs peuvent être extrêmement violents) ;
- le balancement dû à la force centrifuge dans les courbes ou lors du passage des aiguillages ;
- les vibrations et secousses pendant le déplacement du train ;
- plus rares, mais toujours possible, les déraillements.
- etc.

## **4- Le transport aérien**

Pour ce qui est du transport par voie aérienne, le chargeur tiendra compte des risques tels que :

- les forces issues des accélérations et des décélérations ;
- les inclinaisons de l'appareil au cours des atterrissages, des décollages, des changements de caps ;
- les changements de pression atmosphérique et de température ;
- les turbulences et trous d'air ;
- l'incendie, la collision, l'écrasement de l'avion ;
- la multiplicité des manutentions

Dans la pratique, en transport aérien, le risque provient essentiellement des manutentions multiples que subissent les marchandises identiques tant au départ qu'à l'arrivée de l'aéronef. Ce sont en général :

- le préacheminement par voie routière ;
- le séjour en entrepôt chez l'agent de handling ;
- la mise sur palette avion ;
- la mise à bord de l'avion
- etc.

### C- Autres types risques

#### 1- Les risques de guerre, émeutes, mouvements populaires et ceux dus à des conflits politiques ou sociaux

Regroupés sous l'appellation de « risques exceptionnels » en opposition aux risques ordinaires (risques liés à la nature de la marchandise et au mode de transport), ces risques représentent un réel danger dans le transport des marchandises. À cause de ces risques les marchandises peuvent se retrouver bloquées dans un port, sur un quai ou détruite dans des endroits très éloignés du point de départ.

#### 2- La fraude

La fraude se définit comme un acte de mauvaise foi accompli en contrevenant à la loi ou aux règlements et nuisant au droit d'autrui<sup>5</sup>.

La chambre de commerce internationale élargit cette définition en précisant qu'«une transaction du commerce international implique plusieurs intervenants : l'acheteur, le vendeur, la compagnie maritime, le chargeur, le capitaine et son équipage, l'assureur, le banquier, le courtier ou l'agent. La fraude apparaît lorsqu'un de ces intervenants réussit de manière illégale à obtenir de l'argent ou des marchandises d'un autre intervenant en dehors de ce qui a été conclu contractuellement. Dans certains cas plusieurs de ces intervenants peuvent agir de connivence. Bien que les banquiers et les assureurs soient impliqués dans ces cas de fraude, ils le sont bien souvent en tant que victimes ».

La chambre de commerce international a établi une classification des délits de fraude. Elle distingue plusieurs cas : la fraude sur documents, la fraude sur charte-partie, les détournements de cargaison, la fraude sur « vieux navires ».

<sup>5</sup> Définition du dictionnaire « Petit Larousse ».

### 3- La piraterie

L'International Maritime Bureau (IMB) définit la piraterie comme « *l'acte d'embarquement ou la tentative d'embarquement avec une intention de commettre un vol ou tout autre crime ou délit et avec l'intention ou la capacité d'utiliser la force dans la poursuite de l'acte* ».

Avec les attaques au large de la Somalie, du golfe de Guinée<sup>6</sup>, la piraterie reste un risque non négligeable qui peut avoir pour conséquences des détournements de cargaison, des demandes de rançon etc.

#### **Paragraphe II : Les risques liés à la nature de marchandises et à la forme du transport**

##### **A- Les risques liés à la nature de marchandises**

Ces risques résultent de la nature même de la marchandise, et sont souvent méconnus du transport. Il est donc important, voire nécessaire pour le chargeur qui connaît les spécificités de sa marchandise de donner des instructions précises et d'alerter les logisticiens sur les risques intrinsèques du produit qui leur est confié.

Dans certains cas, ces spécificités constituent ce qu'on appelle le vice propre de la marchandise et dédouanent le transporteur (cas d'exonération). Exemple du charbon qui s'échauffe spontanément.

D'autres produits peuvent s'avérer très dangereux du fait même de leur instabilité ou du fait de voyager avec d'autres produits incompatibles (cf. **Annexe 1**).

Les végétaux (produits vivants) vont s'altérer plus rapidement par la simple présence d'autres végétaux dégageant de l'éthylène par exemple (tel est le cas de la banane voyageant avec les mangues).

##### **B- Les risques liés à la forme du transport**

Ces risques concernent particulièrement les conditions dans lesquels les marchandises sont transportées. Nous nous intéresserons ici au transport en vrac et au transport de marchandises sous température dirigée.

<sup>6</sup> 201 actes de pirateries ont été recensés en 2018 dans le monde, contre 180 en 2017, et 78 attaques au premier semestre 2019, dont une grande majorité dans le golfe de Guinée, selon le Bureau maritime international

## 1- Le transport de marchandises en vrac

Selon l'IMO, le terme de « cargaison en vrac » est défini comme une cargaison composée de matières solides sous forme de particules ou de grains, avec ou sans humidité, en général de composition homogène, chargée directement dans les espaces de chargement d'un navire sans ensachage ni conditionnement.

On distingue plusieurs grandes catégories dans le transport en vrac :

- le charbon et le coke ;
- les céréales et produits céréaliers ;
- les minerais et principalement le minerai de fer ;
- les phosphates et les fertilisants ;
- les ferrailles ;
- le pétrole brut ;
- les produits de raffinage ;
- le ciment ;
- le sucre...

Le transport en vrac nécessite une parfaite connaissance des caractéristiques physiques de ces marchandises, de leurs méthodes habituelles d'expédition, de conditionnement et tous les risques associés (cf. **Annexe 2**).

Certaines marchandises par exemple sont sujettes à un échauffement spontané (charbon, copaux de tournage...) qui peut être la source d'un sinistre grave.

## 2- Le transport de marchandises sous température dirigée

Certaines marchandises telles que les produits alimentaires (fruits, poissons...), des médicaments par exemple nécessitent d'être transportées sous température dirigée pour conserver leur qualité durant le transport. Pour ce type de marchandises la préparation de la température est primordiale. Il s'agit préalablement de les réfrigérer correctement et suffisamment avant qu'ils ne soient chargés dans la cale ou dans le conteneur frigorifique et sans toutefois bourrer les conteneurs.

Un grand nombre des sinistres ne provient pas du transport lui-même mais sont souvent la conséquence de mauvaises ou d'insuffisantes conditions de chargement.

## **Chapitre II : L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORTS**

Nous avons pu le constaté précédemment que les risques qui minent le transport en général et en particulier celui des marchandises sont tous aussi importants les uns que les autres, et leur survenance pourraient avoir des conséquences financières conséquentes. C'est l'une des principales raisons pour laquelle il est devenu plus que nécessaire pour les chargeurs de s'en prémunir en les transférant à l'assureur.

Pour ce faire nous indiquerons dans ce qui suit les différentes formes de polices d'assurances qui peuvent être souscrites en précisant par la même occasion l'objet de leurs couvertures (section II). Par ailleurs nous évoquerons les possibilités de réassurance dans la branche maritime et transports qui s'offrent aux assureurs (section III). Mais de prime à bord il nous paraît utile de faire un bref historique de l'assurance maritime et transports (section I) d'autant plus qu'elle est considérée comme l'ancêtre de toutes les formes d'assurance.

### **Section I : Bref historique et réglementation sur l'assurance maritime et Transport**

#### **Paragraphe I: Bref historique de l'assurance maritime et transport**

##### **A- Les primes**

##### **1- Les origines**

L'histoire situe les origines du transport maritime aux premières aventures commerciales par voie maritime en Méditerranée avec la civilisation Minoenne (1200 avant J-C). À l'époque Phénicienne (1200 avant J-C), en absence de monnaie d'échange, le commerce reposait principalement sur des opérations de troc. Le transport ne consistait pas en un déplacement d'un point à un autre mais en un voyage aller et retour à bord de galères birèmes. Face aux périls de la mer – tant à l'aller qu'au retour – les propriétaires de navires (armateurs) et de marchandises (marchands) se trouvaient dans la position hasardeuse de pari sur « la bonne arrivée » pour le retour au point de départ. Pour se protéger de ces risques liés à l'aventure maritime, les Phéniciens créèrent le principe de la mutualisation en mettant « en gage » une certaine quantité de marchandises et de biens (bois nécessaire à la construction des navires par exemple) pour indemniser les armateurs et les marchands des pertes qu'ils pouvaient subir en cas de naufrage. Nous retrouvons cette idée dans le Talmud de Babylone écrit vers la fin du V<sup>e</sup> siècle avant J-C relatif à la navigation dans le

golfe Persique : « les marins peuvent convenir entre eux que si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre ».

Ce principe de solidarité avait été formulé par le droit Romain sous le nom de « nauticum foenus » (digeste de Justinien) qui avait institué une sorte d'opération d'assurance inversée puisque l'armateur percevait avant le départ du navire l'indemnité qu'il aurait reçu de « l'assureur » et récupérait les capitaux avancés avec un intérêt « extraordinaire » en cas de bonne arrivée. Cette forme de prêt est considérée comme l'ancêtre du prêt à la grosse par de nombreux auteurs.

## 2- Le prêt à la grosse et la naissance de l'assurance maritime

La décrétale « naviganti vel eunti ad nundinas » du pape Grégoire IX en 1234 fait évoluer l'institution du prêt à la grosse vers l'idée de prime et de transfert de risque

En effet, cette décrétale interdit l'usage du prêt à la grosse considéré comme usuraire (les taux d'intérêt très élevés pouvaient aller de 30% à 50%). Pour continuer de fournir une sécurité financière aux professionnels du commerce maritime, les juristes imaginèrent des « conventions de vente », procédé de transfert du risque respectant les interdictions de l'Eglise. Dans ces conventions, un financier qui se charge des risques de transport, s'engage à payer la valeur des marchandises transportées dans le cas où le navire n'arriverait pas à bon port. En cas de bonne arrivée, le preneur verse au financier donneur une somme d'argent ; d'aucuns y ont vu les prémices du contrat d'assurance.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, des conventions sont passées entre marchands Génois, Florentins, Vénitiens qui rappellent l'idée de paiement de prime et d'indemnisation en cas de pertes en mer. C'est à cette époque que l'on fait remonter les premiers contrats d'assurance.

La plus ancienne police d'assurance maritime connue, conservée aux archives diplomatiques de Florence, date du 22 avril 1329. Gênes n'est pas en reste puisqu'on a retrouvé une police d'assurance garantissant le navire Clara en 1347 pour un voyage de Gênes à Majorque et un décret du Doge de Gênes réglementant pour la première fois les assurances.

Certains auteurs situent le premier contrat d'assurance maritime à 1329, document conservé à Florence. D'autres mentionnent la police d'assurance pour le voyage du navire Clara en 1347 de Gênes à Majorque.

### **3- Le développement du champ d'application de l'assurance maritime**

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transport : le transport fluvial, le transport routier. Avec l'utilisation de plus en plus importante du transport terrestre, est né en 1807, le Code de commerce, texte complet et très important qui restera en vigueur jusqu'en 1966. La loi du 13 juillet 1930 vise le domaine des assurances purement terrestre. De ce fait, l'assurance maritime et transports se voit concernée par deux domaines législatifs et réglementaires distincts : le transport terrestre et les transports maritimes et fluviaux.

Avant la deuxième Guerre mondiale, le Marché français de l'assurance maritime et transports était composé de petites compagnies qui en raison de leurs faibles rétentions, travaillaient en quelque sorte comme des intermédiaires entre leurs clients et les compagnies de réassurance. Les conditions de souscriptions étaient pilotées par les réassureurs. La guerre et la promulgation de textes législatifs britanniques comme le « Trade with the enemy bill » qui mettait l'embargo sur toutes les relations avec non seulement les puissances en guerre avec le Royaume-Uni mais également avec les territoires occupés rompt toute relation avec les réassureurs principalement anglo-saxons. Les assureurs se retrouvent engagés dans des risques excédant largement leurs capacités de conservation. Face à cette situation, les pouvoirs publics demandent aux grandes compagnies d'assurances IARD (incendie, accidents et risques divers) d'ouvrir une branche maritime et transports et surtout de créer une capacité nationale de réassurance et de conservation.

Ce changement fondamental se trouve confirmé en 1945 par l'ordonnance portant création du « Groupement de Réassurances Maritimes » auquel les compagnies d'assurances autorisées à souscrire des affaires maritimes sont tenues de céder obligatoirement une partie des risques afin de doter le marché français de réelles capacités dans le domaine maritime et transports.

Au début des années 1960, avec l'évolution libérale engendrée par le Marché commun, ce groupement de réassurances à caractère protectionniste disparaît pour laisser

la place à l'AFAT (Association Française de l'Assurance Transports) qui, sur une base conventionnelle participe à l'orientation de la politique tarifaire du marché en mettant à disposition des assureurs une importante documentation statistique sur les affaires « corps ». L'AFAT cesse ses activités en 1988.

Ainsi, l'assurance maritime et transports en symbiose avec le commerce international a toujours démontré qu'elle était un rouage économique important.

## **Paragraphe II: Réglementation sur l'assurance maritime et transport**

### **A- Le code CIMA**

Le code des assurances CIMA qui régit toute l'activité d'assurance dans la zone CIMA ne s'applique pas aux assurances maritimes et transports sauf pour le paiement des primes.

Par ailleurs les articles 278 et 328 dudit code sont quasiment les seuls dans lesquels la branche transport est véritablement évoquée.

L'article 328 fait ressortir l'ensemble des branches pour lesquelles les sociétés peuvent obtenir un agrément. Dans cette liste il fait mention de celles qui relèvent des assurances transports à savoir :

- 3) Corps de véhicules terrestres (autres que ferroviaires) ;
- 4) Corps de véhicules ferroviaires ;
- 5) Corps de véhicules aériens ;
- 6) Corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux ;
- 7) Marchandises transportées ;
- 10) Responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs (seuls les contrats couvrant la responsabilité civile du transporteur relèvent de la branche Transport);
- 11) Responsabilité civile des véhicules aériens ;
- 12) Responsabilité civile des véhicules maritimes, lacustres et fluviaux.

Quant à l'article 278 il met en relief l'obligation d'assurance des facultés à l'importation. En effet, cet article 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 les dispositions spécifiques de ces législations... ». Ceci vient

d'avantage confirmer que la réglementation de la branche maritime et Transports échappe au code des assurances CIMA.

### **B- Les autres réglementations**

Le code CIMA étant quasi muet sur la réglementation de l'assurance maritime et transport dans la zone, il faut noter que cette réglementation en réalité s'appuie sur celle du transport que nous avons évoqués plus haut dont les sources sont nationales et internationales.

## **Section II : L'objet de l'assurance et les différents types de couvertures**

### **Paragraphe I : Les biens et les responsabilités assurés**

#### **A- Les biens assurés**

##### **1- Les facultés**

Le terme « facultés » trouve son origine dans le domaine maritime. Il désigne tout ce que l'on a la faculté de charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et de faire couvrir par une assurance. De façon générale il s'agit donc des marchandises transportées par voie maritime, fluviale, terrestre et aérienne. C'est l'essence même de l'assurance maritime et transports.

Qu'ils s'agissent donc d'importations ou d'exportations ces facultés peuvent faire l'objet d'une couverture d'assurance contre les dommages qu'elles peuvent subir durant le transport. Nous l'avons vu plus haut que les facultés à l'importation font l'objet d'une obligation de domiciliation de l'assurance dans la zone CIMA. Cette obligation s'entend :

- D'une part, de l'adoption d'une disposition législative ou réglementaire dont l'objet est de rendre obligatoire l'assurance des marchandises à l'importation ;
- Et d'autre part, de la souscription obligatoire de cette assurance auprès d'une société d'assurance agréée et installée dans le pays de l'importateur (État membre de la CIMA).

Pour ce qui est des exportations, la latitude est laissée aux opérateurs de souscrire leurs polices d'assurances dans le pays d'origine des marchandises ou à l'étranger conformément aux contrats de vente.

## 2- Les corps de véhicule de transport

L'assurance corps concerne la couverture des risques encourus par les véhicules de transport, à savoir :

- les navires ;
- les aéronefs ;
- les trains ;
- les camions.

Cependant, les corps de véhicules terrestre à moteurs relève de la branche automobile et les corps de véhicules aériens, de la branche aviation.

L'assurance corps pour ce qui est de la branche maritime et transports concerne plus spécifiquement les corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux. Il s'agit entre autres des :

### a) Navires de commerce

Un navire de commerce est un navire ou un bateau conçu pour être utilisé à des fins commerciales. Nous distinguons trois (03) grandes catégories parmi ces navires :

- les navires à passagers destinés au transport de personnes, sur divers trajets et avec différents niveaux de confort. Exemple : bateaux-omnibus (bateaux-bus) utilisés dans les grandes villes fluviales comme attraction touristique et moyen pour découvrir la ville ;
- les cargos (ou « navires de charge ») destinés au transport de marchandises, sèches ou liquides tels que les pétroliers pour le transport du pétrole;
- les navires de services et navires spécialisés. Nous pouvons citer à titre d'exemple de navires spécialisés les dragues.

### b) Navires de pêche

Ils sont spécialement conçus pour permettre la pratique de la pêche. Exemple : le thonier pour la pêche du Thon.

### c) Bateaux de plaisance

À la différence des navires de commerce ou de pêche, les bateaux de plaisance appartiennent le plus souvent à des particuliers et sont utilisés pour des activités de loisirs excluant tout caractère professionnel ou commercial.

#### d) Navires en construction

Comme l'indique l'intitulé, il s'agit de navire situé sur un chantier naval faisant l'objet de travaux de construction ou de réhabilitation ainsi que tous les matériaux, machines, pièces mécaniques et tous autres objets destinés à y être incorporés.

Il faut noter que ce type de risque est quasi-inexistant sur nos marchés.

#### e) Unités mobiles de forage en mer

Elles entrent dans le champ d'application des assurances corps les installations off-shore. L'unité assurée comprend l'ensemble du support naval, y compris les appareils de propulsion, ancres et chaînes, ainsi que tous les aménagements, matériels et dispositifs relatifs à la navigation et au séjour de la plate-forme, mais aussi les équipements spécifiques à l'activité de forage tels que les derricks, tables de rotation, grues, treuils de forage etc.

### B- Les responsabilités pouvant faire l'objet de couverture d'assurance

Il s'agit ici de garantir les conséquences pécuniaires des responsabilités civiles encourues à l'égard des tiers du fait des dommages causés par le véhicule de transport ou de la mauvaise exécution du contrat de transport donc incombant au transporteur. Selon le mode de transport nous distinguons donc :

- En transport terrestre la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs qui relève de la branche Automobile et celle des transporteurs de marchandises, de la branche Responsabilité Civile Générale.
- la responsabilité civile des véhicules aériens qui incorporée au police d'assurance corps d'aéronef et celles des transporteurs aériens tombent dans le champ d'application de la branche Aviation ;
- la responsabilité civile des véhicules maritimes, lacustres et fluviaux et celle des transporteurs maritime qui relèvent de la branche maritime et transports.

### Paragraphe II : Les types de polices

En tant qu'élément indispensable adossé aux contrats de vente à l'international, la police d'assurance matérialise la couverture d'assurance souscrite. Elle est en principe composée des conditions générales, conditions particulières, conventions spéciales et clauses éventuellement. Cependant le terme « police » employé ci-après désigne les

conditions générales sur la base desquelles en réalité sont établies les conditions particulières.

Dans la zone CIMA la plupart des polices d'assurances sont calquées sur les modèles français. Cependant, vu le caractère international du transport maritime, nous rencontrons très souvent des polices anglo-saxonnes (anglaises, américaines).

Ainsi existe-t-il une variété de polices utilisée en fonction de l'objet de l'assurance (marchandises, corps de véhicule ou responsabilité civile).

### **A- Les polices d'assurance facultés**

#### **1- La police d'assurance maritime sur facultés**

En assurance maritime deux (02) principales couvertures s'offrent aux chargeurs ; l'une dite « Tous risques » et l'autre « FAP Sauf » (Franc d'Avaries Particulières Sauf Evénements Majeurs).

Les facultés maritimes font donc l'objet de deux imprimés (conditions générales) distincts, mais qui, dans la forme, se présentent sous une architecture identique. Ces imprimés s'articulent autour de six chapitres :

- le premier chapitre traite du « Domaine d'application de l'assurance » ;
- le second chapitre, de l' « Etendue de l'assurance » ;
- le troisième chapitre, du « Temps et lieu de l'assurance » ;
- le quatrième chapitre, de la « Valeur assurée » ;
- le cinquième chapitre, des « Obligations des parties » ;
- le sixième chapitre, des « Dispositions de procédure ».

Entre les deux polices, la différence majeure réside dans les risques couverts. Dans la police « Tous risques » tous les risques semblent couverts sauf ce qui est mentionné expressément dans les exclusions, la charge de la preuve appartenant à l'assureur. Tandis que dans la police « FAP Sauf » les risques garantis font l'objet d'une énumération limitative avec pour conséquence le renversement du fardeau de la preuve.

#### **2- La police d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne**

À la seule différence des polices maritimes, les assureurs mettent à la disposition des opérateurs un seul imprimé qui inclut à la fois les conditions de garantie « Tous Risques » et « Accidents Majeurs » (l'équivalent de la garantie « FAP Sauf »), à charge pour eux d'opter pour l'une ou l'autre garantie lors de la souscription.

L'imprimé se subdivise en six chapitres :

- le premier chapitre traite du « Domaine d'application de l'assurance » ;
- le second chapitre, de « l'Étendue de l'assurance » ;
- le troisième chapitre, du « Temps et lieu de l'assurance » ;
- le quatrième chapitre, de la « Valeur assurée » ;
- le cinquième chapitre, des « Obligations des parties » ;
- le sixième chapitre, des « Dispositions de procédure ».

Le constat que nous tirons de la lecture de cet imprimé, c'est qu'il reprend exactement la configuration des conditions générales maritimes.

### **3- La police d'assurance des marchandises transportées par voie de terre**

Ici également comme dans la police appliquée au transport aérien, les chargeurs ont à leur disposition un seul imprimé qui renferme à la fois les conditions de garantie « Tous Risques » et « Accidents Caractérisés » (l'équivalent de la garantie « FAP Sauf »), à charge pour eux d'opter pour l'une ou l'autre garantie au moment de la souscription.

L'imprimé se subdivise également en six chapitres :

- le premier chapitre traite de l' « Objet et étendue du contrat » ;
- le second chapitre, des « Exclusions et risques non couverts » ;
- le troisième chapitre, des « Droits et obligations des parties » ;
- le quatrième chapitre, des « Constatations et règlement des dommages et pertes » ;
- le cinquième chapitre, des « Dispositions diverses » ;
- le sixième chapitre, des « Dispositions spéciales aux polices d'abonnement ».

Par ailleurs, l'autre constat à relever par rapport aux conditions générales maritimes, c'est que les dispositions spéciales aux polices d'abonnement sont incorporées dans l'imprimé, alors qu'elles font l'objet d'un imprimé séparé en facultés maritimes.

### **4- Les clauses additionnelles**

Ces clauses sont généralement des pré-imprimées, datées et désignées par un numéro dont l'objet est de standardiser des adaptations fréquemment demandées par les utilisateurs. Elles sont insérées aux conditions particulières (cf. **Annexe 3**).

## **B- Les polices d'assurance corps maritimes, lacustres et fluviaux**

### **1- La police d'assurance corps de navire de commerce**

Pour la couverture des risques ordinaires, les assureurs mettent à la disposition des armateurs et affréteurs des conditions générales d'assurance « TOUS RISQUES ».

Toutefois, ces derniers ont la possibilité de souscrire des garanties limitées par le biais de clauses additionnelles « FAP SAUF » (Franc d'Avaries Particulières Sauf Evénements Majeurs), « FAP ABSOLUMENT », « FA ABSOLUMENT » et « PERTE TOTALE ET DELAISSEMENT ».

L'imprimé « TOUS RISQUES » est divisé en cinq sections:

- la première section traite de l' « Etendue de l'assurance » ;
- la deuxième section, des « Dispositions générales » ;
- la troisième section, de la « Gestion des sinistres » ;
- la quatrième section, de la « Détermination de l'indemnité d'assurance » ;
- la cinquième section, de la « Loi applicable et dispositions de procédure ».

Nous retenons que la couverture d'assurance comprend les avaries au navire lui-même, mais également les dommages causés aux tiers en cas d'abordage avec un autre navire ou heurt avec un objet fixe ou flottant, la contribution à l'avarie commune, les frais de sauvetage et d'assistance, ainsi que les dépenses exposées pour prévenir un sinistre ou en réduire les conséquences.

### **2- La police d'assurance corps de navire de pêche**

L'assurance des corps de navires de pêche est calquée sur celle des corps de commerce. Ainsi, il y a des conditions générales d'assurance « TOUS RISQUES », mais également des clauses additionnelles pour des garanties limitées « FAP SAUF » (Franc d'Avaries Particulières Sauf Evénements Majeurs), « FAP ABSOLUMENT », « FA ABSOLUMENT » et « PERTE TOTALE ET DELAISSEMENT ».

L'imprimé « TOUS RISQUES » est divisé en neuf chapitres et comprend vingt-neuf articles :

- le premier chapitre traite de l' « Etendue de l'assurance » ;
- le deuxième chapitre, du « Temps et lieux de l'assurance » ;
- le troisième chapitre, de la « Valeur d'assurance » ;
- le quatrième chapitre, des « Droits et obligations des parties » ;
- le cinquième chapitre, de la « Constatation des pertes et dommages » ;

- le sixième chapitre, de la « Détermination de l'indemnité d'assurance » ;
- le septième chapitre, du « Règlement de l'indemnité » ;
- le huitième chapitre, des « Dispositions de procédure » ;
- le neuvième chapitre, de l'« Assurance de plusieurs navires sur une même police ».

L'objet de l'assurance est la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré, c'est-à-dire au corps du navire et aux appareils moteurs, mais également au matériel de pêche et armement spécial.

Pour tenir compte des besoins propres à la pêche artisanale, les assureurs mettent à la disposition des armateurs concernés un imprimé destiné à couvrir les navires de pêche d'un tonnage inférieur à 150 tonneaux de jauge brute.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse de l'étendue des garanties des différentes polices :

Risques Garanties	Avaries particulières	Avaries communes	Perte totale et délaissement	Les recours des tiers pour dommages matériels directs	Les dépenses d'assistance et de sauvetage
Tous risques	X	X	X	X	X
FAP Sauf	X*	X	X	X	X
FAP Absolument		X	X	X	X
FA absolument			X	X	X
Perte totale et délaissement			X		X

\*énumération limitative des avaries particulières

**Tableau 1: Récapitulatif de l'étendue des garanties des polices sur corps maritimes, lacustres et fluviaux**

### 3- La police d'assurance corps de plaisance

Les assurances des bateaux de plaisance ne relèvent pas des dispositions relatives aux Assurances maritime et transports mais plutôt de celles relatives aux Assurances Terrestres.

Les bateaux de plaisance sont ainsi assurés dans le cadre de contrats Multirisques Habitation ou Multirisques du Chef de Famille qui regroupent les principales garanties Dommages, Responsabilité Civile et Risques Divers dont a besoin un particulier. Ces contrats s'étendent automatiquement et, le plus souvent sans surprime, aux activités

liées à l'utilisation d'un bateau de plaisance de dimension réduite : embarcation à rames, voiliers d'une taille inférieure à une certaine longueur (de cinq à huit mètres selon les contrats), bateaux à moteur dont la puissance est inférieure à un certain nombre de chevaux vapeurs (3, 4 ou 5 suivant les contrats habituels).

Seuls les bateaux de plus grande dimension ou de plus grande puissance sont assurés par un contrat spécifique. Un contrat type existe pour les bateaux de plaisance de navigation intérieure, c'est-à-dire ceux qui naviguent sur les rivières, lacs ou canaux à l'exclusion de toute navigation maritime.

Pour les bateaux de plaisance destinés à naviguer en mer, qui constituent la grande majorité des unités assurables, chaque compagnie d'assurance rédige ses propres Conditions Générales.

### **C- Les polices d'assurance responsabilité civile**

#### **1-La responsabilité civile des armateurs et transporteurs**

##### **a) Les polices classiques**

Face à la couverture que les P&I Clubs proposent et qui sera examiné plus bas, les assureurs traditionnels offrent une alternative aux armateurs et transporteurs maritimes en mettant à leur disposition des polices d'assurances destinées à couvrir spécifiquement, et non en complément des garanties contenues dans les polices « corps de navire », leur responsabilité civile à travers :

- police d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer (à l'exclusion des navires de pêche et de plaisance) ;
- police d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de pêche ;
- police d'assurance maritime couvrant la responsabilité du transporteur maritime ;
- police d'assurance maritime de la responsabilité civile de l'affréteur de navire de mer (autre que l'affrètement coque nue).

Ces polices ont l'avantage d'être des contrats à primes fixes et leur champ d'application est aussi large que possible et englobe dans la couverture, les recours pour dommages corporels et matériels exercés contre le navire, soit par des cocontractants, soit par des tiers, à la suite de tout événement.

### **b) Les « Protection and Indemnity Clubs (P & I Clubs) »**

Les « Protection and Indemnity Clubs », en langage courant, P&I Clubs, sont des mutuelles d'armateurs créées en Angleterre au milieu du XIXème siècle pour couvrir la responsabilité civile des armateurs et des affréteurs de navires que les assureurs traditionnels dits « à prime fixes » ne garantissaient pas.

Actuellement, les P&I Clubs couvrent **90%** des risques maritimes RC, mais semblent devoir être de plus en plus confrontés à la concurrence des assureurs traditionnels.

Le principe de fixation des primes est le suivant: au début de chaque exercice, le conseil d'administration du P&I Club, constitué des principaux armateurs, se réunit pour décider du montant des primes qui est appelé, à titre provisionnel, à hauteur d'environ 80% du total des sinistres payés au cours de l'année précédente.

Si cette somme s'avère insuffisante à la fin de l'exercice, il est procédé à un rappel de primes pour clore les comptes. Puis, deux ou trois ans après, si nécessaire, il est procédé à un rappel de cotisations en fonction du montant des sinistres survenus au titre de l'exercice considéré. En cas de sinistralité moindre, le surplus des cotisations perçues initialement alimente le fonds de réserve du Club.

Pour faire face à l'augmentation des plafonds de garanties exigée par les Conventions internationales sur la Limitation de la responsabilité des armateurs (Convention de 1976 révisée en 1996) et à la demande des autorités internationales de régulation des activités d'assurances, les P&I Clubs se dotent maintenant de réserves financières libres de tout engagement, contrôlables par les agences de notation (Standard & Poors, Fitch, Moody's, Morgan Stanley).

### **D- Les polices anglo-saxonnes : Les « Institute Cargo Clauses » ou polices de Londres**

#### **1- Conception**

Les clauses anglaises se réfèrent au « Marine Insurance Act » de 1906 qui dans la tradition britannique privilégie la coutume, les usages établis. Ce texte ne veut pas tout réglementer comme le Code des assurances français mais tient compte de l'évolution de la

pratique exprimée dans les décisions des arbitres maritimes ou les rapports des « dispatchers ».

Cet ensemble d'usages et de coutumes, dont certains remontent au 18<sup>e</sup> siècle s'enrichit au fur et à mesure des années par addition de décisions. Ce souci de coller à la pratique au détriment de la logique rend difficile la compréhension des clauses anglaises si l'on se place dans une compréhension française plaçant en avant la logique et les définitions.

## 2- Essai de comparaison avec les polices françaises

Les clauses françaises reposaient à l'origine sur la notion de « fortune de mer » qui constituait la base du « Tous risques » français.

Les clauses anglaises quant à elles portaient de la notion de « Named perils » (périls dénommés). De ce fait, il est extrêmement difficile de comparer les risques couverts ou non par l'approche anglaise ou l'approche française.

Dans la conception française avec la garantie « Tous risques » tout ce qui n'est pas exclu expressément est couvert ; c'est à l'assureur d'apporter la preuve que la garantie n'est pas acquise.

À l'inverse, l'approche anglaise procède du concept d'énumération des risques couverts. Selon les usages de la « Common law », il est nécessaire que le dommage provienne d'un risque couvert énuméré dans le contrat. Par conséquent, c'est à l'assuré d'apporter la preuve que le dommage ou la perte subis provient de l'un des risques énumérés. Cette preuve n'est pas toujours facile, surtout dans le cas des avaries occultes et des manquants.

Il existe trois clauses principales « Institute Cargo Clauses » (ICC) :

- l'ICC « A » qui s'apparentent au « Tous Risques » français
- l'ICC « B » qui correspondent aux conditions « FAP Sauf » (ou accidents caractérisés) + mouille par eau de mer + jet à la mer et enlèvement par la mer
- l'ICC « C » qui correspond plus au « FAP Sauf » (ou accidents caractérisés) français (cf. **Annexe 4**).

## **E- Les types des contrats**

### **1- La police au voyage**

Cette police couvre des marchandises sur un trajet déterminé et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le moyen de transport, les points de départ et de destination sont connus : le risque est bien délimité.

Le contrat est souscrit pour la durée du voyage.

### **2- La police à alimenter**

Cette police quant à elle couvre un quantum déterminé (valeur totale des marchandises et nombre d'expéditions prévues) pour une durée indéterminée.

Elle convient pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée (exemple des usines clé en main).

### **3- La police d'abonnement**

Encore appelé police flottante, elle couvre toutes les expéditions de l'assuré et ceci quels que soient les lieux de départ et de destination, les modes de transport et les objets transportés.

C'est une police annuelle qui est renouvelée par tacite reconduction.

### **4- La police tiers chargeurs**

C'est une forme de police d'abonnement souscrite par les compagnies de navigation, les commissionnaires de transport, les transitaires, les transporteurs routiers en leur nom et pour le compte de leurs clients dans le but de garantir les marchandises que ces derniers leur ont confiées.

À la différence de la police d'abonnement classique, la couverture de la police « tiers chargeurs » n'est pas automatique.

## **Section III : La réassurance de la branche maritime et transports**

### **Paragraphe I : Aperçu de la réassurance en général**

#### **A- Définition et intérêt de la réassurance**

## 1- Bref Historique

L'histoire de la réassurance est étroitement liée à celle de l'assurance. Cependant la réassurance n'est apparue réellement que bien après la naissance de l'assurance. En remontant la chronologie de l'assurance Transports, tenue pour la plus ancienne des branches d'assurance comme indiqué dans les lignes précédentes, il semble que l'on trouve un contrat de réassurance conclu en 1370.

Par ailleurs, c'est le 15 décembre 1821 qu'est mis en place le premier traité de réassurance dans la branche incendie, obligatoire pour les deux (02) parties, signé entre la Royale de Paris et les Propriétaires Réunis de Bruxelles et qui couvre l'intégralité du portefeuille de la compagnie.

En 1829 apparaît pour la première fois, dans une convention de réassurance souscrite dans la branche incendie, la clause dite « d'arbitrage », expression contractuelle d'un droit coutumier qui donne la mesure des rapports d'extrême bonne foi qui lieront désormais assureurs et réassureurs.

La réassurance incendie va se développer de façon importante à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et plus particulièrement suite à divers incendies de grande ampleur comme l'incendie de Hambourg le 04 mai 1842 qui a détruit un quart de la ville et laissé 20 000 habitants sans logement ou l'incendie de Glarus en Suisse survenu le 10 mai 1861 qui a détruit deux tiers de la ville.

Les mécanismes de solidarité tels que des fonds mis en place avant ces événements montrent alors leurs limites, et le besoin de diversifier ou mutualiser sur une zone géographique plus large se fait ressentir. A cela va s'ajouter l'essor industriel et commercial qui va permettre la création en Allemagne des premiers réassureurs professionnels : en 1843 la Weseler Rückversicherung-Verin, société captive de la Rheinische Güterassekuranz, mais surtout en 1846 création du premier réassureur professionnel la Kölnische Rückversicherungs-Gesellschaft AG.

À noter qu'avant l'apparition d'entreprises dédiées à la réassurance, les opérations de réassurance étaient conclues entre assureurs directs.

Il faut attendre la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle pour trouver la trace de l'existence de la réassurance vie.

Le XIX<sup>e</sup> siècle peut être considéré comme la période la plus fertile dans le développement des compagnies d'assurance et de réassurance. Nous noterons, au passage, les dates suivantes relatives à la création d'importantes sociétés de réassurance, ainsi qu'à divers faits manquants :

- le 02 novembre 1852, signature du premier contrat professionnel de réassurance ;
- en 1854, la Kölnische Rück est autorisée à souscrire des contrats de réassurance dans la branche grêle et dans la branche vie
- création en 1863 de la Compagnie Suisse de Réassurance et en France de la Caisse générale de la réassurance.

Dans les années 1870, la réassurance se sophistique et l'on commence à intéresser plusieurs réassureurs dans le même traité.

En 1871, la Lloyd's devient par acte gouvernemental une corporation.

En 1880 est créée la Münchener Rück (Munich Re).

De nombreuses compagnies furent alors créées dans la zone germanophone (comme Aachener Rück en 1853, Frankfurter Rück en 1857), ce qui explique le poids toujours important des réassureurs allemands et suisses, à notre époque.

Dans les années 1880, à Londres, certains assureurs britanniques auraient envisagé les conséquences pécuniaires d'une conflagration dans la branche incendie et souscrit le premier traité de réassurance dit non proportionnelle (véritable assurance de l'assureur, couvrant les dommages causés par un seul et même incendie au-delà d'un certain montant, et ceci en échange d'une prime spéciale).

Cette technique non proportionnelle va ensuite connaître un extraordinaire essor avec les affaires de responsabilité civile.

En 1884, la Société Anonyme de Réassurance contre l'incendie est fondée.

En 1894, la Nordish (Danemark) est créée.

En 1970, la création de la SCOR, société française.

## 2- Définitions

Certains auteurs ont essayé de donner une définition à la réassurance. Nous en retiendrons quelques-uns :

- « Assureur de l'assureur » comme le définit le Code de commerce allemand ;

- « Contrat par lequel, moyennant une certaine prime, l'assureur se décharge sur autrui des risques dont il s'est rendu responsable. Il s'agit d'un contrat nouveau distinct du premier contrat souscrit par l'assuré, qui demeure valable dans tous ses effets » ou encore « les risques cédés par l'assureur forment entre l'assureur et le réassureur la matière d'un contrat nouveau totalement distinct du premier qui n'en subsiste pas moins dans toute sa force, la chose ne concerne ne rien l'assuré primitif, lequel n'est pas intervenu dans le nouveau contrat. Il suit de là que l'assuré ne peut exercer sur le réassureur, ni action directe, ni privilège ». (Balthazar-Marie Emerigon, 1725-1785) ;
- « contrat par lequel un réassureur (dit cessionnaire) vis-à-vis d'un assureur professionnel (dit cédant) qui répond seul et intégralement vis-à-vis des assurés des risques par lui assurés, prend en charge moyennant rémunération, tout ou partie de ce risque, s'engageant à lui rembourser dans les conditions déterminées, tout ou partie des sommes versées aux assurés à titre de sinistre » ;

Cette dernière définition nous permet dès à présent de mettre en lumière certaines caractéristiques de la réassurance, à savoir :

- l'assureur demeure le seul responsable envers l'assuré ;
- le réassureur a un contrat avec l'assureur qu'il se doit d'honorer ;
- la réassurance est régie par le droit du contrat ;
- dans un contrat de réassurance, il est nécessaire de définir l'engagement du réassureur, les conditions d'intervention et le prix versé au réassureur en compensation de sa prestation.

### **3- Intérêt de la réassurance**

#### **a) Limitation du risque par l'assureur et augmentation de sa capacité de souscription**

- la réassurance rend plus homogènes les communautés de risques conservés en prenant en charge une part importante des affaires de large étendue assumées par l'assureur;

- la réassurance permet de limiter la charge des sinistres de l'assureur, dans les cas où les indemnités qu'il pourrait avoir à supporter ne sont pas fixées à l'avance (cas des assurances de responsabilité civile) ;
- la réassurance permet à l'assureur d'augmenter sans crainte ses possibilités de souscriptions ;
- la réassurance facilite grandement l'ouverture des branches nouvelles s'il s'agit de risques méconnus ;
- la réassurance va créer « des pools » de distribution pour « pulvériser » au maximum les risques lorsqu'ils sont très importants ;
- la réassurance contribue à répartir sur le marché mondial les risques qui dépassent la capacité des assureurs sur un marché local.
- la réassurance permet de réaliser une véritable compensation mondiale des risques les plus lourds dans le domaine des sinistres catastrophiques.

#### **b) Autres finalités de la réassurance**

##### *- Finalité de "Trésorerie"*

La réassurance allège considérablement la trésorerie de l'assureur par les dépôts de garantie que doit constituer le réassureur.

Par ailleurs l'assureur a la possibilité de réclamer aux réassureurs, le paiement de leur part sur un sinistre majeur, sans attendre l'établissement des comptes de cession. C'est le « sinistre au comptant » dont le paiement aide l'assureur à désintéresser l'assuré sinistré sans compromettre lourdement sa trésorerie.

##### *- Finalité de "Protection de bilan"*

Le traité « stop-loss » permet non pas de garantir le bénéfice de l'assureur dans la ou les branche(s) concernée(s), mais de limiter sa perte dans la dite branche, permettant ainsi à l'assureur de protéger son bilan.

## **B- Différents modes de réassurance**

### **1-La réassurance facultative**

Historiquement, la plus ancienne et la plus simple, cette réassurance se caractérise par le fait que les assureurs proposent leurs risques un par un aux réassureurs, au fur et à mesure que naissent leurs besoins.

Dans ce mode de réassurance, l'assureur et le réassureur sont respectivement libres de céder ou d'accepter le risque.

La réassurance facultative est principalement utilisée pour couvrir:

- des grands risques pour lesquels les sommes assurées dépassent largement la capacité de souscription de la compagnie (par exemple: risques industriels) ;
- des risques spéciaux nécessitant une connaissance de spécialistes ;
- des risques technologiques ;
- des risques exclus de traités pour des raisons diverses ;
- des risques rarement souscrits par la compagnie, mais acceptés à titre commercial exceptionnel et pour lesquels la compagnie ne dispose pas de capacité traité (par exemple: corps maritimes pour une compagnie spécialisée dans l'automobile).

Les formes de réassurance proportionnelles et non proportionnelles que nous verrons dans les points qui suivent peuvent être appliquées aux affaires facultatives. Traditionnellement c'est la forme proportionnelle qui est la plus usitée, mais de plus en plus, en raison des nombreuses catastrophes, les réassureurs offrent des couvertures facultatives non proportionnelles.

### **2-La réassurance obligatoire**

Dans ce type de réassurance, à la différence de la réassurance facultative, l'accord de réassurance entre la Cédante et le Réassureur est matérialisé par un écrit signé par les deux (02) parties, appelé « Traité de Réassurance ».

La Cédante s'oblige à céder au réassureur, qui s'oblige à les accepter, tous les risques visés par le traité de réassurance durant sa période de couverture (six mois, douze mois ou dix-huit mois), d'où le caractère obligatoire de cette réassurance.

Le traité couvre une ou plusieurs branches. C'est le plus couramment utilisé et l'on parle plus simplement de traité de réassurance et ceci sans ajouter l'épithète « obligatoire ». C'est en fait uniquement lorsqu'il ne s'agit pas d'un traité obligatoire qu'on doit apporter une précision.

### **3-La réassurance facultative obligatoire**

Formule intermédiaire entre la réassurance obligatoire et la réassurance facultative, ce type de traité (appelé « facob » ou « open-cover » en anglais c'est-à-dire couverture ouverte) est un contrat où la relation des parties n'est pas égale.

Dès lors que les cessions facultatives dans une branche atteignent une certaine fréquence, la cédante s'efforce d'obtenir une couverture réassurance facob. La cédante a la possibilité, mais non l'obligation, de céder certains risques au traité, tandis que le réassureur a l'obligation d'accepter tous les risques cédés.

Bien que le Facob soit l'équivalente de l'open cover il existe néanmoins une nuance.

En effet dans le premier cas l'engagement du traité est fixé en fonction du plein conservé par la cédante et en principe il ne doit être utilisé que lorsque la capacité normale de souscription (conservation + réassurance obligatoire) a été absorbée.

Dans le second cas il s'agit d'une capacité additionnelle que la cédante peut utiliser comme elle le désire, sans référence à son plein de conservation et sans que sa capacité normale de souscription ait été utilisée.

## **C- Nature des contrats de réassurance**

### **1- La réassurance proportionnelle**

Encore appelée réassurance de capitaux, elle se caractérise par la prise en charge par le réassureur d'une proportion d'un risque moyennant une proportion identique de la prime payée par l'assuré et le paiement, en cas de réalisation du risque, l'indemnité du sinistre dans la même proportion. On distingue deux (02) formes de réassurance

proportionnelle, l'une dite en « Quote part » (Quota share en anglais) et l'autre dite en « Excédent de plein » (surplus en anglais).

a) **Traité Quote part ou traité en participation**

C'est la forme la plus simple de la réassurance. Le réassureur prend en charge sur tous les risques du portefeuille une proportion constante de ceux-ci; en échange de ce service il reçoit la même proportion des primes.

L'assureur cède donc la même part sur des risques faibles et sur des risques importants, ce qui a pour effet que le profil de portefeuille conservé par l'assureur est semblable au profil du portefeuille initial ainsi qu'à celui du portefeuille accepté par le réassureur. Seul le niveau des engagements reste différent.

b) **Traité en Excédent de plein**

Dans ce traité, le réassureur prend en charge uniquement la portion des risques dépassant un niveau de capital appelé plein de rétention (ou plein de conservation) ; en échange de ce service il reçoit, sur chaque risque concerné, la proportion de prime correspondant à la même proportion du dépassement accepté dans le capital assuré.

L'assureur fixe un tableau de pleins, limites de ses engagements selon la catégorie et les caractéristiques de l'affaire proposée.

Pour chaque risque, il y a donc une répartition des engagements entre Assureur et Réassureur. Cette répartition s'appliquera tant sur les primes que sur tous les sinistres survenus sur ledit risque pris isolément, même sur les tous petits sinistres.

**2- La réassurance non proportionnelle**

Ce qui différencie la réassurance proportionnelle de la réassurance non proportionnelle c'est que cette dernière s'applique aux sinistres. Le principe de base est que la cédante supporte seule la charge de sinistre inférieure ou égale à une limite appelée franchise ou priorité, et les réassureurs prennent en charge tout montant supérieur à ladite limite. Toutefois, les réassureurs eux-mêmes peuvent limiter la garantie ainsi accordée à la cédante (fixation d'une portée), pour laquelle celle-ci paie une prime qui est sans rapport avec les engagements relatifs assurés par les réassureurs.

Elle comprend l'ensemble des traités en Excédents de sinistres (Excess of loss en anglais) et ceux Excédent de perte annuelle (Stop Loss en anglais).

a) **Excédent de sinistres par risque / par évènement**

Dans l'Excédent de sinistres par risque, chaque sinistre sera considéré individuellement, et la cédante prendra à sa charge autant de fois sa Priorité qu'il y a de polices sinistrées.

Tandis que dans un Excédent de sinistre par évènement la cédante supportera une seule fois sa Priorité par évènement.

La distinction est importante. En effet il s'agit de bien définir ce que le réassureur entend par « évènement », et de délimiter celui-ci dans l'espace et dans le temps (clause des 72 heures ou autre y relative).

Ces précisions figurent toujours dans tout Traité destiné à fonctionner par évènement.

Ayant effectué ce découpage dans le temps et dans l'espace, il sera mis à la charge de la cédante sa priorité pour chacun des « évènements » ainsi délimités. Elle aura sans doute un peu plus de « franchises » à sa charge (en cas de plusieurs évènements), mais c'est nettement mieux que de supporter une franchise par police.

b) **Excédent de perte annuelle**

Le Stop-Loss (ou Excédent de Perte) intervient lorsque la cédante cherche à se prémunir contre les mauvais résultats non plus en s'attaquant aux montants des sinistres mais en s'attaquant aux résultats eux-mêmes.

Cette réassurance contribue ainsi au maintien des marges de solvabilité.

Ici «l'évènement» est constitué par l'ensemble des polices sinistrées pendant la période de référence du traité.

Généralement les limites de ce type de traité ne sont pas exprimées sous la forme d'un montant mais d'un rapport sinistres sur primes (exprimé en pourcentage) ou sinistres sur capitaux. Il peut arriver que les limites des Stop-Loss soient définies doublement, par un rapport sinistres à primes et par un montant. La limite retenue étant la valeur minimum ou maximum selon ce qui est conclu dans le traité.

## **D- Les acteurs du marché de la réassurance**

### **1- Les assureurs**

Il s'agit des compagnies d'assurance encore appelées cédantes.

Ce sont des Compagnies d'assurances et de réassurance qui en réalité, exercent une activité principale qu'est l'assurance directe, l'activité de réassurance n'étant que très limitée ou même inexistante.

Elles font alors essentiellement de la réassurance passive, c'est-à-dire la cession de leurs excédents d'engagements à des compagnies de réassurance qui sont des réassureurs professionnels.

Cependant il peut arriver également que ces sociétés fassent des acceptations en réassurance, on parle dans ce cas de réassurance active.

### **2- Les réassureurs professionnels**

Les réassureurs professionnels ne pratiquent pas l'assurance directe. Leur spécialité est la réassurance active, c'est-à-dire l'acceptation des cessions que leur font les sociétés d'assurances.

Ils n'interviennent que sur le marché de la réassurance. Leur champ d'action se situe à l'échelle régionale, continentale ou mondiale.

A cet effet, ils ont un vaste réseau de relations d'affaires qui leur permet par la multiplication des échanges de réaliser l'équilibre technique de leurs souscriptions. Leur rôle premier est d'assister et de soutenir financièrement les assureurs en cas de coup dur.

### **3- Les courtiers de réassurance**

Ce sont des personnes physiques ou morales qui placent des affaires de réassurance, en vertu d'un mandat, soit des cédantes, soit plus rarement des réassureurs (cas de la rétrocession).

Le courtier ne prend aucun engagement sur les affaires qu'il place. Une fois la cession faite à un réassureur, le courtier perçoit sa commission auprès de ce dernier qui la supporte seul.

#### **4- Les rétrocessionnaires**

Comme les sociétés d'assurances, les sociétés de réassurance ont également recours à la réassurance pour assurer leur équilibre financier. Au moyen donc de la récession les réassureurs cèdent moyennant rétribution (primes), une partie des risques souscrits à d'autres réassureurs appelés rétrocessionnaires.

#### **Paragraphe II : La réassurance spécifique de la branche transport**

Comme nous avons pu le constater dans lignes ci-dessus les premiers polices d'assurances sont nés avec l'assurance maritime dès 1329 à Florence, ensuite en 1347 à Gênes. Il en est de même pour la réassurance qui semble-t-il fait son apparition dès 1370, à travers une opération qui avait pour objet de couvrir une partie d'une police d'assurance maritime. Au XVIII<sup>e</sup> siècle il est d'usage fréquent d'utiliser la réassurance dans le secteur maritime et de nombreux textes législatifs ou réglementaires en font état.

#### **A- Type de réassurances**

La réassurance dans la branche maritime et transports s'opère sous la forme de traités et facultative.

##### **1- Réassurance Traité**

##### **a) Traité proportionnel**

Tandis que pour la réassurance des corps de navires les traités en excédent de plein peuvent être considérés plus usuels que les contrats en quote-part, nous constatons que la combinaison quote-part/excédent est la forme la plus courante en facultés. Ce sont des considérations d'ordre administratif qui déterminent les systèmes de couverture : dans le domaine des corps de navire, le contrôle et l'établissement des accumulations ne présentent que des difficultés mineures ; même les ajustements subséquents ne causent pas de grands problèmes. Les sinistres se répartiront proportionnellement aux sommes assurées, cette répartition reste invariable pendant douze (12) mois dans la plupart des cas. Par contre, le contrôle des accumulations dans le domaine des facultés, non seulement dans les ports mais surtout sur un navire ou un autre moyen de transport donné, pose des problèmes presque insolubles. Avant tout, les ajustements postérieurs pour tenir compte de différents envois de marchandises sur le même navire sont très laborieux, puisque dans le cas de l'excédent de sommes la cession correspondante doit être refaite complètement. En

opérant avec le système d'excédents de sommes, la répartition des sinistres, qui sont d'ailleurs très fréquents, s'établit dans une proportion différente pour chaque cession.

#### **b) Traité non proportionnel**

Dans la réassurance des facultés, les contrats en excédent de sinistre sont utilisés, surtout quand il s'agit de protéger la rétention de la cédante contre les accumulations imprévues, que ce soit dans les ports (incendie, tremblement de terre, etc. ou sur un seul et même moyen de transport (naufnage d'un navire avec toute sa cargaison). Des excédents de sinistres du genre working XL sont utilisés pour couvrir la rétention après l'application d'un traité proportionnel (rarement utilisé uniquement).

Pour la réassurance des corps, il existe généralement des couvertures en excédent de sinistre du genre catastrophe (collision de bateau, raz de marée, ouragan, accumulation entre bateaux et marchandises).

Le stop loss est pratiquement inconnu en réassurance.

#### **c) Réassurance facultative**

Il est courant de que les affaires des cédantes en transport soient placées en réassurance facultative. Le plus souvent pour rechercher des capacités additionnelles compte tenu de l'importance des capitaux généralement en jeu.

La réassurance facultative peut également être envisagée pour des risques exclus des traités (marchandises dangereuses, corps d'un certain âge etc.).

**2<sup>ème</sup> partie : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE  
SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES  
DE CONTINENTAL RE BUREAU D'ABIDJAN DANS  
LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORT ET  
RECOMMANDATIONS POUR SON  
AMÉLIORATION**

Après avoir situé le cadre général du transport, les risques qui minent cette activité et qu'il est indispensable d'assurer pour éviter ou limiter toute perte financière nous allons analyser dans cette deuxième partie la politique de souscription dans cette branche et celle spécifique à Continental Re Bureau d'Abidjan (chapitre I) et faire des recommandations pour l'améliorer (chapitre II).

## **Chapitre I : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES DANS LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORTS**

L'analyse de la politique de souscription des affaires facultatives dans la branche maritime du Bureau d'Abidjan de Continental Re s'entend dans un premier lieu de l'examen du cadre général de souscription et de la politique de souscription actuelle (section I), en vue de mettre en lumière dans un second lieu les difficultés rencontrées par la société (section II).

### **Section I : Examen du cadre général de souscription et de la politique de souscription des affaires facultatives dans branche maritime et transport**

#### **Paragraphe I : Le cadre général de la souscription**

##### **A- Cadre juridique et réglementaire**

##### **1- Un texte réglementaire : le Code CIMA**

Malgré l'ancienneté des opérations de réassurance et son poids économique, la réassurance est restée longtemps peu ou pas réglementée. En Europe ce n'est qu'à partir de 2005 qu'une réglementation spécifique a été introduite. Dans la zone CIMA, ce n'est que 20 ans après la publication du code des assurances CIMA soit en 2015 qu'un livre entier consacrée à la réassurance y a été ajouté. Le livre VIII puisque c'est de lui qu'il s'agit, du code des assurances CIMA, régit donc les activités de réassurance dans la zone CIMA. Il comprend 2 titres et 44 articles articulés autour de quatre (04) chapitres qui sont :

- Chapitre I : Dispositions générales
- Chapitre II : Règles de constitution et de fonctionnement
- Chapitre III : Accords de coopération et d'échanges d'informations
- Chapitre IV : Régime financier

Toutes les sociétés de réassurance y compris les succursales, bureaux de représentation ou de liaison, basés sur le territoire d'un Etat membre de la CIMA sont donc soumis à ces dispositions.

Ainsi il ressort de l'article 802 du code des assurances CIMA que les sociétés de réassurance qui désirent opérer dans la zone CIMA doivent être constituées sous la forme d'une société anonyme exclusion faite de celle à forme unipersonnelle et à l'exception des sociétés de réassurance multilatérales, panafricaines et les mutuelles mentionnées à l'article 330-41 du code des assurances CIMA.

Par ailleurs l'exercice de l'activité par une société de réassurance est autorisé sur agrément de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA), tel qu'il est mentionné à l'article 804 du code des assurances CIMA, soit pour des opérations de réassurance non vie, soit pour des opérations vie, soit pour l'ensemble de ces opérations. Les dirigeants et administrateurs également doivent faire l'objet d'agrément auprès de la CRCA (article 808 du code CIMA)

En outre l'article 810 du code des assurances CIMA, stipule que le capital social minimum requis pour une société de réassurance est fixé à **10 milliards FCFA (16,55 millions USD)**, hors apports en nature. La moitié de ce capital au moins doit être versée par les actionnaires avant la constitution définitive de la société. Un délai de trois (03) ans, à compter de l'immatriculation au registre du commerce, lui est ensuite consenti pour compléter ce capital. Les succursales de réassurance, les bureaux de souscription ou de liaison des compagnies dont le siège se trouve hors d'un des Etats membres de la CIMA quant à eux, sont soumis à une garantie financière d'un montant minimum égal à **1 milliard FCFA (1,65 million USD)**. Enfin les entreprises de réassurance appartenant à un groupe ou à un réseau d'entreprises d'assurance qui réassurent uniquement les filiales du groupe ou les membres de ce groupe, les captives et pools de réassurance, doivent avoir un capital au moins égal au tiers du capital social minimum requis soit un tiers de **10 milliards FCFA**. Cependant lorsqu'elles ne conservent pas de risques, il n'y a pas d'exigence de capital pour ces entités.

Nous notons également que les dispositions du livre VIII ont été complétées par le règlement **001/R/CIMA/SG/2020** qui vient renforcer davantage le respect des obligations contractuelles existant entre assureurs et réassureurs.

## **2- Les autorités de contrôle**

Comme nous avons pu le voir dans le point précédent les sociétés de réassurance dont le siège social se situe sur le territoire d'un Etat membre de la CIMA, les succursales de réassurance, les bureaux de souscription, de représentation ou de liaison exerçant sur le territoire d'un Etat membre de la CIMA, sont soumis au contrôle de la CRCA.

Par ailleurs les Directions Nationales des Assurances sous la tutelle du ministère en charge des assurances, en tant que relais de la CRCA dans les différents états membres de la CIMA contribuent également à la mise en œuvre de ce contrôle.

## **3- La notation financière**

Bien que n'étant pas obligatoire pour opérer dans la zone CIMA la notation financière fait partie de plus en plus des éléments indispensables pour opérer dans le secteur de la réassurance. Le marché de la réassurance est en effet aujourd'hui très dépendant des agences de notation, et ceci principalement après la survenance aux Etats-Unis d'évènements majeurs tels les attentats du WTC (World Trade Center) et une série d'ouragans (Katrina, Rita, Wilma). Depuis 2006, la notation financière est devenue l'un des critères les plus importants dans le choix d'un réassureur, après les conditions tarifaires et techniques. Elle traduit la capacité du réassureur à faire face à ses engagements (régler des sinistres) mais également sa solidité financière.

L'un des objectifs des réassureurs est de convaincre de la sécurité qu'ils apportent, quand nous savons que dans un passé récent la faillite de certaines sociétés a ébranlé la profession, laissant des sinistres à la seule charge des assureurs<sup>7</sup>. De ce fait les cédantes exigent de plus en plus de leurs réassureurs, une sécurité de premier plan et il est devenu très difficile voire quasi impossible (sur certains marchés) pour un réassureur de souscrire des contrats sans être noté, et bien noté, c'est-à-dire au-dessus d'un certain seuil minimum. Ainsi chaque agence dispose de sa propre échelle de notation (**cf. Annexe 5**), qui tient compte de tous les indicateurs nécessaires pour l'évaluation des réassureurs, que ce soit au niveau de leur solidité financière, de la crédibilité des dirigeants, de la cohérence de la stratégie.

---

<sup>7</sup> L'exemple du réassureur Globe Re dont le siège était hors de la zone CIMA, qui a fait faillite laissant ses cédantes dont certaines du marché ivoirien seules face à des sinistres importants

Les principales agences de notation ont été créées dans les pays anglo-saxons ; elles se nomment Standard & Poor's, Moody's, Fitch et AM Best.

Dans la zone CIMA, la plupart des sociétés de réassurance y opérant sont notées quand bien même que le rating ne constitue par une exigence sur nos marchés. Cela peut se comprendre dans la mesure où la réassurance a une vocation internationale et que plusieurs de ces sociétés sont des filiales de grands réassureurs mondiaux (Munich Re, Swiss Re...) (cf. **Tableau N°2 ci-dessous**).

Réassureur	Pays	AM-Best	Standard & Poor's
Swiss Re	Suisse	A+ / Stable	AA- / Stable
Munich Re	Allemagne	A+ / Stable	AA- / Stable
Africa Re	Nigéria	A / Stable	A- / Stable
CICA Re	Togo	B / Stable	-
Continental Re	Nigéria	B+ / Stable	-
Ghana Re	Ghana	B / Stable	
Kenya Re	Kenya	B / Stable	
Zep Re (PTA Re)	Kenya	B++ / Stable	

*Source* : [www.atlas-mag.net/article/am-best-echelle-de-notation](http://www.atlas-mag.net/article/am-best-echelle-de-notation)

**Tableau 2:** Notation financière de quelques réassureurs opérant dans la zone CIMA

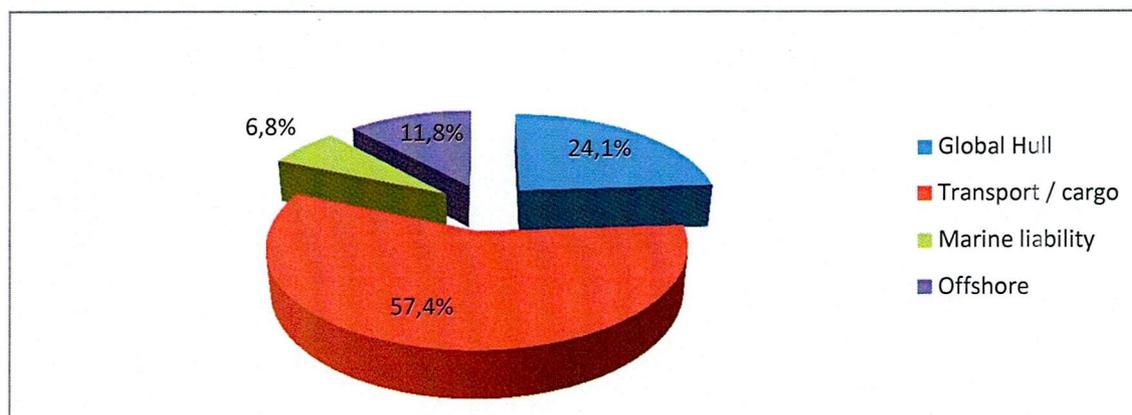
## **B- Cadre commercial**

### **1-Le marché mondial de l'assurance maritime et transport**

Sur le plan mondial les primes émises dans la branche maritime et transport pour l'exercice 2019 s'élèvent à environ **28,7 milliards USD** contre **28,9 milliards USD** pour l'exercice 2018 soit une régression de **0,9%**<sup>8</sup>. Cette baisse du volume des primes constatée devrait s'accroître à cause de la situation pandémique qui affecte le commerce mondial.

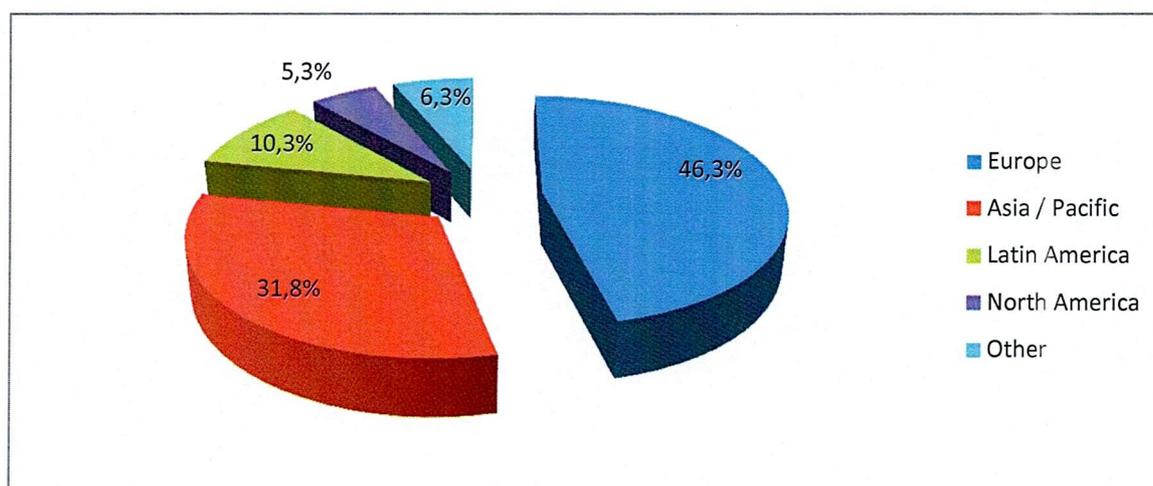
Les répartitions du chiffre d'affaires par ligne d'affaire (graphique N°1) et par région (graphique N°2) se présentent comme suit :

<sup>8</sup> Rapport IUMI 2020 STOCKHOLM



*Source : Rapport IUMI 2020 STOCKHOLM*

**Graphique 1:** Répartition par ligne d'affaire du marché mondial de l'assurance maritime et transports



*Source : Rapport IUMI 2020 STOCKHOLM*

**Graphique 2:** Répartition par région du marché mondial de l'assurance maritime et transports

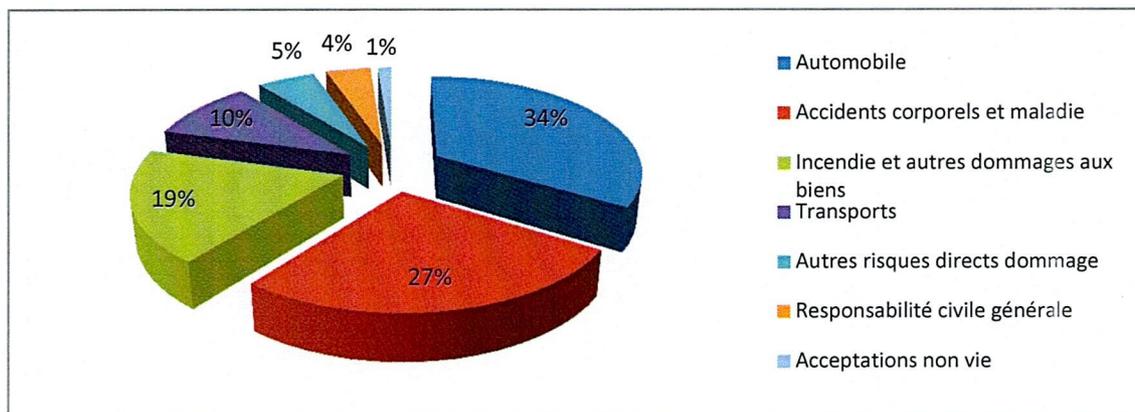
Nous constatons que l'essentiel des primes émises provient du transport de marchandises qui à lui seul fait plus de **50%** des primes totales.

Par ailleurs le marché est dominé par l'Europe et l'Asie qui totalisent **78,1%** des primes totales. La part de l'Afrique quant à elle est marginale, elle se comptabilise dans les **6,3%** des « autres » comprenant également le moyen orient.

## **2-Le marché de la zone CIMA**

Dans la zone CIMA les primes émises dans la branche maritime et transport en 2018 étaient de **79,41 milliards FCFA** contre **78,459 milliards FCFA** en 2017 soit une

progression de **1,2%**, bien qu'elle soit la 4<sup>ème</sup> branche pourvoyeuse de chiffres d'affaires après l'incendie :

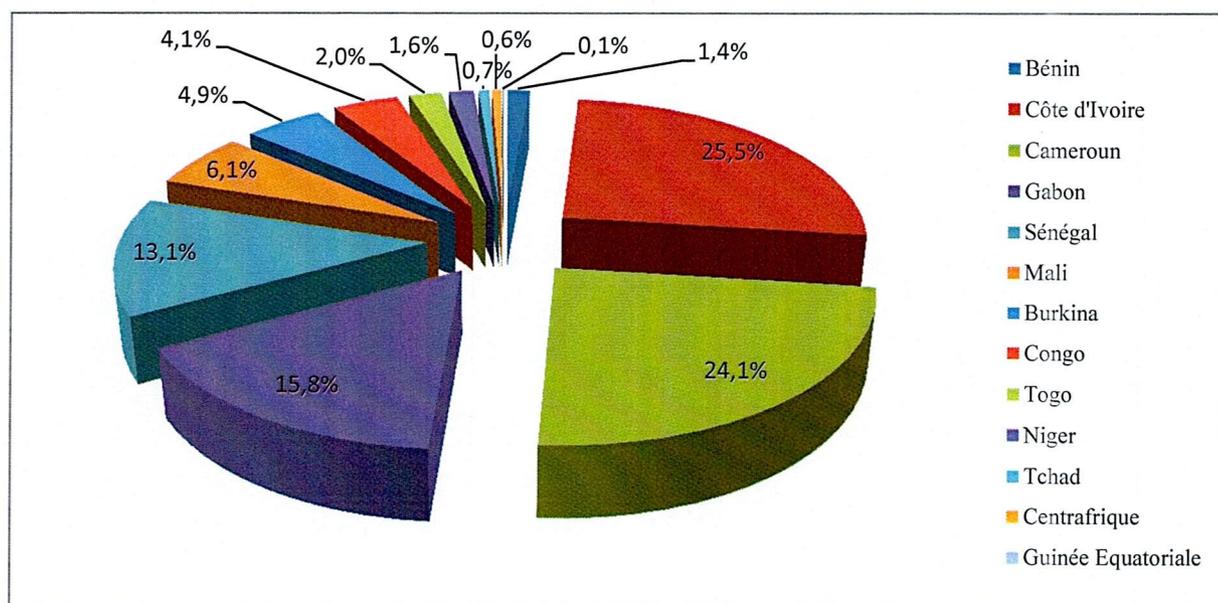


*Source : Rapport IUMI 2020 STOCKHOLM*

### **Graphique 3 : Répartition par branche des primes émises dans la zone CIMA**

En outre c'est la 2<sup>ème</sup> branche derrière l'automobile qui a un résultat d'exploitation excédentaire sur les exercices 2016, 2017, 2018.

Les plus gros marchés dans la branche sont la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Gabon et le Sénégal avec plus de **78,5%** des primes soit **62,4 milliards FCFA** tel que présenté par le graphique ci-dessous :



*Source : Rapport annuel 2018 du Secrétaire Général de la CIMA*

### **Graphique 4 : Répartition des primes émises par pays de la zone CIMA**

En ce qui concerne la partie réassurance nous notons que les primes cédées en réassurance représentent en moyenne environ **61%** des primes émises brutes (exercices

2016, 2017 et 2018). Il faut en outre préciser également que le résultat de réassurance dans la branche a été en faveur des réassureurs sur les exercices 2016, 2017 et 2018 avec **34,5 milliards FCFA en 2018**, 2<sup>ème</sup> après l'incendie.

Ces chiffres témoignent de ce qu'en dépit des perspectives négatives, la branche demeure une source non négligeable de chiffre d'affaires avec de bons résultats, tant pour les compagnies d'assurance que pour les sociétés de réassurance.

## **Paragraphe II : Présentation du cadre expérimental**

### **A- Présentation de Continental Reinsurance Plc**

#### **1- Historique**

Constituée au Nigeria en 1985, Continental Reinsurance Plc (Continental Re) est entrée en activité en tant que société privée de réassurance. Elle a démarré ses opérations en tant que société de réassurance générale à partir de janvier 1987 puis, en janvier 1990, elle est devenue réassureur multi-branches, proposant des couvertures en réassurance Vie et non-Vie, aussi bien sur la base de traités que de facultatives, offrant une gamme diversifiée d'activités et jouissant d'une large clientèle.

Dans sa volonté d'être reconnue comme le leader de la réassurance en Afrique, elle s'est transformée en une société ouverte à responsabilité limitée<sup>9</sup> en 2000 et, en 2007, a procédé à une opération de recapitalisation qui a fait passer son capital à 10 milliards de Nairas (14,5 milliards FCFA), avec une ouverture de son actionnariat aux investisseurs internationaux. Le 30 mai 2007, Continental Re Plc a été introduite à la bourse des valeurs du Nigeria.

Continental Re Plc c'est un chiffre d'affaires d'environ de **38,8 milliards Nairas (56,6 milliards FCFA)** et un rating **B+** (Bonne) attribué par AM BEST en 2019.

#### **2- Mission et vision**

Forte de l'expérience acquise en plus de 30 ans d'activité, Continental Re Plc a su développer un vaste réseau en Afrique, pour mieux servir ses clients. Toutes les activités qu'elle entreprend portent la marque de son engagement panafricain et de sa volonté de promouvoir la valeur locale.

<sup>9</sup> En anglais Plc (Public liability company) c'est l'équivalent chez les anglo-saxons de la société Anonyme  
*Mémoire de fin de formation par Valery KOTIA, 24<sup>ème</sup> Promotion DESSA / IIA 2018-2020*

Sa mission première est d'assurer une garantie et des services fiables en réassurance à ses clients, ainsi qu'une valeur durable aux actionnaires et aux différentes parties prenantes.

Sa vision est de devenir le premier acteur du marché panafricain de la Réassurance.

## **B- Organisation générale et structure du portefeuille de Continental Re Plc**

### **1- L'organisation générale**

Dans le souci de rendre ses services accessibles à l'ensemble des pays de l'Afrique, Continental Re en plus de son siège basé à Lagos (Nigéria), dispose de plusieurs bureaux régionaux qui constituent ces centres de souscription. Ce sont :

- **Bureau de Lagos (Nigéria)** : Gambie, Guinée Bissau, Sierra Léone, Libéria, Ghana, Guinée Equatoriale et Nigéria ;

- **Bureau de Douala (Cameroun)** : Tchad, République Centrafricaine, Gabon, Congo, République Démocratique du Congo et Cameroun ;

- **Bureau d'Abidjan (Côte d'Ivoire)** : Sénégal, Guinée, Mali, Niger, Burkina Faso, Bénin, Togo, le Cap Vert et Côte d'Ivoire ;

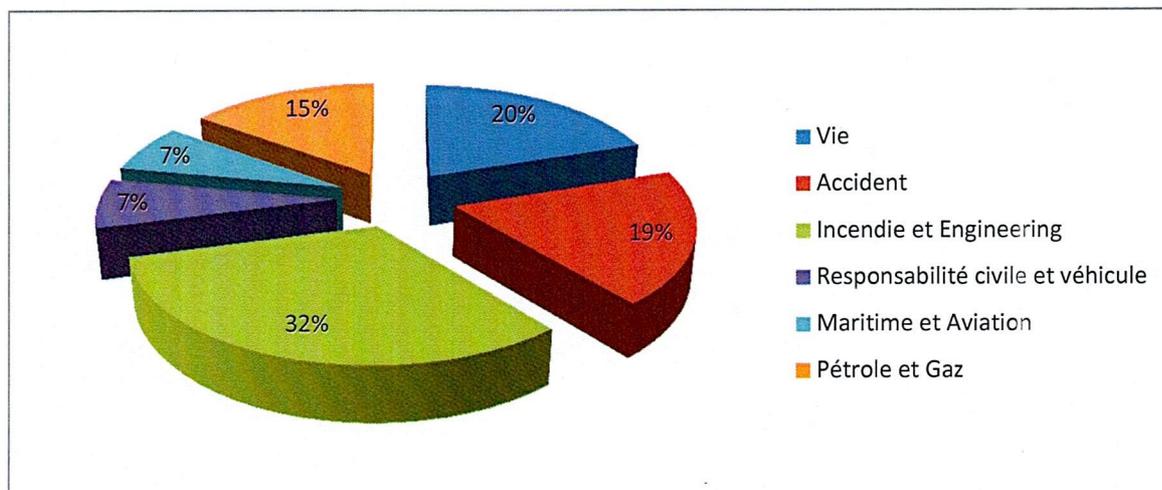
- **Bureau de Nairobi (Kenya)** : Egypte, Soudan, Soudan du sud, Ethiopie, Erythrée, Djibouti, Somalie, Ouganda, Rwanda, Burundi, Tanzanie, Seychelles et Kenya ;

- **Bureau de Tunis (Tunisie)** : Maroc, Algérie, Lybie, Mauritanie et Tunisie

- **Bureau de Gaborone (Botswana)** : Angola, Zambie, Malawi, Mozambique, Zimbabwe, Namibie, Afrique du Sud, Swaziland, Lesotho, Madagascar, Iles Maurice et Botswana

### **2- La structure du portefeuille**

Continental Re Plc est un réassureur multi-branches, proposant des capacités couvrant l'ensemble des branches d'activités non-Vie et Vie. La répartition par branche du chiffre d'affaires dominé par la branche Incendie et Engineering se présente comme suit :



*Source : Rapport annuel 2019 Continental Reinsurance*

### **Graphique 5: Répartition par branche du chiffre d'affaires de Continental Re**

Il faut noter également que les clients de Continental Re Plc bénéficient de services d'assistance technique en matière de souscription, de règlement de sinistres, mais également de conseils et de formation.

### **Paragraphe II : La politique de souscription des affaires facultatives dans la branche maritime et transports de Continental Re Bureau d'Abidjan**

#### **A- La Conception**

La politique de souscription peut se définir comme l'ensemble des principes généraux et spécifiques qui définissent la conduite à adopter par une compagnie d'assurance ou de réassurance en vue de s'engager dans l'acceptation ou le refus d'un risque.

Chez Continental Re la politique générale de souscription est décidée et conçue par le siège de la société à Lagos (Nigéria). Elle s'appuie sur le respect scrupuleux des directives de souscription et met en avant l'aspect technique plutôt que le chiffre d'affaires. C'est cette politique qui est appliquée dans les différentes filiales et représentation de Continental Re Plc y compris le Bureau d'Abidjan. La souscription dans les différentes branches obéit donc aux principes de cette politique général.

Cependant chaque branche ayant ses spécificités il existe une matérialisation de cette politique sous la forme d'un document dont dispose le souscripteur pour encadrer l'exercice de sa fonction.

Dans la branche maritime et transports il n'est pas dérogé à l'esprit de la politique générale de souscription, qui est donc mis en œuvre. Malheureusement, les directives de souscription spécifiques à la branche n'existent pas véritablement comme c'est le cas dans les branches Incendie et Engineering par exemple.

#### **B- Les risques souscrits**

Les risques qui peuvent faire l'objet de garantie sont soit ceux énumérés clairement dans le traité de rétrocession soit ceux qui ne sont explicitement pas exclus dudit traité et donc sont couverts d'office. Il s'agit notamment des risques sur facultés, risques sur corps maritimes et des risques de responsabilité civile du transporteur dans les limites de ce qui est prévu à l'article 278 du Code CIMA.

#### **C- La capacité de souscription**

La capacité de souscription des affaires facultatives est de **5 000 000 USD (2 760 000 000 FCFA)** par risque. Par ailleurs le cumul des facultés et/ou corps ne saurait excéder la somme de **5 000 000 USD (2 760 000 000 FCFA)**.

#### **D- Les exclusions**

Les risques exclus quant à eux sont clairement énumérés dans le traité de rétrocession. Il faut noter que ce traité a été rédigé selon les « Institute Cargo Clauses » (Clauses de Londres). En dehors de l'exclusion relative aux pertes ou dommages liés à la pandémie de coronavirus commune à toutes les branches, toutes les autres exclusions sont spécifiques à la branche maritime et transports.

#### **E- Les acteurs et leurs pouvoirs de souscription**

Pour ce qui est de la souscription dans la branche maritime et transport il n'existe pas véritablement de pouvoir de souscription décliné en montant de capitaux comme c'est le cas par exemple dans la branche Incendie et Engineering. Tout souscripteur a donc la possibilité d'engager la société à hauteur du montant maximale de la capacité (5 000 000 USD).

Cependant pour avoir une meilleure appréciation du risque et des avis contradictoires il est appliqué la technique du « Four eyes » qui consiste pour le souscripteur qui a été sollicité à requérir l'avis de la hiérarchie et/ou d'autres collègues sur l'affaire dont il a la charge.

## **F- Le processus de souscription**

### **1-La sollicitation**

La sollicitation dont fait l'objet Continental Re Bureau d'Abidjan arrive sous plusieurs formes et de plusieurs sources.

#### **a) Sources**

Continental Re Bureau d'Abidjan peut se voir interroger par plusieurs entités à savoir : les compagnies d'assurances, les courtiers en réassurance et d'autres sociétés de réassurance. Il s'agira pour Continental Re Bureau d'Abidjan d'apporter de la capacité soit en réassurance facultatives pure (aux compagnies d'assurance et courtier de réassurances) soit en rétrocession facultative (aux courtiers de réassurance et autres réassureurs). Il faut noter que ces sociétés (assurances et réassurances) peuvent être celles avec lesquelles Continental Re Bureau d'Abidjan a, soit un traité de réassurance pour les premières et un traité de rétrocession et/ou aucune forme contractuelle de collaboration à l'origine.

#### **b) Formes**

Les sollicitations peuvent arriver sous la forme de demande cotation et/ou demande (simple) de participation. Dans la première situation il s'agira après l'analyse de l'affaire sur laquelle Continental Re Bureau d'Abidjan a été interrogé, de faire la cotation du (des) risque(s) et proposer sa participation. Dans le second cas, proposer ou non sa participation.

### **2- L'appréciation du risque**

À ce niveau il s'agit pour le souscripteur de se faire une opinion du risque sur la base des informations que celui-ci a reçues. Pour ce faire le souscripteur donnera son point de vue sur les éléments suivants :

- la nature du risque : le risque est-il couvert ou exclu du traité de rétrocession ?
- la sinistralité : le rapport sinistres à primes est-il acceptable ?
- les garanties souhaitées : les garanties sont-elles dans le champ d'intervention de la Continental Re ?
- les capitaux assurés : la capacité de souscription permet-elle d'absorber le découvert ?
- la prime : est-elle suffisante ? le taux appliqué est-il acceptable ?

- les rapports avec le partenaire qui l'a sollicité
- etc.

### **3-La cotation**

À ce stade le souscripteur détermine la prime nette sur la base de l'appréciation qui a été faite du risque et du tarif en sa possession. En fonction de la complexité du risque il sollicitera ou non, l'expertise des autres souscripteurs des différents filiales de Continental Re Plc (y compris le siège).

### **4-L'acceptation ou le refus**

L'acceptation d'une affaire peut intervenir selon plusieurs cas de figures :

- Lorsque les conditions de garantie du risque (y compris le taux de commission) sont acceptables ;
- pour des raisons commerciales malgré que les conditions de garantie soient moins bonnes ;

A contrario le souscripteur se verra dans l'obligation de décliner l'offre.

Il faut noter que chaque acceptation ou refus doit être motivé par le souscripteur avec avis ou non de la hiérarchie.

## **Section II : Les Difficultés rencontrées par Continental Re Bureau d'Abidjan**

L'analyse des difficultés rencontrées par le Bureau d'Abidjan de Continental Re dans la souscription des affaires facultatives dans la branche maritime et transports se fera sous deux angles : sur le plan exogène (paragraphe I) et sur le plan endogène (paragraphe II).

### **Paragraphe I : les contraintes exogènes**

#### **A- La situation Réglementaire : cession légales au 1<sup>er</sup> franc**

C'est au cours de sa session du **08 octobre 2018**, que l'Assemblée Générale des Etats membres de la CICA-RE (Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de la CIMA) a procédé au réaménagement de la cession légale dont elle bénéficiait. Il s'est agi de l'institution d'une cession légale au 1<sup>er</sup> franc, à l'exception de la branche maladie et de l'épargne en assurance et vie et de la réduction du taux la cession légale sur traité à son profit de **15% à 10%**, avec pour effet le **01 janvier 2020**.

Cette nouvelle disposition dont l'objectif principale est le renforcement de la surface financière de la CICA-RE n'est pas sans conséquence pour le marché de la réassurance. En effet la cession légale au 1<sup>er</sup> franc a pour conséquence immédiate la réduction du Chiffre d'affaires global du marché des assurances de la zone CIMA de **5%**. Dans l'hypothèse où le chiffre d'affaires de **2019** qui s'élève à environ **1 244 milliards<sup>10</sup> FCFA**, se reproduirait à l'identique en **2020** cela correspondrait à un montant de **62,2 milliards FCFA**. Si nous considérons uniquement les affaires cédées en réassurance facultative, cela reviendrait à dire qu'assureurs et réassureurs (autres que la CICARE) se partageront d'office **95%** (**1 182 milliards FCFA**) au lieu de **100%** des primes de ce type d'affaires. Si nous nous arrêtons à ce stade, nous pouvons constater un impact réel sur le chiffre d'affaires des sociétés d'assurances et par ricochet celui des sociétés réassurances qui devront faire des efforts conséquents d'une part pour maintenir le niveau de primes de **2019**, donc combler le gap et d'autre part pour conquérir de nouvelles parts de marché.

Par ailleurs il existe également sur des marchés de la zone CIMA, des cessions légales au 1<sup>er</sup> franc au profit de sociétés de réassurance nationales en sus de celle de la CICARE dont nous venons de faire cas ci-dessous.

Il s'agit entre autres des marchés du Sénégal et du Gabon. Ainsi sur le marché il est appliqué une cession de **6,5%** sur police et **10%** sur les affaires facultatives au profit du réassureur SEN Re tandis que sur le marché gabonais ce sont **15%** des primes non vie qui sont cédées au réassureur SCG Re.

### **B- La situation sanitaire : la pandémie du Coronavirus**

La situation sanitaire actuelle marquée par la pandémie du coronavirus continue de mettre à mal l'économie mondiale. Selon l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) elle a provoqué « *la récession économique la plus grave jamais observée depuis près d'un siècle* », dans son rapport publié le **10 juin 2020**.

Le transport en général maritime qui assure à lui seul près de 80% du commerce mondial<sup>11</sup>, à l'instar d'autres secteurs d'activités telles que le tourisme, l'hôtellerie etc. subi de plein fouet cette situation. En effet l'IUMI estime à **10,6%** la baisse des activités de ce secteur et cette tendance devrait s'accroître si la crise perdure. Ce qui

<sup>10</sup> Source de données : <https://cima-afrique.org/la-cima-en-chiffres/?exercice=2019>

<sup>11</sup> <https://www.imo.org/fr/about/pages/default.aspx>

aura clairement pour conséquence de baisser les primes d'assurances dans la branche maritime et transports fortement tributaire de la santé du secteur du transport international.

### **C- Les risques inhérents à la souscription**

#### **1-L'asymétrie d'information**

L'asymétrie d'information s'entend ici du fait qu'une cédante détient certaines informations plus ou moins essentielles, dont ne dispose pas forcément le réassureur. La non communication de ces informations au réassureur peut avoir pour effet de biaiser son appréciation du risque.

Une telle situation n'est pas avantageuse pour le réassureur et peut avoir un impact négatif dans sa sélection des risques.

#### **2-Le risque de cumul**

Par le fait même que le réassureur doit travailler sur une base aussi étendue que possible, et par conséquent donner couverture à grand nombre de cédantes directement ou indirectement, il court le risque d'accumulation de participations directes sur un seul risque. S'il est plus ou moins aisé de contrôler les participations directes sur une police importante, les engagements indirects par contre sont presque impossibles à déterminer.

### **Paragraphe II : Les facteurs endogènes**

#### **A- Au plan technique**

##### **1- Des ressources humaines insuffisantes**

Sept (07) personnes y compris le Directeur Général composent le personnel du bureau d'Abidjan de Continental Re. Parmi elles nous dénombrons deux (02) souscripteurs, épaulés par le Directeur Général (plus pour les affaires traité), dont l'un (01) chargé des affaires en traité et l'autre (un ingénieur) des affaires facultatives. Par ailleurs il n'existe pas de gestionnaire des sinistres à proprement dit au sein de l'entreprise. Ce sont des souscripteurs qui en plus de faire la souscription des affaires, sont chargés de traiter les dossiers sinistres.

Dans une telle organisation, il devient difficile pour le souscripteur des affaires facultatives d'être véritablement efficace, quand nous savons que ce portefeuille constitue

un volume d'affaires important en l'occurrence plus de **50%** en moyenne du chiffre d'affaires global.

## 2- Un manque de supports techniques

À ce niveau nous avons constaté que Continental Re Bureau d'Abidjan ne dispose pas d'outils techniques pour permettre de souscrire véritablement dans la branche. En effet tandis que dans les branches Incendie, Engineering il existe de véritables guides de souscription qui encadrent la prise de décision des souscripteurs, aucun document de ce type n'est pas encore disponible dans la branche maritime et transports.

Par ailleurs les tarifs utilisés ne couvrent pas tous les risques de la branche. En effet le seul tarif disponible concerne les polices d'abonnement en transport maritime et aérien.

Dans ces circonstances il est difficile pour le souscripteur d'apprécier et de tarifier comme il se doit les risques pour lesquels l'on le sollicite. De plus le déficit en tarif ne lui permet pas d'être compétitif.

Pour résoudre ce problème une solution a été envisagée. Elle consiste à interroger le siège de Continental Re Bureau d'Abidjan à Lagos afin de solliciter leur expertise face à des demandes plus ou moins difficiles à traiter. Malheureusement cette option arrive difficilement à résorber le problème de délai car les réponses du siège arrivent avec un temps plus ou moins long.

## B- Au plan commercial

### 1- Le non renouvellement des contrats

Les investigations effectuées relativement sur les affaires en facultatives dans la branche sur les trois (03) dernières années nous ont montré un portefeuille qui serait composé d'affaires renouvelables pour la plus part. En principe ces affaires devraient être renouvelées d'année en année en totalité ou avec un pourcentage raisonnable de perte pour maintenir le niveau de chiffre d'affaire. Cependant nous constatons une tendance de décroissance drastique des primes qui sont passées de **55 339 173 FCFA** en 2017 à **6 689 318 FCFA** en 2019 soit une régression de **88%** (cf. **Tableau N°3** ci-après) et qui risque si rien n'est fait de s'observer probablement dans les années à venir.

Exercice Source de production	2017	2018		2019	
	Primes	Primes	Evolution 2017/2018	Primes	Evolution 2018/2019
Traité	120 901 206	49 162 198	-59%	86 015 954	75%
Facultatifs	55 339 173	26 193 858	-53%	6 689 318	-74%
<b>Total</b>	<b>176 240 379</b>	<b>75 356 056</b>	<b>-57%</b>	<b>92 705 272</b>	<b>23%</b>

*Source : Données Continental Reinsurance Bureau Abidjan*

**Tableau 3: Evolution du chiffre d'affaires de CRe par source de production de 2017 à 2019**

Cette baisse est la conséquence de la perte de plusieurs affaires et donc d'un taux de renouvellement relativement faible.

Cela traduit un suivi des renouvellements qui n'est pas effectif. L'une des conséquences directes de ce qui précède, c'est le fait que de gros efforts sont consentis en vain chaque année pour combler ce gap et préserver le niveau de chiffre d'affaires dans la branche en particulier.

Par ailleurs au fur et à mesure que cette proportion baisse sans être compensée par de nouvelles affaires, le chiffre d'affaires baisse également.

En outre nous avons constaté que globalement les primes émises en affaires facultatives représentent plus de **50%** des primes globales émises de l'exercice 2019. Cette tendance est vérifiée dans toutes les branches également sauf en maritime et transports où une baisse des primes considérable a été constatée depuis 2017. En effet les primes en facultatives correspondent à environs **7%** des primes totales dans la branche. Ceci témoigne de la faiblesse du chiffre d'affaires en facultative.

## **2- Des relations commerciales insuffisantes avec les cédantes**

Nous l'avons vu précédemment que la branche maritime et transport est dominée dans la zone CIMA par les marchés ivoirien, camerounais, gabonais et sénégalais avec environ **78,5%** des primes émises courant de l'exercice **2018**.

Par ailleurs **30%** du chiffre d'affaires est réalisé par seulement **05** sociétés d'assurances sur **117**. Sur les cinq (05) compagnies, trois (03) dont le leader dans la branche, sont sur le marché ivoirien, et une au Sénégal des pays qui se trouvent dans la zone géographique de souscription de Continental Re Bureau Abidjan (cf. **Tableau N°4 ci-après**).

Sociétés	Primes émises (en milliers de francs CFA)		Rang	
	2017	2018	2017	2018
Saham Côte d'Ivoire	6 551 857	7 113 956	2	1
Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurance	10 070 406	7 032 304	1	2
Axa Assurances Côte d'Ivoire	4 114 656	5 142 350	3	3
Axa Assurances Sénégal	3 001 886	3 051 955	5	4
Allianz Côte d'Ivoire	1 856 560	2 693 367	7	5
<b>TOTAL</b>	<b>25 595 365</b>	<b>25 033 932</b>	-	-

*Source : ATLAS Magazine Spécial FANAF chiffres 2018*

**Tableau 4: Récapitulatif des 05 premières sociétés d'assurance dans la branche maritime et transport dans la zone CIMA**

Elles constituent une source importante d'affaires pour les réassureurs d'autant plus qu'environ **65%** de leurs primes sont cédées en réassurance.

Cependant l'analyse du chiffre d'affaires de 2019 nous a permis de constater qu'aucune affaire facultative n'a été souscrite avec ces cédantes tandis que peu de risques l'ont été en 2017 et 2018. Les relations commerciales à ce niveau ce sont donc relativement dégradées ou n'ont pas été suivies (**cf. Tableau N°5** ci-dessous)

Cédante	Exercice		
	2017	2018	2019
AXA Assurances Cote d'Ivoire	7 160 498		
AXA Sénégal	13 510 458	7 850 000	
SAHAM Ivory-Coast (Formerly Colina)	701 383		
<b>TOTAL</b>	<b>21 372 339</b>	<b>7 850 000</b>	-

*Source : Données Continental Re Bureau Abidjan*

**Tableau 5: Primes des 05 premières sociétés de la zone CIMA dans la branche maritime et transports acceptées en facultatives par CRE**

### **3- La baisse des sollicitations des partenaires**

La baisse des primes dans la branche qui est comme nous l'avons expliqué dans les deux (02) points précédents est également due à une baisse des sollicitations des partenaires. En effet autant Continental Re Bureau d'Abidjan n'arrive pas à renouveler son portefeuille autant cette dernière n'est peu ou plus sollicité pour de nouvelles affaires.

L'absence de réactivité, les délais plus ou moins long pour le traitement des demandes des partenaires pourraient constituer certaines d'entre ces raisons. Cette situation serait l'une des conséquences du manque de ressources humaines et de supports techniques qui ne permettent pas aux souscripteurs de satisfaire convenablement les partenaires. Ces derniers n'ayant d'autres choix que de se tourner vers la concurrence.

## **Chapitre II : LES RECOMMANDATIONS POUR L'AMELIORATION DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION**

Après avoir ressorti les problèmes qui rendent difficile la souscription des affaires facultatives dans la branche maritime et transports, il nous paraît nécessaire d'explorer des pistes de solutions. Il s'agira de fidéliser les partenaires en portefeuille et de (re)conquérir de nouveaux marchés (section I) et d'améliorer les processus internes (section II).

### **Section I : Fidéliser les partenaires et (Re) conquérir de nouveaux marchés**

#### **Paragraphe I : Fidéliser les partenaires**

##### **A- Des visites périodiques**

Il s'agira d'établir un planning annuel de visites des partenaires notamment les cédantes et courtiers. Ce planning tiendra du niveau d'affaires apporté par chacune des entités afin de créer un certain équilibre. Ces visites dont le caractère est purement commerciale, ont pour objectif principal de d'établir une relation privilégiée avec les partenaires dans le but d'obtenir davantage d'affaires de ceux-ci.

Elles auront pour cible aussi bien la Direction Générale de ces sociétés que les souscripteurs notamment ceux qui sont en charge principalement de la branche maritime et transports. En outre ces visites pourront se terminer par des déjeuners afin de renforcer davantage les relations commerciales.

##### **B- Des récompenses annuelles**

Il s'agira en fin d'année de prévoir des cadeaux à remettre aux différents partenaires pour les encourager à développer davantage de chiffre d'affaires avec Continental Re Bureau d'Abidjan. Ces cadeaux seront remis à la Direction Générale mais également aux différents souscripteurs notamment ceux qui sont en charge principalement de la branche maritime et transports.

## **Paragraphe II : (Re) Conquérir de nouveaux marchés**

### **A- Les cédantes**

Nous savons incontestablement que les compagnies d'assurances sont les principales pourvoyeuses d'affaires aux réassureurs. Face à une telle situation les réassureurs n'ont pas d'autre choix que d'être de façon permanente en négociation commerciale avec les cédantes afin qu'ils puissent avoir l'avantage d'être interrogés plus fréquemment. Et ce quel que soit le type d'affaires pour lesquelles ils manifestent un intérêt.

Comme nous l'avons évoqué plus haut. Cependant en analysant le portefeuille de Continental Re Bureau d'Abidjan, nous avons constaté que peu ou pas d'affaires ont été réalisées avec ces sociétés.

Nous proposons face à ce constat que des démarches soient entreprises à l'endroit de ces sociétés (SAHAM Assurances CI, Allianz CI, Axa Assurances Sénégal et Axa Assurances CI) surtout celles du marché ivoirien, afin de voir dans quelles mesures Continental Re Bureau d'Abidjan puisse avoir davantage de sollicitations dans la branche.

### **B- Le recours aux courtiers en réassurance**

La faiblesse des fonds propres des compagnies d'assurances limite les possibilités de rétention de ces dernières. Face à cette situation le recours à la réassurance devient la meilleure option pour accroître leurs capacités de souscription et donc faciliter la réalisation de certaines affaires à forts capitaux. Le rôle du courtier en réassurance est prépondérant dans ce cas pour rechercher des possibilités de placement auprès des réassureurs et soulager ainsi les cédantes.

Par ailleurs la réglementation de plus en plus contraignante sur les marchés européens par exemple contraint certains courtiers de réassurance à explorer d'autres possibilités notamment la délocalisation sur le marché africain.

Le courtier de réassurance devient donc un canal par lequel les réassureurs peuvent développer davantage leur chiffre d'affaires.

La mise en place d'un partenariat commercial avec des courtiers de réassurance opérant sur le dans la zone CIMA pourrait constituer une réelle opportunité pour booster le

chiffre d'Affaires de Continental Re Bureau d'Abidjan dans la branche maritime et transports.

## **Section II : Améliorer les processus internes**

### **Paragraphe I : Renforcer les ressources humaines**

#### **A- La formation des souscripteurs**

Dans une société de réassurance, l'apporteur d'affaires est le souscripteur. Sa fonction est donc centrale dans l'entreprise et son rôle consiste à souscrire des contrats. C'est un commercial qui doit avoir de fortes compétences techniques en réassurance. Quand il est chargé de gestion des affaires facultatives ses compétences en réassurance doivent être doublées de compétences dans la ou les branche(s) dont il a la charge. Aussi les spécificités de la branche maritime et transports nécessitent qu'une formation soit effectuée à l'attention des souscripteurs actuels (non spécialistes). Ces formations devraient permettre de renforcer les compétences et ainsi faciliter la souscription dans la branche. A titre de proposition, il existe par exemple sur le site de IUMI deux (02) formations en ligne intitulée « **IUMI Cargo online tutorial** » et « **IUMI Hull online tutorial** »<sup>12</sup> respectivement sur l'assurance facultés et sur l'assurance corps. Cette piste pourra être explorée.

#### **B- Le recrutement de personnel spécialisé**

Comme nous l'avons signifié ci-dessus le personnel actuel dédié à la souscription ne permet pas d'accomplir convenablement les tâches qui lui sont dévolues du fait qu'il soit en nombre insuffisant. De plus la technicité de la branche maritime et transport nécessite qu'il soit accordé aux risques qui doivent être souscrits une attention particulière. Pour que la société gagne donc en efficacité dans le traitement des demandes de placement en facultatives à lui adresser par ses partenaires nous proposons que soit recruté un souscripteur spécialiste ou ayant des compétences avérées de la branche. Hormis le renforcement l'équipe technique, ce recrutement devrait permettre de répondre en temps et en heure aux préoccupations des partenaires mais également d'être à la hauteur de leurs attentes. C'est le gage que tout est mis en œuvre pour rendre plus performant le service à la clientèle (cédantes, courtier...).

---

<sup>12</sup> Source : [https://iumishop.mycoracle.com/catalogue/category/iumi-tutorials\\_1/](https://iumishop.mycoracle.com/catalogue/category/iumi-tutorials_1/)

## **Paragraphe II : Renforcer les outils techniques**

### **A- La mise en place d'un guide de souscription**

Il s'agira de concevoir un guide de souscription dans la branche maritime et transports comme il en existe dans les autres branches. A cet effet nous avons été sollicités pour la rédaction de ce document et les travaux sont en cours de finalisation. Ce guide dont l'objectif est d'encadrer sur le plan technique la souscription des risques dans la branche devra permettre à Continental de gagner en réactivité, en délai de réponse aux demandes de cotation, de prise de participation dans un environnement très concurrentiel.

### **B- La révision des tarifs**

Les tarifs utilisés par Continental Re Bureau d'Abidjan n'étant pas adaptés à tous les types de risques de la branche une révision de ces tarifs se trouve nécessaire. Les statistiques de la branche n'étant pas assez fournies, nous proposons de faire du « benchmarking » sur le marché de la CIMA pour actualiser ces tarifs.

### **C- Une anticipation sur les besoins éventuels en rétrocession**

La capacité de souscription actuelle dont dispose Continental Re Bureau d'Abidjan dans la branche maritime et transports est de **5 000 000 USD** soit environ **2 500 000 000 FCFA**. Certes cette capacité n'a jamais réellement été atteinte voire dépassée à cause du volume d'affaire qui s'est affaibli au fil des années. Dans une perspective de redynamisation de la branche, il faudrait envisager une révision à la hausse de la capacité de souscription. L'objectif sera de disposer de marge suffisante pour absorber convenablement les cessions facultatives que les cédantes voudront bien consentir à Continental Re Bureau d'Abidjan. Des études devront être menées dans ce sens.

### **D- La surveillance du portefeuille**

Cette surveillance va consister essentiellement à mettre en place des mécanismes pour la gestion du risque de cumul. En effet il est fréquent de se retrouver dans une situation de cumul dans la branche maritime et transport notamment en transport maritime ; et ce risque peut résulter :

- d'un cumul sur la cargaison d'un seul navire : engagement sur plusieurs polices facultés embarquées sur le même navire. Avec l'augmentation de la capacité des

porte-conteneurs qui peut aller à plus de **20 000** EVP soit plus de **200 000 000 USD** environ le cumul est vite arrivée;

- d'un cumul sur la cargaison et navire : engagement sur plusieurs polices dont la cargaison et le navire qui la transporte ;
- d'un cumul dans un port : engagement sur plusieurs polices facultés et corps à quai dans le port. L'explosion au port de Beyrouth en est l'exemple papable. Les pertes de navires et de cargaisons pourraient atteindre les **200 000 000 USD**<sup>13</sup>;
- etc.

Nous notons également qu'il existe des cumuls connus, c'est-à-dire qui peuvent être identifiés à la souscription, et les cumuls inconnus car difficilement identifiables.

L'objectif de cette surveillance des risques est d'éviter qu'en cas de cumuls la capacité de souscription de la société soit dépassée, laissant ainsi transparaître un découvert.

---

<sup>13</sup> Atlas magazine : [www.atlas-mag.net/article/explosions-a-beyrouth-cout-du-sinistre](http://www.atlas-mag.net/article/explosions-a-beyrouth-cout-du-sinistre)  
Mémoire de fin de formation par Valery KOTIA, 24<sup>ème</sup> Promotion DESSA / IIA 2018-2020

## CONCLUSION GENERALE

Notre étude nous a permis de déceler des problèmes réels au sein de Continental Re bureau d'Abidjan, tant externes qu'internes à la société qui ne facilitent pas la souscription dans la branche maritime et transports.

Les pistes de solutions évoquées quant à elles montrent la nécessité qu'il y a pour la société d'adopter une approche plus appropriée de la souscription des affaires facultatives afin de booster davantage les primes dans cette branche.

C'est lieu de souligner qu'en dépit des perspectives négatives dans la branche maritime et transports sur le plan mondiale (baisse des primes) liée principalement à la pandémie de la COVID 19, celle-ci demeure une source de chiffre d'affaire loin d'être négligeable, dans la zone CIMA pour les réassureurs avec plus de **50 milliards FCFA** de primes cédées.

Par ailleurs les enjeux de la branche maritime et transport aujourd'hui sont multiples. Ils sont pour la plupart liés au développement croissant du secteur du transport. Les risques liés à l'accumulation des valeurs, les risques technologiques (cyber risques), les risques environnementaux (pollution de l'air, des eaux) etc. autant de risques qui minent le secteur, sont au cœur des préoccupations des assureurs et réassureurs et qui pourront faire l'objet de sujets et donc de développements ultérieurement.

## BIBLIOGRAPHIE

### I- Ouvrages spécialisés

- **Jean-Patrick MARCQ**, « *Risques et assurances transport* », éd. l'Argus, 2002 ;
- **Jean-Patrick MARCQ**, « *Guide de l'assurance transport et logistique* », éd. l'Argus, 2016 ;
- **Evelyne MLYNARCZYK**, « *Technique et pratique de la réassurance* », éd. l'Argus, 2014
- **Suisse de Réassurances**, « *La réassurance des branches Accidents et Dommages* » éd. Compagnie Suisse de Réassurance, Zurich 1989

### II- Cours et mémoires

- **Ernest ASSAMOI ANASSE**, *Cours d'assurance maritime et transport, IIA-DESSA 24<sup>ème</sup> promotion*, Novembre 2019 ;
- **Roger SIEWE NGANJUI**, *Cours d'assurance maritime et transport, IIA-MSTA 14<sup>ème</sup> promotion*, Novembre 2019 ;
- **Jérôme YEATMAN**, *Cours d'assurance maritime et transport, 2013*
- **Makita KOMBA**, « *La gestion des risques dans une compagnie de réassurance de la zone CIMA : cas de la SCG RE* », Mémoire de fin de cycle DESSA 23<sup>ème</sup> promotion 2016-2018 ;
- **Daniel AKA**, « *Optimisation de la politique de souscription des risques d'entreprises d'une société d'assurance non vie : cas de ALLIANZ CI* », Mémoire de fin de cycle DESSA 23<sup>ème</sup> promotion 2016-2018.

### III- Texte réglementaire

- Code des Assurances de la zone CIMA ed.2018

### IV- Sites internet

[www.cima-afrique.org](http://www.cima-afrique.org)

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.iumi.org](http://www.iumi.org)

[www.logistiqueconseil.org](http://www.logistiqueconseil.org)

## ANNEXES

### Annexe 1 : Classification des produits dangereux selon l'OMI

<b>Catégories</b>	<b>1</b>	Explosifs
	<b>2</b>	Gaz : comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
	<b>3</b>	Liquides inflammables
	<b>4a</b>	Solides inflammables
	<b>4b</b>	Solides inflammables susceptibles de combustion spontanée
	<b>4c</b>	Solides inflammables, dont le contact avec l'eau peut provoquer des émanations de gaz inflammables
	<b>5a</b>	Substances oxydantes
	<b>5b</b>	Peroxydes organiques
	<b>6a</b>	Poisons (substances toxiques)
	<b>7</b>	Substances radioactives
	<b>8</b>	Produits corrosifs
	<b>9</b>	Diverses substances dangereuses.

### Annexe 2 : Résumé des principales précautions à prendre au chargement et au déchargement de certaines marchandises

<b>Cargaisons sèches</b>	<b>Risques</b>	<b>Précautions</b>
Céréales en vrac	Déplacement (effet de carène liquide)	Voir réglementation applicable aux céréales (ensachage/gerbage/arrimages possibles)
Souffre	Inflammable, danger d'explosion de poussière lors des opérations de déchargement	En cas de départ de feu verser plus de souffre sur le feu
Copeaux de tournage	Echauffement Spontané s'ils sont graisseux	Ne pas transporter de matériel graisseux ou ayant subi un échauffement interne
Blocs moteurs	Graisseux et lourds	Ne pas laisser tomber. Laisser exposer aux intempéries pour permettre à l'huile de s'écouler
Cargaison en vrac à faible angle de talus naturel	Déplacement	Equilibrage nécessaire après chargement
Charbon	Echauffement spontané, émanation de gaz	Aération sur le passage, vérifier la température de la cargaison
Minerais fins	Déplacement et liquéfaction en passage	Le degré hygrométrique ne doit pas dépasser les limites approuvées
Pétrole brut	Inflammable, explosif, émanation de gaz toxiques	Système de gaz inerte. Interdiction de fumer, pas de travaux de soudure. Raccordement des flexibles à la terre. Méthodes de dépollution
Naphte	Inflammable, explosif, émanation de gaz toxiques, contaminations	Comme ci-dessus. Pas de cargaison plombée pour les voyages précédents, cuves propres indispensables
Huiles propres	Contamination, sous/surchauffe	Revêtement spécial des cuves, cuves propres, chauffages contrôlé dans

		certain cas
Huiles végétales	Contamination, sous/surchauffe	Revêtement spécial des cuves, cuves propres, chauffages contrôlé dans certains cas
Mélasses	Contamination, viscosité et densité élevées	Propreté des cuves, chauffage, pompes spéciales pour densité importante
Latex	Corrosion des métaux non ferreux et de la cuve, solidifie quand il est exposé	Cuves étanches à l'air, pas de chaleur, éliminer tous les accessoires en métaux non ferreux. Revêtir de cire les cuves d'acier

**Annexe 3 :** « clause 3 : Avaries communes »

La présente assurance est limitée à la contribution des facultés aux avaries communes suivant les dispositions de l'article 6 des conditions générales.

15/01/85, mod. 30/01/92

**Annexe 4 :** Comparaison de la police française « FAP Sauf » aux ICC « B » et « C »

Police française d'assurance sur facultés « FAP Sauf »	ICC « B »	ICC « C »
Nauffrage	Garanti	Garanti
Chavirement	Garanti	Garanti
Echouement	Garanti	Garanti
Abordage	Garanti	Garanti
Heurt	Garanti	Garanti
Voie d'eau et décharge dans un port de refuge	Garanti, mais sans qu'il soit nécessaire d'avoir une voie d'eau	Garanti, mais sans qu'il soit nécessaire d'avoir une voie d'eau
Chute de colis lors de la manutention	Garanti	Garanti
Déraillement, heurt, renversement, chute du véhicule terrestre	Non garanti	Non garanti
Eroulement de bâtiment, ponts, tunnels, ouvrages d'art	Non garanti	Non garanti
Rupture de digue, de canalisation	Non garanti	Non garanti
Chute d'arbres	Non garanti	Non garanti
Eboulement	Non garanti	Non garanti
Avalanches	Non garanti	Non garanti
Inondations, raz de marée, glaces	Non garanti	Non garanti
Eruptions volcaniques, tremblements de terre	Garanti	Non garanti
Incendie, explosion	Garanti	Garanti
Chute d'aéronef	Non garanti	Non garanti
Dépenses d'avaries communes garanties à l'article 6-B	Garanti	Garanti
Jet à la mer garanti dans les cas de l'avarie commune (article 6-B)	Garanti	Garanti

**Annexe 5** : Exemple d'échelle de notation – AM Best

<b>Catégorie</b>	<b>Notation</b>	<b>Cran</b>	<b>Commentaire</b>
Supérieur	A+	A++	Capacité supérieur à faire face aux obligations d'assurance
Excellente	A	A-	Capacité excellente à faire face aux obligations d'assurance
Bonne	B+	B++	Bonne capacité à faire face aux obligations d'assurance
Acceptable	B	B-	Capacité acceptable à faire face aux obligations d'assurance, solidité financière vulnérable aux changements des politiques de souscription et des conditions de marché
Vulnérable	C+	C++	Capacité minimale/inadaptée à faire face aux obligations d'assurance, solidité financière vulnérable aux changements des politiques de souscription et des conditions de marché
Faible	C	C-	Faible capacité à faire face aux obligations d'assurance, solidité financière très vulnérable aux changements des politiques de souscription et des conditions de marché
Mauvaise	D	-	Capacité insuffisante à faire face aux obligations d'assurance, solidité financière extrêmement vulnérable aux changements des politiques de souscription et des conditions de marché

**Source** : [www.atlas-mag.net/article/am-best-echelle-de-notation](http://www.atlas-mag.net/article/am-best-echelle-de-notation)

## TABLE DES MATIERES

DÉDICACE .....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS .....	iv
LISTE DES TABLEAUX .....	v
LISTE DES GRAPHIQUES.....	vi
RÉSUME .....	vii
ABSTRACT.....	viii
SOMMAIRE.....	ix
INTRODUCTION .....	1
1 <sup>ère</sup> partie : GÉNÉRALITES SUR LE TRANSPORT.....	4
Chapitre I : LE TRANSPORT, SON ORGANISATION ET LES RISQUES LIES A CETTE ACTIVITE .....	5
Section I : Organisation du secteur du transport .....	5
Paragraphe I : Evolution des transports.....	5
A- <b>Bref historique</b> .....	5
B- <b>Le transport de nos jours</b> .....	6
C- <b>Les différents professionnels du transport</b> .....	7
1- <b>Le chargeur</b> .....	7
2- <b>L'armateur</b> .....	7
3- <b>Le consignataire de navire</b> .....	7
4- <b>L'agent maritime</b> .....	7
5- <b>Le commissionnaire de transport</b> .....	8
6- <b>Le transitaire</b> .....	8
7- <b>Le manutentionnaire (maritime)</b> .....	8
Paragraphe II : Réglementation du secteur des transports .....	8
A- <b>Les sources nationales</b> .....	8
B- <b>Les conventions internationales</b> .....	9
1- <b>Transport par voie maritime</b> .....	9
2- <b>Transport par voie aérienne</b> .....	9
3- <b>Transport par voie terrestre</b> .....	10
4- <b>Transport par voie ferrée</b> .....	10
C- <b>Les organisations internationales</b> .....	10

Section II : Les risques liés au transport de marchandises .....	10
Paragraphe I : Les risques liés au mode de transport .....	11
A- Les risques communs à tous les modes de transport.....	11
1- La manutention, le stockage, l'arrimage.....	11
2- Les dégâts causés par l'eau.....	11
3- Le vol et le chapardage .....	12
4- La contamination des marchandises .....	12
5- L'incendie, l'explosion .....	12
B- Les risques spécifiques à chaque mode de transport .....	13
1- Le transport maritime .....	13
2- Le transport routier .....	14
3- Le transport ferroviaire.....	14
4- Le transport aérien .....	14
C- Autres types risques .....	15
1- Les risques de guerre, émeutes, mouvements populaires et ceux dus à des conflits politiques ou sociaux.....	15
2- La fraude.....	15
3- La piraterie .....	16
Paragraphe II : Les risques liés à la nature de marchandises et à la forme du transport .....	16
A- Les risques liés à la nature de marchandises .....	16
B- Les risques liés à la forme du transport .....	16
1- Le transport de marchandises en vrac .....	17
2- Le transport de marchandises sous température dirigée .....	17
Chapitre II : L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORTS .....	18
Section I : Bref historique et réglementation sur l'assurance maritime et Transport.....	18
Paragraphe I: Bref historique de l'assurance maritime et transport .....	18
A- Les primes .....	18
1- Les origines .....	18
2- Le prêt à la grosse et la naissance de l'assurance maritime .....	19
3- Le développement du champ d'application de l'assurance maritime .....	20
Paragraphe II: Réglementation sur l'assurance maritime et transport .....	21
A- Le code CIMA .....	21
B- Les autres réglementations.....	22
Section II : L'objet de l'assurance et les différents types de couvertures .....	22
Paragraphe I : Les biens et les responsabilités assurés.....	22

A-	Les biens assurés .....	22
1-	Les facultés.....	22
2-	Les corps de véhicule de transport .....	23
a)	Navires de commerce .....	23
b)	Navires de pêche.....	23
c)	Bateaux de plaisance .....	23
d)	Navires en construction .....	24
e)	Unités mobiles de forage en mer .....	24
B-	Les responsabilités pouvant faire l'objet de couverture d'assurance.....	24
Paragraphe II : Les types de polices.....		24
A-	Les polices d'assurance facultés.....	25
1-	La police d'assurance maritime sur facultés .....	25
2-	La police d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne .....	25
3-	La police d'assurance des marchandises transportées par voie de terre .....	26
4-	Les clauses additionnelles .....	26
B-	Les polices d'assurance corps maritimes, lacustres et fluviaux .....	27
1-	La police d'assurance corps de navire de commerce .....	27
2-	La police d'assurance corps de navire de pêche.....	27
3-	La police d'assurance corps de plaisance.....	28
C-	Les polices d'assurance responsabilité civile .....	29
1-	La responsabilité civile des armateurs et transporteurs.....	29
a)	Les polices classiques .....	29
b)	Les « Protection and Indemnity Clubs (P & I Clubs) ».....	30
D-	Les polices anglo-saxonnes : Les « Institute Cargo Clauses » ou polices de Londres .....	30
1-	Conception .....	30
2-	Essai de comparaison avec les polices françaises .....	31
E-	Les types des contrats .....	32
1-	La police au voyage.....	32
2-	La police à alimenter.....	32
3-	La police d'abonnement .....	32
4-	La police tiers chargeurs .....	32
Section III : La réassurance de la branche maritime et transports.....		32
Paragraphe I : Aperçu de la réassurance en général .....		32
A-	Définition et intérêt de la réassurance.....	32

1- Bref Historique.....	33
2- Définitions.....	34
3- Intérêt de la réassurance.....	35
a) Limitation du risque par l'assureur et augmentation de sa capacité de souscription.....	35
b) Autres finalités de la réassurance.....	36
B- Différents modes de réassurance.....	37
1- La réassurance facultative.....	37
2- La réassurance obligatoire.....	37
3- La réassurance facultative obligatoire.....	38
C- Nature des contrats de réassurance.....	38
1- La réassurance proportionnelle.....	38
a) Traité Quote part ou traité en participation.....	39
b) Traité en Excédent de plein.....	39
2- La réassurance non proportionnelle.....	39
a) Excédent de sinistres par risque / par évènement.....	40
b) Excédent de perte annuelle.....	40
D- Les acteurs du marché de la réassurance.....	41
1- Les assureurs.....	41
2- Les réassureurs professionnels.....	41
3- Les courtiers de réassurance.....	41
Paragraphe II : La réassurance spécifique de la branche transport.....	42
A- Type de réassurances.....	42
1- Réassurance Traité.....	42
a) Traité proportionnel.....	42
b) Traité non proportionnel.....	43
c) Réassurance facultative.....	43
2 <sup>ème</sup> partie : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES DE CONTINENTAL RE BUREAU D'ABIDJAN DANS LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORT ET RECOMMANDATIONS POUR SON AMÉLIORATION.....	44
Chapitre I : ANALYSE DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION DES AFFAIRES FACULTATIVES DANS LA BRANCHE MARITIME ET TRANSPORTS.....	45
Section I : Examen du cadre général de souscription et de la politique de souscription des affaires facultatives dans branche maritime et transport.....	45
Paragraphe I : Le cadre général de la souscription.....	45

A-	Cadre juridique et réglementaire .....	45
1-	Un texte réglementaire : le Code CIMA.....	45
2-	Les autorités de contrôle.....	47
3-	La notation financière.....	47
B-	Cadre commercial .....	48
1-	Le marché mondial de l'assurance maritime et transport .....	48
2-	Le marché de la zone CIMA .....	49
	Paragraphe II : Présentation du cadre expérimental.....	51
A-	Présentation de Continental Reinsurance Plc .....	51
1-	Historique .....	51
2-	Mission et vision .....	51
B-	Organisation générale et structure du portefeuille de Continental Re Plc ...	52
1-	L'organisation générale.....	52
2-	La structure du portefeuille .....	52
	Paragraphe II : La politique de souscription des affaires facultatives dans la branche maritime et transports de Continental Re Bureau d'Abidjan .....	53
A-	La Conception.....	53
B-	Les risques souscrits.....	54
C-	La capacité de souscription .....	54
D-	Les exclusions .....	54
E-	Les acteurs et leurs pouvoirs de souscription .....	54
F-	Le processus de souscription .....	55
1-	La sollicitation .....	55
a)	Sources .....	55
b)	Formes.....	55
2-	L'appréciation du risque .....	55
3-	La cotation .....	56
4-	L'acceptation ou le refus .....	56
	Section II : Les Difficultés rencontrées par Continental Re Bureau d'Abidjan .....	56
	Paragraphe I : les contraintes exogènes.....	56
A-	La situation Réglementaire : cession légales au 1 <sup>er</sup> franc .....	56
B-	La situation sanitaire : la pandémie du Coronavirus .....	57
C-	Les risques inhérents à la souscription.....	58
1-	L'asymétrie d'information.....	58
2-	Le risque de cumul.....	58

Paragraphe II : Les facteurs endogènes.....	58
<b>A- Au plan technique</b> .....	58
1- <b>Des ressources humaines insuffisantes</b> .....	58
2- <b>Un manque de supports techniques</b> .....	59
<b>B- Au plan commercial</b> .....	59
1- <b>Le non renouvellement des contrats</b> .....	59
2- <b>Des relations commerciales insuffisantes avec les cédantes</b> .....	60
3- <b>La baisse des sollicitations des partenaires</b> .....	61
Chapitre II : LES RECOMMANDATIONS POUR L'AMELIORATION DE LA POLITIQUE DE SOUSCRIPTION.....	63
Section I : Fidéliser les partenaires et (Re) conquérir de nouveaux marchés.....	63
Paragraphe I : Fidéliser les partenaires .....	63
<b>A- Des visites périodiques</b> .....	63
<b>B- Des récompenses annuelles</b> .....	63
Paragraphe II : (Re) Conquérir de nouveaux marchés .....	64
<b>A- Les cédantes</b> .....	64
<b>B- Le recours aux courtiers en réassurance</b> .....	64
Section II : Améliorer les processus internes .....	65
Paragraphe I : Renforcer les ressources humaines .....	65
<b>A- La formation des souscripteurs</b> .....	65
<b>B- Le recrutement de personnel spécialisé</b> .....	65
Paragraphe II : Renforcer les outils techniques.....	66
<b>A- La mise en place d'un guide de souscription</b> .....	66
<b>B- La révision des tarifs</b> .....	66
<b>C- Une anticipation sur les besoins éventuels en rétrocession</b> .....	66
<b>D- La surveillance du portefeuille</b> .....	66
CONCLUSION GENERALE.....	68
BIBLIOGRAPHIE.....	69
ANNEXES.....	70
TABLE DES MATIERES .....	73