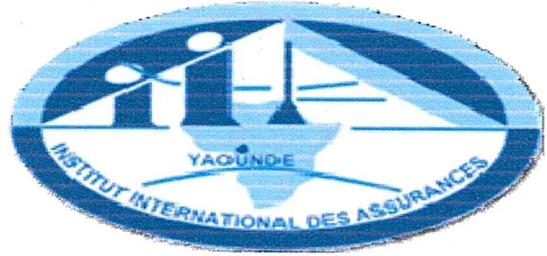


**Conférence Interafricaine des
Marchés d'Assurances(CIMA)**

BP : 2750- Tél : (241) 44.37.79 -

Email : cima@cima-afrique.org

Libreville / Gabon



Institut International des Assurances (IIA)

Institution spécialisée autonome de la CIMA

BP : 1575- Tél : (237) 22.20.71.52 –

Fax (237) 22.20.71.51

Email : iaa@iiacameroun.com

Site web: www.iiacameroun.com

Yaoundé / Cameroun

**Mémoire de fin de formation pour l'obtention du
Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances (DESS-A)**

Thème :

**L'ARTICLE 13 ET LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES DANS L'ESPACE CIMA : CAS DU
SENEGAL**



Member of Gras Savoye International

Immeuble Isocèle Point E – Rue de Diourbel BP : 9 Dakar

Tél : (221) 33 859 40 50 - Fax : 33 859 40 99

Site web: www.sn.grassavoie.com

Présenté et soutenu par :

Mor GUEYE

XXI^e Promotion 2012/2014

Sous la direction de :

M. Djibril DIA

Directeur Transports de AXA Sénégal

Novembre 2014



**Conférence Interafricaine des
Marchés d'Assurances(CIMA)**

BP : 2750- Tél : (241) 44.37.79 -
Email : cima@cima-afrique.org
Libreville / Gabon



Institut International des Assurances (IIA)

Institution spécialisée autonome de la CIMA
BP : 1575- Tél : (237) 22.20.71.52 –
Fax (237) 22.20.71.51
Email : iaa@iiacameroun.com
Site web: www.iiacameroun.com
Yaoundé / Cameroun

**Mémoire de fin de formation pour l'obtention du
Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances (DESS-A)**

Thème :

**L'ARTICLE 13 ET LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME
DE MARCHANDISES DANS L'ESPACE CIMA : CAS DU
SENEGAL**



GRAS SAVOYE

Member of Gras Savoye International
Immeuble Isocèle Point E – Rue de Diourbel BP : 9 Dakar
Tél : (221) 33 859 40 50 - Fax : 33 859 40 99
Site web: www.sn.grassavoye.com

Présenté et soutenu par :

Mor GUEYE
XXI^e Promotion 2012/2014

Sous la direction de :

M. Djibril DIA
Directeur Transports de AXA Sénégal

Novembre 2014

SOMMAIRE

DEDICACE	iii
REMERCIEMENTS.....	iv
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
RESUME.....	vii
ABSTRACT.....	viii
INTRODUCTION GENERALE	1
PARTIE 1 : LES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	5
CHAPITRE 1: LES SOURCES JURIDIQUES COMME PRINCIPALE PARTICULARITE DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	7
Section 1 : Les sources nationales.....	7
Section 2 : Les sources internationales.....	9
CHAPITRE 2 : LES AUTRES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	13
Section 1 : L'importance des capitaux en risque en assurance maritime.....	13
Section 2 : Les modes traditionnels de règlement de la prime.....	16
Paragraphe 2: L'automaticité de la garantie.....	18
PARTIE 2 : L'EXTENSION DE L'ARTICLE 13 A L'ASSURANCE MARITIME.....	21
CHAPITRE 1: UNE EXTENSION CONSACREE PAR LE LEGISLATEUR DE LA CIMA.....	23
Section 1 : Les motivations de l'extension de l'article 13 à la branche transport.....	23
Section 2 : Les étapes de cette consécration.....	24
CHAPITRE 2 : LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 13 ET LES DIFFICULTES RENCONTREES.....	26
Section 1 : Les modalités de mise en œuvre de l'article 13.....	26
Section 2 : Les difficultés pratiques de mise en œuvre de l'article 13.....	31
CHAPITRE 3 : LES SOLUTIONS APORTEES PAR LA COMMISSION ET LES ADAPTATIONS A LA LUMIERE DE LA PRATIQUE.....	32
Section 1 : Essais de solutions à travers la circulaire N° 00004/CIMA/CRCA/PDT/201132.....	32
Section 2 : Réflexion pour une solution plus conforme à l'esprit de l'article 13 : la pratique du marché Sénégalais.....	33

PARTIE 3: L'IMPACT DE LA NOUVELLE REFORME SUR LA BRANCHE MARITIME	35
CHAPITRE 1: LE BILAN FINANCIER DE L'ARTICLE 13 SUR LA BRANCHE MARITIME	37
Section 1 : Le bilan au regard du chiffre d'affaires	37
Section 2 : L'impact de l'article 13 sur la trésorerie des entreprises d'assurance et la rentabilité de cette branche	45
CHAPITRE 2: L'IMPACT DE LA REFORME SUR LA COUVERTURE DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES	47
Section 1 : L'impact sur les provisions techniques	47
Section 2 : L'impact sur les actifs admis en couverture des engagements règlementés	52
CONCLUSION GENERALE	55
BIBLIOGRAPHIE	56
ANNEXES	57
TABLE DES MATIERES	65

DEDICACE

Je dédie ce travail :

- à ma merveilleuse maman et mon papa pour leur soutien et leurs prières sans cesse tout au long de ma formation ;
- à toute ma famille pour leurs encouragements ;
- et à toutes les personnes qui me sont très chères

REMERCIEMENTS

D'abord, nous rendons grâce à DIEU pour tous ses bienfaits à notre égard et prions sur son Prophète (PSL).

Ce travail qui est le fruit de dix-sept mois de cours intenses et six mois de stage pratique enrichissant ne pouvait être réalisé sans l'intervention et le soutien de personnes importantes que nous voudrions citer et remercier vivement:

- Le Directeur des Assurances du Sénégal et l'ensemble de ses collaborateurs ;
- La Direction Générale de l'IIA et tout le personnel de l'Institut ;
- Le corps professoral pour la qualité de son intervention ;
- M. Christophe ROUDAUT, Directeur Général de Gras Savoye Sénégal;
- Khady NDIONGUE, Responsable Services Techniques, Pape Ousmane NDIAYE, Boubacar NDIAYE, Ndéné MBENGUE, Khadidiatou DIOP et l'ensemble du personnel de Gras Savoye pour leur accueil chaleureux, leur disponibilité et leurs conseils;
- M. Djibril DIA, Directeur des Transports de AXA Sénégal, notre encadreur, toujours disponible à nous recevoir, partager avec nous sa riche expérience et pour ses pertinentes observations tout au long de nos travaux ;
- M. Fransady KONDE, Directeur Financier de AXA pour ses éclaircissements ;
- M. Adama NDIAYE, Président de la FANAF, pour avoir eu l'amabilité de nous recevoir et nous faire bénéficier de ses immenses connaissances ;
- M. El Hadj DIOP, Directeur Technique de la FSSA pour la riche documentation qu'il a bien voulu nous fournir ;
- M et Mme DANFAKHA pour leur soutien total tout au long de notre séjour.

Nos remerciements vont enfin à l'endroit de mes camarades de promotion et de toutes les personnes qui nous ont aidé à réaliser ce modeste travail.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

CMM : Code de la Marine Marchande du Sénégal

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

CRCA : Commission Régionale de Contrôle des Assurances

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

FANAF : Fédération des sociétés d'Assurance de droit National Africaines

FAP Sauf... : Franc Avaries Particulières Sauf...

FSSA : Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Chiffre d'affaires provisoires de l'assurance Transport maritime au 31 décembre 201138	
Tableau 2 : ETAT C9 - Primes arriérées, encaissements et annulations - Montant par exercice d'appartenance.....	40
Tableau 3 : Chiffre d'affaires (en million) provisoire de l'assurance Transport et maritime au 31 décembre 2013	42
Tableau 4 : Incidence des créances irrécouvrables sur la rentabilité.....	46
Tableau 5 : Variation des arriérés de primes admis en représentation des engagements réglementés	53

RESUME

L'avènement de l'article 13 nouveau constitue l'une des réformes les plus importantes entreprises par la CIMA depuis l'avènement du Code unique. Cette réforme qui est venue à point nommé l'a été après un constat alarmant et inquiétant de l'image négative des assureurs aux yeux du public due au non-respect de leurs engagements.

L'explication de cet état de fait provenait du niveau inexplicablement très élevé des arriérés de prime par le phénomène de l'assurance à crédit qui était devenue la règle dans tous les marchés de la sous-région.

Pour redorer le blason à l'image de l'industrie des assurances, secteur incontournable dans l'économie de nos pays, et rétablir une certaine orthodoxie de ce qui caractérise le secteur des assurances, le nouvel article 13 et toutes les réformes intervenues postérieurement ont bouleversé positivement le secteur des assurances. Aucune branche de l'IARD n'a été épargnée, même les assurances maritimes qui ont toujours échappé aux champs d'application du Code en son Livre 1. Les praticiens de cette branche, même si certains ont défendu avec pertinence l'idée d'une inadéquation de la nouvelle réforme à l'assurance maritime notamment dans les polices d'abonnement au regard de ses spécificités, reconnaissent aujourd'hui presque unanimement les points positifs de cette réforme car ses motivations (les arriérés de prime dus au non reversement de la prime par les certains intermédiaires et à l'assurance à crédit) étaient les mêmes pour toutes les branches.

Il faudra dès lors s'adapter face à cette mutation qui n'est que le début d'un long processus qui ne s'arrête jamais car il s'agit d'un secteur en perpétuelle évolution.

ABSTRACT

The advent of the article 13 new constitutes one of the reforms the most important companies by the CIMA since the advent of the unique Code. This reform which came just at the right moment was it after an alarming and disturbing report of the negative image of the insurers in the eyes of the public owed to the failure to respect their commitments.

The explanation of this established fact resulted from the level inexplicably very high of the arrears of premium by the phenomenon of the insurance on credit which had become the rule in all the markets of the sub-region.

To regain prestige just like the industry of the insurances, the inescapable sector in the economy of our countries, and restore a certain orthodoxy of what characterizes the sector of the insurances, the new article 13 and all the reforms intervened later upset positively the sector of the insurances. No branch of the IARD was spared, the same the marine insurance which always escaped the scopes of the Code in its Book 1. The practitioners of this branch, even if some defended with relevance the idea of an inadequacy of the new reform to the marine insurance in particular in floating policies with regard to its specificities, recognize almost unanimously the positive points of this reform today because his motivations (the arrears of premium due to the not transfer of the premium by the certain intermediaries and to the insurance on credit) were the same for all the branches.

It will be necessary to adapt itself from then on in front of this transformation which is only the beginning of a long process which never stops because it is a question sector in perpetual evolution.

INTRODUCTION GENERALE

Le caractère aléatoire qui a toujours particularisé le contrat d'assurance implique une incertitude dans la prestation de l'une des parties (celle de l'assureur).

Malheureusement, la pratique qui était observée dans la zone CIMA avait fini par « dénaturer » le contrat d'assurance par le phénomène de l'assurance à crédit ; ce qui rendait aléatoire aussi l'obligation de l'assuré (paiement de la prime).

L'exception devenant la règle, le niveau d'arriérés de primes dans la zone avait fini par atteindre des proportions inquiétantes par rapport au chiffre d'affaires du marché. A cela, s'était ajouté le non reversement des primes par certains intermédiaires sous la complicité parfois pour des raisons inavouées de certaines compagnies qui continuaient malgré tout à collaborer avec eux.

Ces deux phénomènes combinés avaient déteint négativement sur l'image et sur l'équilibre technique des compagnies qui ne pouvaient plus honorer véritablement leurs engagements surtout envers les victimes en Responsabilité Civile (des indemnisations sont accordées à des sinistrés alors que les souscripteurs n'ont pas versé la moindre prime).

Dès lors, des mesures devaient être prises pour stopper cette pratique et revenir à une saine gestion qui doit être la spécificité de l'assurance : l'encaissement préalable des primes avant le paiement des sinistres.

C'est dans ce cadre qu'est intervenu l'avènement du nouvel article 13 qui dispose dorénavant en ses alinéas 2 et 3 que « *la prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par le souscripteur. Il est interdit aux entreprises d'assurance, sous peine des sanctions prévues à l'article 312, de souscrire un contrat d'assurance dont la prime n'est pas payée ou de renouveler un contrat d'assurance dont la prime n'a pas été payée* ». Cet article pose ainsi la règle du paiement au comptant de la prime avant toute prise d'effet du contrat.

L'alinéa 3 du même article adoucit la mesure en offrant la possibilité pour l'assureur d'octroyer un délai de paiement de 60 jours au souscripteur lorsque la prime excède 80 fois le SMIG annuel du pays de localisation. Mais malheureusement, cette dérogation ne s'applique pas aux contrats de la branche marchandises transportées.

L'adoption de ce nouveau dispositif intervient après un long constat alarmant observé principalement sur le niveau d'arriérés provenant soit de facilités accordées

directement par l'assureur à ses clients, soit de non reversement des primes aux compagnies par certains intermédiaires.

Pour remédier à cette situation, l'assurance à crédit est désormais proscrite pour contraindre les assureurs à revenir à ce qui se fait naturellement en assurance à savoir le paiement au comptant de la prime d'assurance à la souscription.

Cette réforme qui marque un tournant important du secteur des assurances vise plusieurs objectifs dont les plus essentiels à notre avis sont le renforcement de la solvabilité des compagnies pour une accélération de la cadence de règlement et l'assainissement du secteur des assurances.

Ce premier objectif (renforcement de la solvabilité) recherché permettra entre autres aux assureurs de pouvoir jouer pleinement leur rôle premier à savoir le règlement rapide des sinistres. Cela passe donc nécessairement par le paiement de la prime (principale ressource de l'assureur) à la souscription.

Le deuxième objectif (assainissement du secteur) vise à redorer l'image de l'assureur africain qui passera par un règlement rapide des dossiers de sinistres, une gestion financière saine, une organisation et un contrôle des réseaux de commercialisation.

Sur ce dernier point, le nouvel article 541¹ est à saluer et constitue un prolongement logique de l'article 13 puisqu'il est avéré qu'une bonne partie des impayés provenait du non reversement des primes par les intermédiaires. Son application rigoureuse donnera donc à coup sûr une nouvelle image du secteur aux yeux des assurés : le courtier se limitera à son rôle d'intermédiation et de conseil à son client et l'assureur exercera son rôle de sécurité financière pour ses assurés. Ce qui permettra de différencier véritablement le rôle de chaque partie.

On peut toutefois déplorer une autre pratique observée dans le marché de la CIMA car certaines compagnies continuent jusqu'à présent à collaborer avec des courtiers non agréés. Une récente circulaire de la CRCA N°001/CIMA/CRCA/PDT/2014 est venue rappeler aux compagnies les sanctions prévues aux articles 312 et 545 en cas de non-respect de l'article 501.

Avec la nouvelle réforme, l'une des nouveautés est en réalité son application à l'assurance maritime. Paradoxalement, le Titre 1 du Livre 1 intitulé « *Règles communes*

¹Il est interdit aux intermédiaires, sous peine des sanctions prévues aux articles 534-2 et 545, d'encaisser des primes, des fractions de primes, de faire libeller ou de recevoir des chèques libellés à leur ordre.

aux assurances de dommages non maritimes...» dans lequel se trouve l'article 13 est sans équivoque sur l'exclusion de l'assurance maritime du champ d'application du Code CIMA. Cette assurance relève des législations nationales.

Cette extension de l'article 13 en son alinéa 4 à l'assurance maritime a entraîné de vives contestations par certains praticiens qui ont invoqué une contrariété avec le titre dans lequel cet article se trouve.

La problématique de l'applicabilité de l'article 13 à l'assurance maritime se pose dès lors.

Cette problématique est d'autant plus justifiée que son application à certains types de polices maritimes (notamment les polices d'abonnement, à alimenter) pose, pour les praticiens, de sérieux soucis (qui seront abordés dans ce travail).

Nous verrons que pour lever cette confusion, un réaménagement sera intégré dans l'article 1^{er} du Code.

Pourquoi l'application de l'article 13 à la branche transport maritime ?

Qu'est ce qui fait la spécificité de cette branche d'assurance par rapport aux autres branches ?

Qu'est ce qui justifie l'absence de moratoire pour le paiement de la prime au comptant en assurance maritime des facultés importées ?

Cette nouvelle disposition est-elle adaptée à l'assurance maritime ?

Quelles sont les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de cette nouvelle disposition et les solutions pratiques adoptées ?

Quel est l'impact de cette nouvelle disposition sur l'assurance des facultés importées ?

Voilà autant d'interrogations qui méritent des éclaircissements lesquels vont nous permettre à coup sûr de mieux comprendre les enjeux de cette réforme et ses implications dans les rapports avec les assurés.

Dans la branche transport maritime qui recouvre les catégories corps de navire, la responsabilité civile du transporteur et le transport maritime de marchandises, seule cette dernière catégorie (qui constitue la plus importante en terme de chiffre d'affaires) va nous intéresser et plus précisément les polices d'abonnement car c'est dans la mise en œuvre de l'application de cette nouvelle disposition à cette catégorie que sont intervenues plusieurs

divergences dont nous essayerons, au cours de cette étude, de soulever et d'y apporter une esquisse de solutions.

Aussi, essayerons-nous d'analyser les effets de cette nouvelle réforme sur les plans financier et technique dans la branche transport maritime en vue d'apprécier son impact.

Pour apporter un éclaircissement à toutes les interrogations que nous avons soulevées, notre travail sera scindé en trois parties.

Dans la première partie de notre étude, nous allons tenter d'expliquer **les particularités de la branche transport maritime (Partie 1)** qui font qu'elle était totalement exclue du champ d'application du Code CIMA.

Dans la deuxième partie, il sera question d'analyser **l'extension de l'article 13 à l'assurance maritime (Partie 2)** et dans la troisième partie, on étudiera **l'impact de la nouvelle réforme sur la branche maritime (Partie 3)**.

PARTIE 1 : LES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME

La branche transport maritime a toujours échappé au champ d'application du Code CIMA. Cette situation pouvait s'expliquer par les particularités de cette branche dont la principale se trouve sur les sources juridiques (Chapitre 1).

D'autres particularités non moins négligeables peuvent aussi être soulevées (Chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LES SOURCES JURIDIQUES COMME PRINCIPALE PARTICULARITE DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME

Le Code CIMA de 1992 excluait dans son Livre 1 les assurances maritimes dans son champ d'application. A priori, cette exclusion se justifiait par le fait que le Code CIMA était la réplique presque à l'identique du Code des assurances français de l'époque qui n'était pas applicable lui-même à l'assurance maritime.

Les motifs qui expliquaient l'exclusion de cette branche dans le Code des assurances français pouvaient donc en principe être les mêmes pour les autorités de la CIMA.

A travers nos recherches, nous sommes parvenus à découvrir les véritables motivations de cette exclusion qui provenaient principalement de la diversité des sources juridiques de l'assurance maritime. Ses sources sont constituées principalement de sources internationales (Section 2) auxquelles s'ajoutent les sources nationales (Section 1).

Section 1 : Les sources nationales

L'assurance transport se développe dans un contexte juridique régi au plan local par un ensemble de textes constitués principalement du Code de la Marine Marchande (Paragraphe 1) et des autres textes (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le Code de la Marine Marchande (CMM)

Le CMM actuel a été adopté en 2002 par la loi N° 2002-22 du 16 août 2002. Ce code régleme en ses articles 519 à 571 le secteur des assurances en ce qui concerne les marchandises transportées ainsi que les corps de navire battant pavillon Sénégal.

La réforme de ce code de la marine marchande est intervenue quarante ans après notre accession à la souveraineté internationale pour remplacer le premier code d'héritage colonial. Les objectifs visés à travers cette réforme peuvent être résumés en trois points :

- adaptation de notre législation aux évolutions internationales du droit maritime ;
- prise en compte des spécificités des activités maritimes sénégalaises ;
- réaménagement du droit pénal de la mer et du contentieux maritime.

Le CMM précise en son article 519 son champs d'application en ces termes « *est régi par le présent Titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime* ». Des lors, l'assurance des facultés importées est régie non pas par le code CIMA mais par le CMM comme le précise l'article 278 du Code.

Mais, l'assurance maritime étant étroitement liée au transport maritime, le caractère international de celle-ci déteint inévitablement sur celle-là. C'est ainsi que les dispositions du CMM concernant l'assurance maritime sont fortement inspirées des imprimés français.

Nous relevons toutefois que les dispositions du CMM concernant le paiement de la prime d'assurance restent toujours intactes et ne sont plus en phase avec la nouvelle réforme de l'article 13. En effet, pendant que l'assurance à crédit est interdite et que le défaut de paiement de la prime entraîne une résiliation de plein droit de la police, le CMM maintient toujours la procédure de mise en demeure à observer par l'assureur avant la résiliation.

Aujourd'hui, bien que le problème de conflit de loi ne se pose pas, il nous semble nécessaire de réformer et mettre à jour toutes les dispositions du Code de la Marine Marchande qui ne sont pas en phase avec le nouveau dispositif du Code CIMA notamment sur le règlement de la prime en assurance transport et maritime.

Paragraphe 2 : Les autres sources nationales

En plus du Code de la Marine Marchande, nous avons aussi d'autres sources constituées par :

- **le code des Douanes (loi 2014-10 du 28 Février 2014** qui a abrogé et remplacé la loi N° 87-47 du 28 Décembre 1987) ;
- **la loi n° 83 – 47 du 18 Février 1983 portant obligation d'assurance** pour toutes les marchandises à l'importation et les navires battant pavillon sénégalais et **le décret n°83- 1201 du 24 Novembre 1983 instaurant la domiciliation de l'assurance** sur le territoire national.

Ces deux derniers textes de loi proviennent des assureurs nationaux mais surtout des recommandations de la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement) invitant « *les pays en développement à prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés nationaux d'assurances de couvrir à l'intérieur, eu égard à*

leurs intérêts économiques nationaux les opérations d'assurances générées par leurs activités économiques y compris leur commerce extérieur, ce dans la mesure où cela est techniquement faisable² ».

L'objectif visé à travers cette recommandation est entre autres de réduire le déficit de la balance commerciale et la fuite des capitaux vers l'étranger en imposant une obligation de souscription et de domiciliation de l'assurance pour toutes les marchandises importées de l'extérieur mais aussi de contribuer au financement de l'économie nationale.

Cette recommandation de la CNUCED qui a été approuvée par tous les pays de l'espace CIMA a largement contribué au développement de l'assurance transport surtout maritime par un accroissement sans cesse de son chiffre d'affaires permettant ainsi aux entreprises de pouvoir exercer davantage leur rôle d'investisseurs institutionnels.

Il faut par ailleurs préciser que cette loi de 1983 ne concerne que les marchandises à l'importation. Ce qui peut aisément se comprendre car l'extension de cette loi aux exportations pourrait être de nature à engendrer des effets négatifs sur leur développement ou leur promotion sans compter les incompatibilités qui pourraient naître de ce fait avec la réglementation des pays partenaires qui auraient institué à leur tour les mêmes obligations d'assurances.

Au surplus, la garantie minimale exigée par cette obligation d'assurance est la « FAP SAUF » pour les facultés maritimes et « Accidents Caractérisés » pour les facultés aériennes et terrestres.

Section 2 : Les sources internationales

Les imprimés français en assurances maritime (Paragraphe 1) et les conventions internationales (Paragraphe 2) sont principalement les sources internationales de la branche transport maritime.

Paragraphe 1 : Les imprimés Français

L'assurance maritime suit l'évolution du contrat de transport maritime international ; environ 90 % des échanges mondiaux passent par la voie maritime.

² 3^e Session à Santiago de CHILI en 1972 de la CNUCED

L'assureur maritime de la zone CIMA est donc obligé de s'adapter en proposant des produits d'assurance qui répondent aux attentes de ses clients (nationaux et même basés à l'étranger) c'est-à-dire la couverture des aléas ordinaires et exceptionnels rencontrés en transport maritime. On a noté ces dernières années que les risques jadis négligés (notamment la piraterie) sont aujourd'hui au cœur des préoccupations des assurés.

Cette adaptation des assureurs africains passe donc par l'innovation de nouveaux produits qui répondent aux attentes des assurés. Cela peut s'avérer un peu délicat puisque l'innovation en matière d'assurance est très rare dans les compagnies de la zone CIMA. Ces dernières, à la limite, ne font que copier et commercialiser ce qui se fait à l'étranger. Ce qui n'est pas, a priori, une chose facile puisqu'il n'existe pas en matière d'assurance maritime, des clauses de police uniformes sur le plan international. Cela explique l'existence de diverses clauses de police qui sont des usages mis en place par de nombreux marchés d'assurance maritime nationaux. A ce titre, on peut citer :

- les Institute clauses émanant de l'Institut des assureurs de Londres ;
- les conditions générales de l'assurance sur corps émises par l'Union japonaise des assureurs sur corps ;
- la police Française d'assurance maritime sur corps de tous navires à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance... ;
- la police française d'assurance maritime sur facultés.

Dans les pays de la zone CIMA, les marchés nationaux utilisent les clauses françaises à travers les imprimés français. Les clauses qui figurent dans ces imprimés maritimes constituent des conditions générales de référence. Elles peuvent être adaptées aux besoins particuliers des assurés par l'adjonction des conditions particulières qui singularise le contrat et en déterminent l'étendue exacte de l'accord intervenu entre les parties.

D'autres clauses nommées « clauses additionnelles » existent et regroupent les clauses les plus demandées par les assurés. Ces clauses constituent le pilier de l'assurance maritime et sont aujourd'hui la source principale de la matière.

D'autre part, il est question aujourd'hui d'envisager une réglementation de l'assurance maritime dans le Code CIMA. A l'instar de la France qui a intégré maintenant l'assurance maritime dans son Code, une telle idée est aussi suggérée. Le chantier peut paraître difficile à mettre en œuvre en raison des contrariétés des législations nationales et des conventions internationales adoptées (Hambourg ou Bruxelles) par chaque Etat

membre de la CIMA. Mais, une uniformisation peut, à notre avis, être trouvée sur les points relatifs aux principes communs qui régissent les assurances maritimes pour toutes les garanties et que l'on rencontre presque identiquement dans toutes les législations nationales. Ces points concernent essentiellement :

- la déclaration initiale du risque et en cours de contrat en cas de modifications ;
- la fraude à l'assurance ;
- les exclusions générales ;
- les obligations de l'assuré et de l'assureur ;
- le règlement des indemnités pour avaries communes, frais d'assistance ou pour délaissement ;
- la subrogation
- etc. ;

Ensuite, des règles particulières seraient aménagées pour chaque type de contrat (assurance des marchandises, assurance corps...). Sans prétendre tout réglementer, des points concernant par exemple la prescription seraient renvoyés à la législation nationale de chaque pays pour tenir compte de la convention adoptée en matière de transport maritime de marchandises. Des imprimés standards et tenant compte à nos spécificités pourront ainsi être commercialisés dans tous les marchés de la CIMA.

Paragraphe 2 : Les conventions internationales

La dimension internationale du transport maritime explique l'existence de conventions internationales pour régir l'activité maritime entre les acteurs. La divergence des intérêts en jeu entre les Etats (Etats chargeurs et Etats armateurs) explique l'existence de plusieurs conventions internationales dans le domaine du transport maritime de marchandises.

Au Sénégal, pays de chargeur, c'est **les Règles de Hambourg** du 31 Mars 1978 qui ont été ratifiées le 13 Mars 1986. Ces règles sont un compromis sur trois (3) points : le fondement de la responsabilité du transporteur maritime, les limites de responsabilité, la déchéance du transporteur à limiter sa responsabilité.

Du point de vue de son étendue, les règles s'appliquent à tous les documents et non plus seulement au connaissement maritime. Par ailleurs, elles s'étendent sur toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur. Il reste par

ailleurs responsable des dommages et pertes et du retard à moins qu'il apporte la preuve que les mesures raisonnablement prises ne pouvaient permettre d'éviter l'évènement.

Seuls deux (2) cas d'exonération sont retenus à savoir l'incendie et l'avarie commune.

Les règles prévoient également des limitations de responsabilités comme les précédentes et fixent le montant à **835 DTS (Droits de tirage Spéciaux) par colis ou unité de charge et 2,5 DTS par kilo**. Le comportement du transporteur fait sauter les limitations à savoir la faute intentionnelle et la faute inexcusable.

Bien que les Règles de Hambourg soient muettes sur l'assurance maritime du transporteur et du chargeur, ces règles ont fortement influé sur la rédaction du Code de la Marine Marchande et notamment sur l'assurance Responsabilité Civile du transporteur qui doit s'adapter au régime de Responsabilité du transporteur conformément à la législation nationale.

Il faut noter que dans la zone CIMA, seuls trois pays (le Sénégal, le Burkina Faso et le Cameroun) ont ratifié les Règles de Hambourg.

En plus de cette convention de Hambourg, il existe d'autres conventions ratifiées par d'autres Etats (généralement les Etats armateurs) :

- La convention de Bruxelles du 25 Août 1924 (Règles de la HAYE) pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ;
- La convention de Bruxelles modifiée en 1968 (Règles de la Haye Visby) et le Protocole de 1979 (Protocole DTS) ;
- La convention de Rotterdam de 2009 sur le transport multimodal.

Ce nombre important de conventions est surtout dû à la dimension internationale du transport maritime de marchandises, à la complexité de ce mode de transport qui se fait dans un milieu qui n'est pas naturellement le milieu de l'homme et surtout aux antagonismes des divers intérêts qui gravitent autour de ce secteur (notamment les chargeurs et les armateurs).

Cette dimension internationale du transport maritime explique l'application des règles internationales mais aussi le fait que l'assurance maritime, accessoire du contrat de vente internationale et du contrat de transport maritime, ne puisse être soumise exclusivement à une réglementation nationale.

CHAPITRE 2 : LES AUTRES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME

En plus des sources juridiques, l'une des autres particularités de l'assurance maritime est l'importance des capitaux en risque assurés dans certaines polices (Section I). On peut aussi évoquer ses modes traditionnels de règlement de la prime (Section II) qui présentent aussi une certaine particularité par rapport aux autres branches dommages.

Section 1 : L'importance des capitaux en risque en assurance maritime

Les capitaux en jeu en assurance maritime sont souvent très énormes surtout dans le trading international (Paragraphe I).

Du fait de l'accroissement des échanges mondiaux favorisé par le développement du transport maritime, on a noté une omniprésence de grands groupes d'assureurs qui interviennent partout dans le monde en raison de la dimension internationale de l'assurance maritime (Paragraphe II). Et notre zone n'y a pas échappé.

Paragraphe 1 : L'importance des capitaux en risque comme domaine de prédilection du trading international

La voie maritime a toujours été la voie la plus empruntée dans les échanges internationaux du fait que la mer offre plus de possibilités pour acheminer des quantités importantes de marchandises. Cela a ainsi facilité l'accroissement des échanges mondiaux de l'ordre de plus de 10% par an.

Avec cinquante mille navires naviguant dans le monde entier en 2012, plus de 8,7 milliards de tonnes ont emprunté ainsi la mer (en 2011), assurant 90 % du trafic mondial.

Le volume important de ses échanges n'a pu avoir lieu que grâce à la mer et aux impressionnants navires de commerce qui sont de nos jours construits.

Ce mode de transport couvre pour l'essentiel des marchandises en vrac notamment : le pétrole et les produits pétroliers, le charbon, le minerai de fer, les céréales, les phosphates...

Etant l'accessoire privilégié des contrats de vente internationale, l'assurance maritime des marchandises est l'une des branches où les capitaux en risques sont très énormes. Il s'agit généralement du domaine de prédilection du trading international où les capitaux couverts sont très importants.

Dans le trading, le trader est chargé de la gestion, entre autres, des risques maritimes en négociant les conditions de couverture plus avantageuses des marchandises pour le compte de son donneur d'ordre souvent basé de l'autre côté(en Europe). Le Trading International, en matière d'assurance maritime, se rencontre très souvent dans les compagnies d'assurances locales qui opèrent à l'international, notamment les filiales des grands groupes comme AXA (pour ce qui est du Sénégal). Ces filiales traitent par avec leurs clients locaux ou même étrangers par l'entremise de traders ou de grands courtiers (notamment le Groupe Eyssautier basé en France...).

Les grosses cargaisons de céréales comme le riz, le blé...passent par ces intermédiaires qui ont un rôle de conseil et de gestion des affaires de leurs clients en matière d'assurance maritime.

Mais le transport maritime de marchandises ne constitue pas le seul secteur maritime où les montants en jeu sont importants.

Dans le domaine des corps de navire, nous assistons aujourd'hui à une véritable course au gigantisme avec les navires porte-conteneurs et les pétroliers qui coûtent des fortunes et peuvent contenir des frets énormissimes.

Nous avons aussi toujours dans le domaine maritime, les plates-formes de forage (forages de pétrole ou de gaz) construites en mer. Elles sont exploitées par des sociétés « offshore » qui sont des sociétés exemptes d'impôt qui ne sont pas autorisées à s'engager dans des affaires dans la juridiction de constitution, selon la définition proposée par l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE). Ce sont donc des sociétés non résidentes, par opposition aux sociétés dites « onshore » qui sont résidentes. Une juridiction « offshore » pourrait aussi être définie comme une juridiction mettant en place un cadre juridique favorisant l'afflux de capitaux en provenance de pays étrangers.

Tout ceci a nécessité la mise en place d'une réglementation internationale pour régir les rapports entre les acteurs économiques qui gravitent autour du transport maritime.

Paragraphe 2 : La dimension internationale de l'assurance maritime et l'intervention des compagnies étrangères dans nos marchés

La plupart des assurances sur facultés sont par nature internationale car les transports de marchandises par mer sont généralement des transports entre Etats. Ainsi, l'expéditeur/vendeur des marchandises et le destinataire/acheteur sont souvent des personnes qui ne sont pas soumises aux mêmes lois et ne parlent pas la même langue. L'assureur des marchandises peut avoir son siège dans le pays de l'expéditeur, dans le pays du destinataire ou dans un pays tiers n'ayant pas d'autre rapport avec le transporteur que le contrat d'assurance.

L'assurance sur corps présente aussi une dimension internationale du fait que les pertes ou avaries subies par les navires se produisent souvent à l'étranger mais aussi du fait de la tendance de nombreux armateurs à s'assurer dans un pays autre que celui où ils sont établis (navire battant pavillon de complaisance). Une des raisons de cette tendance est l'augmentation du nombre des navires appartenant à des armateurs de pays, y compris des pays en voie de développement, qui ne sont pas en mesure d'assurer leurs propres navires.

Cette dimension internationale de l'assurance maritime impose donc aux assureurs des méthodes de travail particulières, les obligeant :

- ✓ à collaborer avec tous les acteurs internationaux,
- ✓ à bien appréhender les risques particuliers liés à cette activité
- ✓ et à maîtriser les contours du contentieux maritime.

Ce caractère international oblige encore l'assureur à prendre en compte l'évolution du contrat de transport maritime surtout dans les obligations entre le transporteur (ou l'armateur) et le chargeur. Cela doit amener les acteurs, surtout de la zone, à toujours être flexibles et outillés pour répondre aux attentes de leurs assurés. Malheureusement, le manque notoire de spécialistes en assurance maritime est déploré dans presque tous les marchés malgré les séminaires de formation et de perfectionnement en ce sens qui sont organisés d'autant plus que les compagnies étrangères concurrencent nos compagnies sous certaines formes.

En effet, l'intervention des assureurs étrangers est favorisée par cette dimension internationale du transport et de l'assurance maritime qui dépasse le cadre local de nos Etats.

Bien qu'elle ne soit pas la première branche du marché en termes de chiffre d'affaires, l'assurance maritime occupe néanmoins une place importante car elle vient juste après l'automobile et l'incendie. Cela est surtout dû à l'institution, presque dans tous les pays de la CIMA, d'une obligation de souscription d'un contrat d'assurance et de domiciliation de la prime pour toutes marchandises importées.

Pour les compagnies étrangères, leur intervention dans l'espace CIMA se fait d'abord à travers **l'assurance des facultés exportées**. En l'absence de domiciliation de la prime en maritime, combinée à la nouvelle réglementation plus sévère sur le paiement de la prime d'assurance, les compagnies locales éprouvent d'énormes difficultés pour exploiter au maximum cette niche face à la concurrence étrangère. En effet, rien ne contraint le vendeur local à assurer ses marchandises auprès d'une compagnie étrangère qui offre plus de facilités de paiement de la prime d'assurance.

Ensuite, avec les **Polices Master**, ces compagnies parviennent aussi à intervenir indirectement dans nos marchés. C'est une police d'assurance unique souscrite avec des conditions optimales de couverture par une société mère au profit de ses filiales implantées un peu partout dans le monde. Et pour se conformer à la législation nationale sur l'obligation de souscription et de domiciliation de la prime dans notre espace, des **Polices Programmes** sont souscrites dans les conditions minimales (FAP sauf...) dans chaque pays où est implantée une filiale. L'essentiel des primes restent donc à l'étranger ; les compagnies locales ne se contentent que des « miettes » qui proviennent des garanties FAP sauf...

Section 2 : Les modes traditionnels de règlement de la prime

L'assurance maritime a toujours été marquée par certaines spécificités par rapport aux assurances terrestres.

Dans le domaine lié au mode de paiement de la prime, ses spécificités seront surtout observées dans les polices d'abonnement (et par extension les polices à alimenter et tiers chargeur) où on note une absence d'émission de prime à la souscription (Paragraphe

1). En conséquence, la prise d'effet du contrat n'était pas subordonnée au paiement de la prime d'où l'automatisme de la garantie (Paragraphe 2).

Nous nous intéresserons aussi au cas spécifique de la police corps (Paragraphe 3).

Paragraphe 1: L'absence d'émission de prime à la souscription dans les polices d'abonnement

En assurance maritime, on rencontre généralement cinq types de polices parmi lesquels seule la police d'abonnement retiendra le plus notre attention car elle est à l'origine presque de toutes les difficultés pratiques rencontrées dans la mise en œuvre de l'article 13.

Conclue d'avance et pour une période donnée, cette police a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur :

- ✓ en principe, quels que soient les marchandises, les modes de transports et les lieux de départ ou de destination,
- ✓ ou parfois, dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions de l'assuré, sans qu'il ait à faire de déclaration préalable, ni connaître les envois effectués par ses préposés ou mandataires. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs.

Il suffira à l'assuré de déclarer ensuite, dans le délai convenu (8 jours), en aliment à sa police, à l'aide d'un carnet à souches, toutes les expéditions faites pour son compte.

La prime est payable selon une périodicité définie en général un mois grâce à un document appelé avenant de ressortie de prime récapitulant les ordres d'assurances de l'assuré pour la période et la prime correspondante. Elle n'est donc due que sur les expéditions réellement effectuées. En conséquence, aucune émission n'était faite au moment de la souscription de la police.

Pour ces polices, un seul et même avenant régularise souvent toutes les déclarations d'aliments d'une période (mois, trimestre...). La police d'abonnement et la police à alimenter (quantum déterminée, durée indéterminée) étant des contrats de fidélité, le délai de paiement était convenu entre les parties dans un esprit commercial.

Les polices «**tiers chargeurs**» sont des polices d'abonnement utilisées par les commissionnaires et auxiliaires de transport et dans le cadre desquelles ils couvrent les expéditions que leurs clients les ont demandé. Pour ce type de police, la garantie de l'assureur n'est acquise qu'à partir de la déclaration d'aliment.

On peut aussi citer d'autre part la police «**au chiffre d'affaires**» qui est une police d'abonnement mais dont le mode de paiement de la prime est pareil à celui des contrats à prime variable instaurés par la Commission car l'assiette de prime est assise sur le chiffre d'affaires. Cette police, comme la police au voyage, n'appelle donc aucune particularité puisque son mode de paiement de la prime avant la réforme s'apparente aux nouvelles dispositions de la CIMA.

Paragraphe 2: L'automaticité de la garantie

L'assurance maritime a toujours été marquée par ses spécificités par rapport aux autres branches d'assurance surtout terrestres. Alors que le principe du paiement de la prime avant la prise d'effet du contrat était même reconnu dans l'ancienne formulation de l'article 13, l'assurance maritime se particularise par le fait que la prise d'effet du contrat pouvait avoir lieu même antérieurement au paiement de la prime. En d'autres termes, l'entrée en vigueur du contrat d'assurance n'était pas subordonnée au paiement de la prime:

- ✓ **dans les polices au voyage** : le contrat entrait en vigueur dès que l'accord des parties était effectif ;
- ✓ **dans les polices d'abonnement et polices à alimenter**: les marchandises sont sous garantie de l'assureur et par le seul fait de leur mise en route.

Il y'a ainsi une automaticité de la garantie dès l'établissement du contrat et le début de l'expédition.

La déclaration d'aliment envoyée ultérieurement à l'assureur n'était qu'une régularisation si bien qu'il arrivait fréquemment, en raison des délais d'établissement et d'envoi des déclarations d'aliment et des avenants de ressorties de primes, il arrive que les risques soient terminés ou près de l'être lorsque la prime est réclamée à l'assuré.

Il s'agit là encore d'une spécificité de l'assurance maritime notamment des polices d'abonnement dont le but est de rendre souple et rapide les formalités de souscription des opérateurs économiques en particulier.

Ce mode de paiement jadis spécifique aux polices d'abonnement est aujourd'hui banni par l'article 13 et la circulaire N° 00004/CIMA/CRCA/PDT/2011 relative au paiement de la prime des polices à primes révisables ou des contrats à terme. Désormais, avec les nouvelles dispositions de l'article 13, cette spécificité du mode traditionnel de paiement de la prime dans les polices d'abonnement n'existe plus car la prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime.

Paragraphe 3 : Le cas spécifique de la police corps de navire

La police corps est ici abordée juste à titre d'illustration. Ce sont des polices qui sont souscrites soit au voyage soit à terme.

Les polices au voyage sont émises pour la durée d'un voyage spécifiquement indiqué dans les Conditions Particulières ;

Les polices à terme sont émises sans mention des voyages couverts mais pour une durée spécifique, généralement un an sans tacite reconduction.

S'agissant de la prime, elle est toujours au comptant en ce qui concerne les assurances au voyage mais elle pouvait être fractionnée pour ce qui est des assurances à terme. En effet, aux termes des clauses figurant dans les imprimés Français corps de tous navires de 2012, la prime était payable, sauf convention contraire, à trente (30) jours de la prise d'effet des risques. Si l'assurance était souscrite pour douze mois, l'assuré avait la faculté (mais à la condition d'avoir opté pour cette modalité de règlement avant le commencement des risques) de payer la prime en quatre termes, à savoir :

- à trente jours de la prise d'effet des risques ;
- à trois mois de la prise d'effet des risques ;
- à six mois de la prise d'effet des risques ;
- à neuf mois de la prise d'effet des risques.

Ce mode de paiement tempéré en assurance corps se justifiait du fait, entre autres, des capitaux en risque qui sont énormes.

On peut invoquer, en outre, **les polices « Corps Matériel Portuaire »** qui présentent aussi une certaine spécificité dans le paiement de la prime. Dans ce type de police, le taux de prime varie selon que l'unité est au chômage, en service, ou à terre pour réparation. En conséquence, la prime réellement due ne pouvait être déterminée au moment de la souscription. Toutefois, les parties convenaient que toutes les unités étaient au

chômage et les primes « terme » étaient calculées en fonction du taux correspondant pour unité au chômage. Et comme dans les polices d'abonnement, on procédait après à des régularisations après réception par l'assureur de la déclaration de l'assuré de tous les mouvements intervenus sur chaque navire dans une période donnée.

PARTIE 2 : L'EXTENSION DE L'ARTICLE 13 A L'ASSURANCE MARITIME

Avec la nouvelle rédaction de l'article 13, le code CIMA a consacré l'extension de cet article à l'assurance maritime (chapitre 1). Cet article décrit les modalités de mise en œuvre du paiement de la prime qui ne sont pas sans difficultés dans son application pratique (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : UNE EXTENSION CONSACREE PAR LE LEGISLATEUR DE LA CIMA

L'une des particularités de la nouvelle rédaction de l'article 13 demeure son extension à la branche maritime qui est toujours restée en dehors du champ d'application du Code CIMA hormis en plus ses articles 8 et 14. Cette extension sans précédent nous commande de nous interroger sur les motivations de cette extension (Section 1) et sur le processus qui a abouti jusqu'à sa consécration (Section 2).

Section 1 : Les motivations de l'extension de l'article 13 à la branche transport

Avant l'avènement de l'article 13, aucune disposition du Livre 1 (Titre 1) du Code n'avait vocation à s'appliquer à l'assurance maritime.

L'extension d'une disposition du Code à l'assurance maritime notamment son article 13 du Code a été donc une première et n'a pas manqué de soulever des interrogations tenant tant sur les motivations que sur son applicabilité même à certaines types de polices au regard de ses spécificités déjà abordées.

Le règlement pris par le Conseil des Ministres et qui a consacré l'avènement de l'article 13 n'est pas accompagné d'un exposé de motifs justifiant cette extension. Nos recherches nous ont permis de découvrir que ce sont les mêmes raisons qui ont motivé l'adoption de l'article 13 qui fondent aussi son extension à la branche maritime.

Les arriérés de primes très importants liés en partie à l'assurance à crédit ont été donc les vrais motifs qui ont amené les autorités de la CIMA à étendre l'article 13 à l'assurance maritime par le réaménagement de l'article 1^{er} du Code. En effet, la branche transport maritime de marchandises connaissait les mêmes difficultés que les autres branches et ne pouvait donc être laissée en reste.

Section 2 : Les étapes de cette consécration

La consécration de l'extension de l'article 13 à la branche transport maritime n'a pas du tout été une chose facile pour le législateur de la CIMA. En effet, un seul règlement n'a pas suffi pour que cette extension soit applicable immédiatement. Il a fallu pour la CIMA, prendre une circulaire et un autre règlement pour que cette extension puisse efficacement s'appliquer.

Qu'est ce qui s'est passé ?

Le règlement N°001/CIMA/PCMA/PCE/2011 qui a adopté l'article 13 nouveau et son extension à la branche transport maritime était aux yeux des praticiens insuffisant pour permettre son application immédiate à la branche transport maritime au regard de ce qu'on a avancé plus haut à savoir que le code excluait formellement à travers son article 1^{er} l'assurance maritime de son champ d'application et aussi les spécificités liées entre autres à son mode particulier de règlement de la prime dans certaines polices.

Tous les praticiens s'accordaient à dire l'impossibilité de l'application de cet article à la branche transport maritime. Ceci constitue donc la première étape de l'avènement de cet article.

Il y'avait donc deux blocages à lever pour permettre une application effective de l'article 13.

Pour résoudre le premier blocage relatif au paiement de la prime, il a fallu que la CRCA prenne une circulaire en date du **22 juillet 2011** pour fixer les modalités de paiement des primes pour les contrats à primes ajustables ou révisables (exemple : police d'abonnement) et des contrats à terme (exemple : police corps). Nous sommes à la deuxième étape avant la consécration et l'application efficace de l'article 13.

La troisième étape consistait à lever le blocage relatif à l'article 1^{er} du Code et qui était d'ordre légal. En effet, cet article dispose que « les Titres I, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. Ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes, ni aux assurances fluviales.... ». Suffisant pour que certaines compagnies, pour ne pas dire toutes, s'engouffrent dans cette contradiction pour ne pas dire confusion et continuent les vieilles pratiques. C'est le cas d'AXA Sénégal qui a méconnu cet article pendant les premiers mois qui ont suivi son entrée en vigueur.

Dans le marché, l'application de ce nouveau dispositif n'était pas unanime et respectée par toutes les entreprises d'assurance. Celles (surtout AXA) qui méconnaissaient la nouvelle réglementation ont attiré vers elles les clients des autres compagnies pour les facilités qui leur étaient accordées (paiement de la prime sous l'ancien régime).

Il fallait vite remédier à cette situation pour lever toute équivoque sur l'application de cet article à l'assurance maritime en veillant à ce que les règles du jeu reçoivent une application uniforme et ainsi permettre une concurrence saine entre les acteurs du marché. Dès lors, deux règlements seront pris en ce sens lors du Conseil des Ministres en date du **05 Avril 2012 tenu à Paris.**

Le premier règlement concerne l'aménagement de l'article 1-1 sur l'extension de l'article 1^{er} en ces termes « *par dérogation aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus, les dispositions relatives au paiement des primes édictées dans le Titre 1 du présent livre notamment en ses articles 8, 13 et 14 sont applicables aux assurances maritimes, fluviales...* ».

Le second règlement concerne l'article 278 en le complétant en ces termes : « *l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient* ».

Toutefois, les dispositions du présent code relatives au paiement des primes lui sont applicables ».

Tous les points d'ambiguïté viennent d'être levés pour une application unanime et sans équivoque par toutes les compagnies de la zone CIMA de l'article 13 à la branche transport maritime même si certains estiment encore que le Livre 1 du Titre 1 doit être modifié pour davantage être en conformité avec l'esprit de l'article 13.

A travers ce long processus qui a abouti à l'avènement de l'article 13 et son extension à la branche transport maritime, nous pouvons être tentés de noter un certain tâtonnement mais qui aujourd'hui semble trouver une réponse satisfaisante.

En effet, cette genèse de l'application effective de l'article 13 donne l'impression que la mesure prise pour étendre la nouvelle réforme à l'assurance maritime s'est faite de manière hâtive. Les réformes qui devaient accompagner la mise en œuvre de l'application de ce nouveau dispositif à l'assurance maritime, pour éviter les errements observés pendant un long moment après son entrée en vigueur, n'avaient pas été prises.

CHAPITRE 2 : LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 13 ET LES DIFFICULTES RENCONTREES

Le Code décrit clairement les modalités de mise en œuvre de l'article 13 (Section1) mais qui ne sont pas sans difficultés dans son application pratique (Section 2).

Section 1 : Les modalités de mise en œuvre de l'article 13

L'article 13 pose le principe du paiement au comptant de la prime. Cet article, à travers l'aménagement de l'article 1-1 du Code confirme le principe du paiement préalable de la prime (Paragraphe 1).

Mais le texte prévoit aussi des tempéraments sous certaines conditions et concernant d'autres polices (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La confirmation en assurance maritime du principe du paiement de la prime au comptant à travers l'aménagement de l'article 1-1

Malgré le faible taux de bancarisation observé dans l'espace CIMA, le paiement de la prime d'assurance est le plus souvent effectué par chèque (ou par effet de commerce) (I). Il peut aussi se faire par tout autre moyen notamment en espèce (II).

I- Le paiement de la prime par chèque ou effet de commerce

Le chèque constitue un moyen de paiement très couramment utilisé par le souscripteur pour payer sa prime d'assurance. Toutefois, conscient qu'une bonne partie des impayés provenaient des chèques et puisque l'assureur ne dispose pas de moyens rapides pour vérifier l'existence de provision au moment de l'émission du chèque, une procédure à part a été prévue par le Code CIMA dans le but toujours de se conformer à l'esprit de l'article 13.

L'article 13-1 nouveau en décrit les modalités de mise en application.

Ainsi, lorsqu'un chèque ou un effet de commerce revient impayé, l'assureur adresse une mise en demeure à l'assuré dans laquelle il lui précise qu'il a un délai de 08 jours ouvrés à compter de la réception de l'acte ou de la mise en demeure pour régulariser le paiement.

A l'expiration de ce délai de 08 jours, si la régularisation n'est pas effectuée, le contrat est résilié de plein droit et sans autres formalités. Aussi, le souscripteur reste devoir à l'assureur la prime correspondant à la période courue entre la date de prise d'effet du contrat et la date de sa résiliation.

A ce niveau, il est important d'avoir une parfaite coordination entre la comptabilité et les services concernés afin que les chèques et effets impayés puissent être signalés à l'assuré dans les plus brefs délais conformément aux dispositions de l'article 13-1. En effet, il convient de préciser que durant toute la période allant de la prise d'effet ou du renouvellement du contrat jusqu'à l'expiration du délai de 08 jours, la garantie est due à l'assuré et un sinistre qui surviendrait dans les conditions prévues par le contrat sera pris en charge par l'assureur.

II- Le paiement de la prime par espèce

Les alinéas 2 et 3³ de l'article 13 constituent les bases légales qui imposent désormais le paiement au comptant de la prime d'assurance.

En effet, il est formellement interdit, dorénavant, à toute compagnie d'assurance de faire de l'assurance à crédit. L'interdiction est aussi valable en cas de renouvellement de la police sans paiement préalable de la prime.

Il s'agit, sans nul doute, de l'une des réformes majeures les plus importantes prises par les autorités de la CIMA et qui marque un tournant salutaire dans le secteur des assurances.

L'alinéa 2 de l'article 13 nouveau n'est pas en réalité une nouveauté puisqu'il est la réplique à l'identique de l'ancien texte hormis le terme « assuré » qui a sauté pour être

³La prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par l'assuré. Il est interdit aux entreprises d'assurance, sous peine de sanctions prévues à l'article 312, de souscrire un contrat dont la prime n'est pas payée ou de renouveler un contrat dont la prime n'a pas été payée.

remplacé par « souscripteur » afin de se conformer à l'esprit du nouveau texte (pas de qualité d'assuré sans paiement préalable de la prime).

C'est plutôt les autres alinéas du même article qui constituent les vraies nouveautés.

S'agissant du non-respect des dispositions de cet article, des sanctions sont prévues par le Code. Ces sanctions contenues dans l'article 312 vont de l'avertissement jusqu'au retrait de l'agrément par la commission en passant par :

- ✓ Le blâme
- ✓ La limitation ou l'interdiction de tout ou partie des opérations ;
- ✓ Toutes autres limitations dans l'exercice de la profession ;
- ✓ La suspension ou la démission d'office des dirigeants responsables

L'exécution de ces sanctions prononcées par la Commission est confiée, le cas échéant, à un administrateur provisoire après soumission au Ministre en charge du secteur des assurances.

Paragraphe 2 : Les tempéraments prévus par le texte

En adoptant le nouveau dispositif de l'article 13, des dérogations ont été prévues pour certaines branches (I) ; ce qui n'est pas le cas entre autres de la branche « transport maritime de marchandises » (II).

I-La dérogation prévue dans les branches autre que transport maritime de marchandises...

Le législateur international de la CIMA a prévu deux dérogations par rapport au principe du paiement de la prime au comptant. Ses dérogations prévoyant des modalités de paiement plus douces de la prime sont accordées sous certaines conditions et selon qu'il s'agisse de risques souscrits ou pas par l'Etat ou ses démembrés et pour les polices autres automobile, maladie et transport maritime de marchandises.

Pour les risques non souscrits par l'Etat, l'assureur peut accorder un délai maximum de paiement de **60 jours** à compter de la prise d'effet ou du renouvellement du contrat pour les risques dont la prime excède 80 fois le SMIG annuel du pays de

localisation du risque. Dans cette hypothèse, le souscripteur devra signer un engagement express à payer la prime avant l'expiration du délai prévu.

Lorsque le paiement se fait par le biais d'un effet de commerce (traite par exemple), le terme maximum stipulé ne peut excéder le délai de 60 jours.

A défaut de paiement de la prime dans le délai convenu, le contrat est résilié de plein droit et sans autres formalités. La sanction prévue par l'ancien article 13 (mise en demeure – suspension – résiliation) n'existe plus. Par conséquent, dès lors que le paiement n'est pas effectué dans les délais convenus, le contrat prend fin automatiquement, sans préavis.

Pour les risques de l'Etat et ses démembrements, un délai maximum de **180 jours** peut être accordé à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat. A défaut de paiement à l'expiration de ce délai, le contrat est résilié de plein droit et la portion de prime versée reste acquise à l'assureur⁴.

Par Etat et ses démembrements, il faut entendre les services et organismes assujettis au régime juridique de la comptabilité publique.

II- Le cas spécifique de la branche transport maritime de marchandises...

L'extension de l'article 13 à la branche transport maritime ne constitue pas seulement l'une des particularités de cette réforme. En effet, la possibilité offerte à l'assureur d'accorder au souscripteur un délai de paiement jusqu'à 60 jours (lorsque la prime excède 80 fois le SMIG annuel) ou 180 jours pour les risques de l'Etat ou ses démembrements ne s'applique pas aux polices transport maritime de marchandises. Il en est aussi des branches automobile et maladie.

L'assurance maritime des marchandises transportées reste donc soumise au paiement de la prime au comptant quel que soit le montant de la cotisation. Cela peut sembler sévère surtout si l'on sait que les capitaux assurés dans ces polices dépassent généralement le plancher (80 fois le SMIG annuel) et le souscripteur est obligé de payer la prime sous peine de ne pas avoir une couverture.

⁴ Circulaire N°00002/CIMA/CRCA/PDT/2011 du 22 juillet 2011

L'absence de dérogation à l'assurance des marchandises transportées n'a fait l'objet d'aucune justification officielle ni théorique ni pratique portée à l'attention des acteurs par les autorités de la CIMA (le Conseil des Ministres ou l'organe de contrôle).

Nous verrons dans la suite qu'une circulaire de la CRCA offre, notamment pour les polices d'abonnement, une modalité particulière de paiement de la prime.

Qu'est ce qui justifie l'absence de dérogation à la branche transport de marchandise ?

Comme nous l'avons annoncé, aucune motivation de cette absence de dérogation n'a été officiellement publiée.

A travers nos recherches, nous avons pu découvrir que cette absence de dérogation est liée principalement à la durée courte de la garantie qui caractérise le contrat d'assurance maritime. En effet, la garantie de l'assureur dure généralement 90 jours (30 jours en moyenne pour le trajet maritime plus 60 jours maximum à compter la fin du déchargement des marchandises du dernier navire de mer) ; cette courte durée fait que la dérogation de 60 jours s'avère donc injustifiée contrairement à la majorité des autres branches Dommages où la garantie dure habituellement une année.

D'autres explications peuvent aussi être invoquées. En effet, l'assurance maritime, en raison des capitaux en risque élevés, présente dans sa globalité souvent de gros sinistres ou une forte fréquence de sinistres pour certains types de marchandises (en vrac). Du coup, l'assureur doit disposer tôt de fonds suffisants et liquides pour faire face à ses engagements.

L'objectif principal visé à travers l'article 13 étant l'accélération de la cadence de règlement, surtout dans des branches où le décalage entre la souscription et la survenance d'un sinistre est généralement très court, il paraît donc justifié qu'on permette à l'assureur de pouvoir disposer de toutes ses ressources à la souscription pour respecter ses engagements dans les délais prévus.

Il faut aussi noter ici que les dispositions concernant les paiements par chèque et effets de commerce restent valables dans la branche « transport maritime de marchandises ».

Section 2 : Les difficultés pratiques de mise en œuvre de l'article

13

La mise en œuvre de l'article 13 ne devait pas poser de problème puisque le Code en a décrit la procédure. Mais, la réalité de la pratique a montré les imperfections de cette procédure qui devrait être appliquée à toutes les branches d'assurance hormis les assurances de personnes.

C'est ainsi que cette procédure décrite dans le Code CIMA avait suscité beaucoup d'interrogations de la part des praticiens qui estimaient à juste titre qu'une telle procédure était inadaptée à la branche transport maritime de marchandises notamment dans les polices d'abonnement.

En effet, l'obligation de paiement au comptant de la prime et l'absence de dérogation d'un délai de 60 jours pour le paiement de la prime ne sont pas en phase avec ce qui se fait habituellement en matière de paiement de la prime dans les polices d'abonnement en particulier. Dans ces polices, la prime est exigible seulement après le récapitulatif de tous les éléments de la période fixée préalablement dans le contrat.

Les polices corps présentent aussi une certaine particularité dans le paiement de la prime (voir plus haut) et qui n'est pas en phase avec l'article 13.

Il fallait dès lors trouver une solution qui devrait prendre en considération la pratique de l'assurance maritime en matière de paiement de la prime tout en ne s'écartant pas de l'esprit des dispositions de l'article 13.

CHAPITRE 3 : LES SOLUTIONS APORTEES PAR LA COMMISSION ET LES ADAPTATIONS A LA LUMIERE DE LA PRATIQUE

Les difficultés pratiques de mise en œuvre de l'article 13 ont conduit la Commission à adopter une solution particulière de paiement de la prime pour certains types de polices (Section 1). Pour autant, la pratique a mis encore en œuvre une autre manière de paiement de la prime (Section 2).

Section 1 : Essais de solutions à travers la circulaire N° 00004/CIMA/CRCA/PDT/2011

Nous avons vu dans la première partie que l'assurance maritime présentait des particularités qui la distinguaient de l'assurance terrestre notamment en ce qui concerne le paiement de la prime pour certains types de polices.

Le nouvel article 13 qui est venu modifier le mode de paiement de prime en postulant son paiement au comptant n'a pas tenu compte de la spécificité de cette branche.

Après constat, la Commission a dû prendre une circulaire en date du **22 juillet 2011** qui va fixer les modalités de paiement des primes pour les contrats à primes ajustables ou révisables c'est-à-dire des contrats dont l'assiette de prime est basée sur un élément variable comme le chiffre d'affaires, la marge brute, le stock de marchandises..

Pour ces types de contrat, la CRCA fixe les modalités de paiement de la prime comme suit :

- **A la souscription** : la prime provisionnelle sera payée sur la base des données prévisionnelles des éléments de la tarification ;
- **Au renouvellement** : la prime de renouvellement sera payée sur la base de la prime de l'exercice échu pour tous les types de contrat.

L'ajustement de la prime sera effectué au plus tard quinze (15) jours après que les éléments de tarification soient définitivement connus. Le paiement du complément de prime ou de la ristourne sera effectué au plus tard quinze (15) jours après le calcul de l'ajustement. Passé ce délai et si le paiement du complément éventuel de la prime n'est pas effectué dans les

délais requis, l'alinéa 3 de l'article 13 s'applique dans toute sa rigueur et l'assuré se voit ainsi privé de couverture jusqu'à l'apurement de son impayé.

Cette modalité de paiement de la prime pour certains types de polices notamment d'abonnement ou à alimenter est plus que particulière. En effet, en voulant rompre avec la mauvaise pratique de l'assurance à crédit, le Code s'est aussi démarqué de la pratique presque générale, du moins sur ce qui se passe en France, du mode de paiement de la prime en assurance maritime en instaurant le paiement d'une prime provisionnelle.

Cette solution très particulière retenue par le Code CIMA n'a pas manqué de soulever une controverse dans sa mise en œuvre pratique au point que d'autres modalités de paiement de la prime ont été observées et qui nous semblent être plus en phase avec l'esprit des nouvelles dispositions de l'article 13.

Section 2 : Réflexion pour une solution plus conforme à l'esprit de l'article 13 : la pratique du marché Sénégalais

L'esprit de l'article 13 est la suppression de la mauvaise pratique d'antan de l'assurance à crédit en subordonnant la prise d'effet du contrat au paiement intégral de la cotisation et en prévoyant un échancier plus doux dans quelques rares situations. La procédure décrite et arrêtée par la circulaire de la CRCA pour le règlement de la prime nous semble se démarquer de l'esprit de l'article 13 en prévoyant juste le paiement d'une prime provisionnelle à la souscription et la régularisation au renouvellement (ristourne ou rappel de prime selon le cas). Ce qui laisse supposer la possibilité d'un impayé à l'échéance du contrat en cas de non renouvellement.

Sans être, au fond, en contradiction avec les nouvelles dispositions de l'article 13, deux pratiques se sont dès lors développées dans le marché Sénégalais :

- **le versement d'une provision de prime** (et non d'une prime provisionnelle),
- **le versement d'une prime de dépôt ou déposité.**

La première technique (**paiement d'une provision de prime**) consiste pour l'assuré, à verser une certaine somme (provision de prime) calculée sur la base de prévisions et dans laquelle, l'assureur puisera au fur et à mesure des déclarations faites par l'assuré pour couvrir ses expéditions (importations ou exportations selon le cas). Une reconstitution de la somme déposée sera réclamée après épuisement de la provision ; cette reconstitution ne

se faisant pas suivant une périodicité préalablement fixée dans la police mais uniquement si la provision de prime s'épuise. Cette technique a l'avantage pour l'assureur de n'avoir jamais à courir derrière son assuré pour recouvrer, le cas échéant, la prime de régularisation.

La deuxième technique (**versement d'une prime de dépôt ou déposité**) quant à elle prévoit le dépôt d'une certaine somme en guise de dépôt (sorte de garantie) ; l'assuré continue à payer sa prime suivant les ressorties réelles après une périodicité prédéfinie sans versement d'une prime provisionnelle. Cette technique s'apparente dans une moindre mesure au mode traditionnel de paiement de la prime dans les polices d'abonnement. Le dépôt ne sera touché que s'il existe un impayé de prime ou à l'approche de l'échéance du contrat pour servir de paiement de la prime de la période.

Plus affinées et pratiquées dans le marché Sénégalais, ces deux pratiques nous semblent plus conformes à l'esprit de l'article 13 car le risque d'impayé est pratiquement supprimé comme le veut la nouvelle réforme.

PARTIE 3: L'IMPACT DE LA NOUVELLE REFORME SUR LA BRANCHE MARITIME

L'avènement de l'article 13 date de 2011 mais la pleine application de cette disposition n'a été effective qu'en 2012.

A l'approche de la fin de 2014, soit presque trois ans après et date de rigueur pour l'encaissement ou l'annulation de toutes les primes non recouvrées et figurant sur le bilan, il nous semble juste de faire le point sur l'impact de la nouvelle réforme particulièrement sur la branche maritime.

Cette analyse se fera à travers le bilan financier (Chapitre 1) et l'impact de cet article sur la couverture des engagements réglementés (Chapitre 2).

CHAPITRE 1: LE BILAN FINANCIER DE L'ARTICLE 13 SUR LA BRANCHE MARITIME

En interdisant l'assurance à crédit, le chiffre d'affaires devrait constituer le premier poste à subir les effets du nouveau dispositif (Section 1) dont son impact sur La trésorerie et la rentabilité mérite aussi une large réflexion (Section 2).

Section 1 : Le bilan au regard du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires constitue le premier indicateur pour faire un jugement sur le dynamisme de la direction commerciale. Ce poste a été un des facteurs à l'origine des impayés car la production était mise en avant sans se soucier véritablement de l'encaissement de la prime. Il a longtemps été, et continue de l'être encore, l'un des principaux postes pour apprécier le niveau de confiance que les assurés ont d'une compagnie.

Bien que le chiffre d'affaires ne reflète pas la performance des compagnies d'assurance dans un marché, il constitue néanmoins un argument de vente non négligeable aux yeux du public.

La rentabilité, pour ne pas dire le chiffre d'affaires, doit plutôt être le premier objectif d'un investisseur ; ce qui passe inéluctablement par la satisfaction des attentes des assurés.

Le bilan de l'article 13 au regard du chiffre d'affaires passe d'abord par l'analyse de la situation du marché avant la réforme pour la comparer avec la situation actuelle.

Paragraphe 1 : La situation du marché avant la nouvelle réforme

La situation de notre marché avant la nouvelle réforme était presque identique à tous les marchés de la zone. La recherche effrénée de chiffre d'affaires, combinée à l'assurance à crédit qui était devenue la règle, avaient entraîné, à un certain moment, des proportions inquiétantes d'arriérés de primes.

Pour le chiffre d'affaires de la branche maritime, le tableau ci-après nous donne son évolution de 2009 à 2011.

Tableau 1 : Chiffre d'affaires provisoires de l'assurance Transport maritime au 31 décembre 2011

	Transports maritimes	Autres transports	Transports aériens	Total
Chiffre d'affaires 2011	8400,4	438	1500	10338,4
Chiffre d'affaires 2010	7928,2	220,2	436,6	8585
Chiffre d'affaires 2009	7819,6	121,5	379,2	8320,3
Variation 10/11	7,1%	99%	150%	
Part de marché				
en 2011	12,00%	0,60%	2,30%	
en 2010	11,00%	0,30%	0,90%	

A travers ce tableau, nous notons que le chiffre d'affaires en 2011 en transport maritime est de 8,400 milliards. Entre 2010 et 2011, la variation est de 7,1% soit une hausse de plus de 500 millions avec une part de marché de 12% ; ce qui plaçait cette branche au quatrième rang en terme de volume de chiffre d'affaires après les branches Automobile, Accidents et Maladie et Incendie et Risques divers.

Globalement, la branche ne connaît pas un développement significatif à la hauteur du volume soutenu des importations. L'évolution de cette branche nous a permis de découvrir qu'elle évolue en dent de scie. Entre 2005 et 2011, le chiffre d'affaires est passé de 8,3 milliards à 8,400 milliards, soit une augmentation presque insignifiante de 100 millions sur 6 ans. Les raisons de cette stagnation peuvent provenir de plusieurs facteurs.

En effet, et c'est un mal qui est vécu presque partout dans les pays de la CIMA, les cas de **fraudes** observées (sous-évaluation de la valeur d'assurance) et la délivrance de **certificats de complaisance** (délivrés au moment où les marchandises sont déjà à quai) constituent un véritable écueil qui ralentit le développement de cette branche malgré le dynamisme des économies africaines observé durant ces dernières années à travers les activités portuaires.

Au Sénégal, des mesures salutaires ont été prises en ce sens par le traitement désormais électronique des attestations et certificats d'assurance en vue du dédouanement des marchandises.

Un réseau appelé ORBUS 2000 (système dématérialisé de collecte électronique des documents de pré-dédouanement interconnectant plusieurs services publics et services

privés intervenant dans les opérations du commerce extérieur et dont le module assurance en est intégré) a été créé avec comme objectif global de réduire le temps et le coût des formalités liées à l'importation ou l'exportation des marchandises au Sénégal. Les objectifs spécifiques sont : le rapprochement des différents acteurs du commerce extérieur ; la réduction des goulots d'étranglement ; l'amélioration des méthodes de travail. A travers cette mesure prise par les autorités étatiques, des effets notoires, conjugués avec l'article 13, ont été relevés dans la production de la branche.

Pour ce qui est des arriérés de primes, ils constituaient des proportions très importantes des émissions. Globalement, le taux d'arriérés de primes dans la zone toutes branches confondues représentait environ 50% des émissions. Au Sénégal, l'état C9 agrégé nous donne ci-après, pour chaque exercice de 2008 à 2010, le montant des arriérés de primes.

Tableau 2 : ETAT C9 - Primes arriérées, encaissements et annulations - Montant par exercice d'appartenance

Exercice d'inventaire	Exercice de souscription			
		Année 2008	Année 2009	Année 2010
Année 2008	(1) Arriérés : report à nouveau	377 320 089	xxxx	Xxxx
	(2) Emissions	61 107 903 258	xxxx	Xxxx
	(3) Annulations	6 354 116 616	Xxxx	Xxxx
	(4) Encaissement	37 666 310 307	Xxxx	Xxxx
	Arriérées = (1)+(2)-(3)-(4)	14 717 059 626	Xxxx	Xxxx
Année 2009	1) Arriérés: report à nouveau	14 715 21742	1 933 462 260	Xxxx
	(2) Emissions	3 786 572 413	62 837 853 163	Xxxx
	(3) Annulations	1 756 242 008	4 276 396 845	Xxxx
	(4) Encaissement	9 646 422 747	46 027 335 713	Xxxx
	Arriérées = (1)+(2)-(3)-(4)	7 099 125 140	14 467 582 864	Xxxx
Année 2010	1) Arriérés: report à nouveau	6 964 854 710	14 809 589 284	1 021 696 058
	(2) Emissions	546 510 906	4 109 048 688	67 938 536 877
	(3) Annulations	255 755 715	552 538 042	1 496 993 245
	(4) Encaissement	1 872 122 011	9 672 094	49 516 968 393
	Arriérées = (1)+(2)-(3)-(4)	5 383 487 890	2878 694 005 643	17 946 271 297

Sur l'exercice 2010, les arriérés de prime représentaient presque 18 milliards sur des émissions de moins de 68 milliards. Ce qui donne un ratio assez élevé de plus de 26%.

Pour ce qui est de la branche maritime, nous ne sommes malheureusement pas parvenus à avoir les chiffres du marché pour affiner notre analyse.

Il faut aussi noter que certaines créances détenues par certaines compagnies datent d'une époque tellement ancienne que leurs chances d'être recouvrées étaient pratiquement nulles. Et pourtant, ces impayés continuaient à toujours figurer dans les états financiers notamment le bilan. Cet état devenu biaisé ne reflétait donc plus la situation fidèle du patrimoine de plusieurs entreprises d'assurances.

Cette situation a amené les autorités de contrôle à décider que les « non valeurs » soient éliminées du bilan. Une circulaire N°00003/CIMA/CRCA/PDT/2011 de la Commission est sortie en ce sens et impartit un délai de 3 ans aux entreprises d'assurances pour encaisser ou annuler les arriérés de primes figurant dans les bilans. Ce 31 Décembre 2014 étant la date de rigueur, aucun bilan de cette année ne devrait dégager des arriérés de prime du moins sauf en ce qui concerne les arriérés relatifs aux dérogations accordées par la loi. Exceptionnellement cependant, les autorités de la CIMA viennent d'accorder un délai supplémentaire d'une année jusqu'au 31 décembre 2015 aux compagnies de la Centrafrique en raison de la situation politique et sociale instable qui prévaut actuellement dans ce pays pour encaisser ou annuler les arriérés de primes.

L'annulation des arriérés de prime sera lourde de conséquence pour toutes les compagnies qui avaient un taux élevé d'arriérés et qui ne sont pas parvenues à les encaisser. Celles qui avaient anticipé en prévoyant une provision pour annulation de prime suffisante s'en sortiront indemnes. Une compagnie comme ALLIANZ Sénégal annulait systématiquement tout arriéré de prime de plus de 18 mois ; les autres compagnies qui n'avaient pas une bonne politique d'annulation des primes arriérés et qui ne sont pas parvenues à les recouvrer subiront une perte sèche qui devrait occasionner une recapitalisation ou une liquidation de la société comme sanction ultime si la situation financière le commande.

Paragraphe 2 : La situation du marché après la nouvelle réforme

Cette situation peut être analysée en premier lieu d'un point de vue globale (I). En second lieu, nous analyserons les effets néfastes ou non espérés de la nouvelle réforme (II).

I-L'analyse globale de la situation du marché Sénégalais

L'année 2012 a marqué la pleine application de la nouvelle réforme de l'article 13 bouleversant ainsi les anciennes habitudes de l'assurance à crédit. La brutalité de la mise en application de cette réforme pouvait légitimement faire craindre une baisse de la production.

L'exercice 2012 était donc un baromètre pour mesurer l'impact de cette réforme sur les objectifs qui étaient recherchés à savoir entre autres la solvabilité des compagnies qui passent nécessairement par la production d'un chiffre d'affaires.

La branche transport et maritime en général et l'assurance maritime des facultés qui nous occupe ont été très sérieusement affectées depuis l'entrée en vigueur de l'article 13.

Tableau 3 : Chiffre d'affaires (en million) provisoire de l'assurance Transport et maritime au 31 décembre 2013

Chiffre d'affaires	Facultés Transportées	Corps de Navire	Aviation	Total
TOTAL 2013	6951,3	1286,8	1387	9625,1
Rap 12	7893	1825,8	1577,6	12296,4
Rap 11	7855,8	1398,3	1651,9	10906

Variation 12/13	-12%	-30%	-12%	
Variation 11/12	0,50%	31%	-4%	

Parts de marché

En 2013	9,40%	1,80%	1,90%	
En 2012	11,10%	2,60%	2,20%	

Le chiffre d'affaires de cette branche qui est de 7,893 milliards en 2012 contre 7,856 en 2011 montre bien que la branche n'a pas réellement évolué.

Pis encore, en 2013, on a noté une baisse très significative du chiffre d'affaires de cette branche qui est passée à 6,941 milliards, soit une variation de moins (-) 12%. Mais, le point positif est la suppression de l'assurance à crédit dans cette branche.

Le marché CIMA qui présentait un taux d'impayé de plus de 50% toutes branches Dommages confondues avant l'article 13 est aujourd'hui à 8% de taux d'impayé. Ce qui n'est toujours pas acceptable et montre bien que des compagnies ne respectent pas scrupuleusement la nouvelle réglementation. Un bilan de l'article 13 s'avère donc nécessaire d'après **M. Adama NDIAYE** (actuel Président de la FANAF) pour évaluer l'impact de cette réforme et l'effectivité de son application dans la pratique.

Pour ce qui est de la baisse du chiffre d'affaires, nous avons tenté d'identifier les principales causes que l'on appellera les effets non espérés de la nouvelle réforme sur l'assurance des facultés maritimes surtout sur le marché Sénégalais.

II- Les effets néfastes ou non espérés de la nouvelle réforme

L'article 13 n'a pas produit que des effets positifs sur la solvabilité de l'assureur entre autres. En voulant s'aligner sur ce qui se fait presque partout dans le monde en matière de paiement de la prime, on a presque « oublié » la particularité (déjà vue) caractérisant les polices d'abonnement qui occupent une bonne partie du chiffre d'affaires de la branche transport maritime dans beaucoup d'entreprises d'assurance.

La rigueur et la sévérité de l'article 13 par rapport au paiement de la prime au comptant en assurance transport maritime de marchandises n'a pas connu un assentiment unanime de la part des acteurs du transport maritime. En effet, cette rigueur de l'article 13 observée sur l'absence de dérogation de 60 jours offerte pour le paiement de la prime et l'adoption d'un nouveau mode de paiement de la prime (supprimant le mode traditionnel de paiement de la prime dans les polices d'abonnement) ont été très désavantageuses pour l'assuré et a fortement déteint de manière négative sur ses relations avec l'assureur.

Aujourd'hui, avec les nouvelles conditions un peu « dures » de paiement de la prime en assurance transport de marchandises, les effets escomptés des nouvelles dispositions du Code se sont même inversées pour certaines compagnies qui ont vu leur chiffre d'affaires baissé considérablement en raison de la fuite de gros clients. C'est ainsi que les primes parfois très élevées et l'impossibilité de les honorer au comptant ont conduit les assurés à trouver des solutions plus avantageuses pour contourner cette rigueur de l'article 13 tout en respectant la réglementation en cas de besoin.

D'abord et pour les importations, la solution a consisté pour certains assurés (acheteur ou vendeur) à souscrire à une garantie Tous risques dans le pays du vendeur (hors zone CIMA). Il leur suffisait, juste à l'arrivée des marchandises, de prendre une garantie FAP Sauf... qui n'a aucune conséquence particulière sur le développement du chiffre d'affaires des pays de la CIMA compte tenu de la faiblesse de la prime.

Ensuite, avec certains INCOTERMS (insérés le plus souvent dans les contrats de vente internationale et qui font peser sur l'importateur l'obligation d'assurance), l'importateur éprouve des difficultés à mobiliser à temps, les fonds pour honorer la prime

au comptant. Cela est dû au montant souvent très élevé de la prime et du fait aussi de la fréquence des importations dans les polices d'abonnement. L'importateur pourra préférer souscrire l'assurance à l'étranger et au plan local, s'assurer en FAP sauf... seulement.

Enfin, en matière de Trading où les capitaux et les primes sont généralement extrêmement importants, nous avons les courtiers internationaux dont leurs interventions sur nos marchés, pour le compte de leurs clients, se sont aussi un peu affaiblies. En effet, on a noté la fuite de certains traders vers d'autres marchés (hors CIMA) où les modalités de paiement de la prime sont plus souples. En effet, si la loi sur la domiciliation n'exige que la garantie minimale (la FAP Sauf...), rien ne dissuade le trader à prendre une garantie Tous risques ailleurs en disposant d'un temps suffisant pour payer sa prime et ne souscrire que la FAP sauf... dans le pays de destination des marchandises (pays de la CIMA).

On peut néanmoins blâmer les compagnies concernées qui, à notre avis, n'ont pas eu une réaction proactive pour sensibiliser et porter la bonne information à leurs clients afin de leur préparer à cette nouvelle réforme. Le caractère très concurrentiel du marché peut aussi être à l'origine de la fuite de certains clients par un jeu de transfert de risques d'une compagnie à une autre pour des raisons diverses notamment commerciales.

En définitive, la chute du chiffre d'affaires de la branche notée sur l'exercice 2013 provient surtout de la combinaison de ces trois facteurs que nous venons de développer et qui méritent une réflexion sérieuse de la part des autorités.

Si l'on veut réellement que nos compagnies puissent concurrencer les entreprises d'assurances étrangères dans un domaine marqué surtout par son ouverture à l'international, il faudrait, à notre avis, revoir la rigidité de l'article 13 sur l'assurance des facultés transportées en revenant sur ce qui se faisait antérieurement avec toutefois un léger réaménagement pour ne pas trop s'écarter de l'esprit de l'article 13. Ce réaménagement consisterait à prendre comme mesure, la résiliation automatique ou l'interdiction de renouveler toute police dont la prime n'a pas été payée 15 jours après la transmission à l'assuré de l'avenant de ressortie de prime récapitulant les ordres d'assurances pour la période fixée.

Il faudrait aussi, même si cela peut paraître un peu probable, imposer la souscription de garanties Tous Risques, ne serait-ce que pour certains types de marchandises qui sont souvent fragiles face aux aléas de la mer. Ce qui augmenterait sensiblement le chiffre d'affaires de la zone en captant sur place beaucoup de risques couverts ailleurs.

Section 2 : L'impact de l'article 13 sur la trésorerie des entreprises d'assurance et la rentabilité de cette branche

Le principe posé par le nouvel article 13 à savoir l'encaissement préalable de la prime avant l'entrée en risque de l'assureur combiné à l'encaissement ou à l'annulation des arriérés de primes vont avoir comme effets, le retour à l'orthodoxie d'une saine gestion et la présentation d'une image fidèle de l'entreprise.

Le retour à cette orthodoxie fait que l'assureur dispose désormais d'une trésorerie abondante du fait de l'encaissement tôt de la cotisation des assurés mais qu'il se doit d'investir dans des secteurs précis conformément à la législation de la CIMA en vue de faire face à ses engagements.

Dans l'ancienne pratique, certains assurés attendait d'avoir un sinistre pour payer leur prime que l'assureur prenait ensuite pour faire face à ses engagements. Aujourd'hui, les assureurs disposent d'une marge de temps assez longue entre le règlement de la prime et le paiement de l'indemnité pour fructifier leurs placements. La disponibilité en temps réel des fonds permet donc aux compagnies d'assurances de diversifier et de faire des placements sur le secteur financier.

Si la peur d'une baisse du chiffre d'affaires a été redoutée au lendemain de la nouvelle réforme, la réalité en est tout autre puisqu'on a noté même en 2012 une hausse du chiffre d'affaires de la zone CIMA de l'ordre de 11% qui se traduit par une augmentation du niveau d'activité. Au Sénégal, le chiffre d'affaires de l'IARD a augmenté de plus de 0,6%, ce qui est faible mais louable par rapport à la crainte de baisse de ce chiffre d'affaires.

Cette hausse du chiffre d'affaires combinée à l'encaissement de la prime en temps réel joue nécessairement sur la trésorerie. Cela permet donc à l'entreprise de pouvoir investir dans des créneaux porteurs conformément à la réglementation et de pouvoir dégager des produits financiers qui viendront prendre en charge les frais de gestion de la société.

L'annulation de l'assurance à crédit et les produits financiers générés par les placements devront donc contribuer sensiblement dans le résultat de la société.

Tableau 4 : Incidence des créances irrécouvrables sur la rentabilité

	Société A	%	Société B	%
Chiffre d'affaires	100	100%	100	100%
Prestations et frais payés	65	65%	65	65%
Marge	35	35%	35	35%
Montant des créances irrécouvrables	1	1%	6	6%
Charges d'exploitation	20	20%	20	20%
Frais financiers	4	4%	4	4%
Résultat	10	10%	5	5%

La société B devra générer plus de chiffre d'affaires ou recouvrer ses créances pour arriver au même niveau de rentabilité que A.

Globalement, toutes les branches devraient avoir une bonne rentabilité si tous les critères d'une gestion saine d'un portefeuille sont respectés à savoir une bonne tarification, une bonne sélection des risques, la mise en place d'un service recours efficace...

Avec un résultat technique de 41,2% contre 55,6% en 2011 dans le marché Sénégalais, l'année 2012 a été celle qui a eu le taux de sinistralité le plus bas sur les cinq dernières années.

Dans le domaine qui nous occupe, les chiffres de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances (FSSA) publiés dans le rapport d'activité de 2012 nous indiquent un taux S/P de 50% ; ce qui est un bon ratio et illustre bien la bonne rentabilité de la branche maritime.

Certaines compagnies qui ont vu leur chiffre d'affaires baisser notablement du fait moins d'une nouvelle politique de souscription que de la fuite de leurs clients ou par le jeu d'un transfert de risques dans une autre compagnie peuvent présenter un résultat inverse de celui du marché.

CHAPITRE 2 : L'IMPACT DE LA REFORME SUR LA COUVERTURE DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES

Les engagements réglementés constituent des dettes de l'assureur (article 334 du Code) envers les assurés, les tiers et bénéficiaires de contrats d'assurance et de capitalisation. Ces dettes sont dites réglementées parce que leur mode d'évaluation, du moins en ce qui concerne les provisions techniques (articles 334-10 et 334-12 du Code), est fixé par le Code et minutieusement contrôlée par la Commission. Ces dettes parmi lesquelles les provisions techniques constituent la plus grande partie (environ 90% du passif réglementé des compagnies IARD) sont inscrites au passif du bilan et couvertes par des actifs eux aussi réglementés.

Avec le principe du paiement de la prime au comptant sans possibilité de dérogation de 60 jours dans le domaine maritime, les assureurs sont aujourd'hui placés dans les conditions optimales de pouvoir disposer tôt de leurs ressources pour faire face normalement à leurs engagements surtout dans une branche marquée par une forte fréquence de sinistres.

Quels impacts l'article 13 aura-t-il sur les provisions techniques (en transport maritime) qui constituent un stock important de dettes de l'assureur envers ses assurés ? (Section 1).

L'encaissement rapide de la prime devrait aussi impacter globalement et positivement sur les actifs admis en représentation des engagements réglementés notamment les arriérés de prime (Section 2).

Section 1 : L'impact sur les provisions techniques

L'analyse de l'impact de l'article 13 sur les provisions techniques nous permettra de découvrir qu'en réalité cet impact n'est pas a priori très significatif (Paragraphe 1). Toutefois, la contrainte faite dorénavant aux assurés de payer leur prime avant d'avoir une couverture devrait aussi pousser les assureurs à régler vite les sinistres. La Commission, dont la mission principale est la protection des intérêts des assurés et victimes doit veiller à cela et dispose de tout un arsenal juridique pour pousser les compagnies à exercer au vrai sens du mot leur rôle d'assureur (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un impact a priori pas très significatif

L'article 334-8 énumère la liste des provisions techniques que toute entreprise d'assurance doit constituer et parmi lesquelles la Provision pour Risques en Cours (PREC) et la Provision pour Sinistres restant à Payer (PSAP) constituent les principaux engagements réglementés. La constitution de ces provisions et leur mode d'évaluation sont fixés par le Code pour ce qui concerne la PREC et la PSAP. Leur existence n'est pas remise en cause par l'avènement de l'article 13 et leur constitution est toujours recommandée par la réglementation. A ce niveau, l'impact de la réforme est inexistant sur les provisions techniques.

Une analyse profonde nous permet toutefois de dégager un impact sur les provisions pour annulation de primes et sur l'évaluation des provisions pour sinistres restant à payer.

La provision pour annulation est une provision qui est destinée à faire face aux annulations probables à intervenir, après l'inventaire, sur les primes émises et non encaissées. Elle correspond au compte 3209 du plan comptable des assurances. Son mode de calcul repose sur la construction de cadences des annulations à partir des données de l'état C9 du code des assurances.

Aujourd'hui, avec la proscription de l'assurance à crédit, cette provision ne doit plus être constituée dans la branche transport de marchandises. Elle sera donc sans objet puisqu'aucun arriéré de prime ne doit plus exister pour cette branche.

Cette provision continuera d'exister seulement pour les autres branches admises à la dérogation de 60 jours mais sa portion dans les provisions techniques à la clôture de l'exercice devrait être insignifiante car les seuls arriérés de moins de 2 mois sur les assurés doivent figurer dans le bilan des compagnies. Et selon le Secrétaire Général de la CIMA⁵, à l'issue de la période transitoire de trois ans, la circulaire N° 00090/CIMA/CRCA/PDT/2006 du 14 juillet 2006 relative à la méthode de détermination de la provision pour annulation de primes devra être abrogée. Dans l'attente, cette circulaire sera complétée par une autre prévoyant les nouvelles dispositions de provisionnement et d'annulation des arriérés.

⁵ Discours du Secrétaire Général de la CIMA Jean Claude NGBWA au séminaire CIMA-FANAF sur la modification de l'article 13 du Code des Assurances

Pour les provisions pour sinistres restant à payer, leur constitution continue d'exister mais leur évaluation devrait considérablement baisser car la cadence de règlement doit être plus soutenue.

Paragraphe 2 : L'impact sur la cadence de règlement et les mesures incitatives prises par la Commission pour son accélération

Le principe du paiement de la prime au comptant devrait avoir comme conséquence immédiate une célérité dans le règlement des prestations de l'assureur (I).

Et la Commission a un rôle très important à jouer à ce niveau (II).

I-L'impact de la réforme sur la cadence de règlement des sinistres

Les provisions techniques considérées comme engagements réglementés constituent une bonne partie des dettes des assureurs. Dans ces engagements, les PSAP occupent une très grande part car malheureusement et de façon générale, les compagnies ne règlent pas vite les sinistres. Du coup, le stock de dettes s'accumulait au fil des années atteignant des sommes très importantes par rapport au chiffre d'affaires.

Le non-paiement de la prime qui était le principal argument avancé s'avère maintenant inopérant avec la nouvelle réforme. Aujourd'hui, les assureurs n'ont plus d'arguments pour retarder le paiement des indemnités revenant aux victimes (au sens large). Ainsi, la cadence très lente de règlement des sinistres qui était observée dans beaucoup de compagnies devrait notablement s'améliorer si toutefois les compagnies jouent le jeu et que les victimes déposent à temps leurs entiers dossiers de réclamation. Cette accélération de la cadence de règlement devrait ainsi déteindre sur les provisions techniques qui constituent une charge pour la compagnie avec toute la prudence exigée dans son évaluation (chargement de 5% sur l'évaluation obtenue suivant la méthode qui donne le montant le plus élevé pour les PSAP).

L'assurance transport maritime de marchandises qui n'est pas une branche à déroulement lent (contrairement à la Responsabilité Civile) en plus de son régime très sévère imposé par la législation en matière de règlement de la prime devrait présenter des résultats techniques bénéficiaires avec une bonne organisation depuis la souscription

jusqu'à l'exercice non négligeable du recours envers le ou les probable(s) responsable(s) en passant par le règlement rapide des prestations.

II- Les mesures incitatives prises par la Commission pour une accélération de la cadence de règlement

En assurance, la solvabilité d'une compagnie se mesure traditionnellement à travers trois (3) piliers :

- ✓ l'évaluation exhaustive des engagements règlementés ;
- ✓ la couverture de ces engagements par des actifs admis ;
- ✓ et la disposition d'une marge suffisante de solvabilité destinée à faire face en cas de sous couverture des engagements règlementés provenant entre autres d'une insuffisance des provisions techniques, d'un mauvais plan de réassurance, d'une dépréciation des placements...

Ces trois critères étaient pratiquement satisfaits par plusieurs compagnies et pourtant le constat général était que les assureurs ne réglaient pas vite leurs sinistres.

Certaines lenteurs pouvaient s'expliquer en partie par le non-paiement de la prime qui ne peut plus prospérer maintenant.

L'accélération de la cadence, à défaut d'être un pilier exprès de solvabilité, constitue un critère pour apprécier la santé financière d'une compagnie.

Aujourd'hui, avec la nouvelle réforme, les assureurs sont mis dans les conditions optimales pour jouer pleinement et sans entrave leur rôle premier de règlement des sinistres. Cela passe par une accélération de la cadence de règlement des sinistres et l'organe de contrôle doit y veiller attentivement et avec rigueur. Le constat général, malheureusement, n'a pas été celui qu'on espérait au lendemain de la nouvelle réforme. Certaines compagnies continuaient toujours à adopter les mêmes attitudes déplorables en ne réglant pas vite leurs sinistres.

Pour parer à cette pratique, une mesure salutaire conférant une souplesse à la mise en œuvre des sanctions pouvant être prononcées par la Commission a été prise (article 333-1-1 du Code)⁶.

⁶ Article 333-1-1 « Quand une société soumise à son contrôle ne produit pas les états annuels prévus à l'article 405 ou n'exécute pas ses injonctions dans les délais requis, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances peut infliger une amende dont le montant varie, selon la gravité de l'infraction, entre 0,1% et 2% de l'assiette des primes o cotisations, déterminée de manière identique à celle des contributions fixée à l'article 307.

Ainsi, en 2013, lors de la 73^e session de la CRCA qui s'est tenue du 21 au 26 octobre 2013 à Cotonou au Bénin, une dizaine de compagnies d'assurances ont été épinglées par la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA). D'après le Président sortant de la FANAF, **M.PROTAIS**⁷ une compagnie au moins sur trois qui passe devant la commission est condamnée, soit pour non règlement diligent des sinistres, soit pour règlement au rabais, soit encore pour non application de l'article 13. Et les sanctions ont consisté en une amende variant entre 0,1% à 2% du chiffre d'affaires de l'exercice précédent conformément à l'article 333-1-1 du Code.

L'article 333-1-2 du Code prévoit encore le paiement d'une astreinte pour chaque jour de retard dans le paiement de l'amende à compter de la date d'échéance⁸. L'amende ne constitue qu'une variété de sanctions parmi d'autres. La sanction ultime est le retrait d'agrément si la situation de l'entreprise est irrémédiablement compromise.

Ces deux dispositifs sont assez dissuasifs pour permettre de relever la cadence de règlement des sinistres.

En assurance IARD, hormis les victimes d'accident corporel automobile, il n'existe pas un véritable dispositif juridique qui protège les assurés en fixant des délais de paiement des indemnités aux assurés.

En transport maritime de marchandises (qui échappe à l'application du Code sauf pour ces articles 8, 13 et 14), les imprimés français (FAP Sauf et Tous Risques) qui sont commercialisés dans nos marchés mentionnent bien que les indemnités dues sont payées 30 jours après la remise complète des documents permettant à l'assureur de procéder à leur règlement. Et aucune clause dans l'imprimé ne prévoit de sanctions en cas de non-respect de ce délai de paiement par l'assureur. Dès lors, on peut légitimement déplorer que les assurés ne soient pas protégés à ce niveau car malgré les sanctions infligées à l'encontre des compagnies, ils ne reçoivent aucune compensation (pour le préjudice occasionné par le retard dans le règlement de son indemnité) à moins d'ester en justice et réclamer des dommages et intérêt pour refus abusif de paiement avec toute la lenteur de la justice qu'on connaît avant le dénouement d'un procès.

La même amende est infligée en cas de non-respect des dispositions des articles 13 relatif au paiement de la prime, 13-2 relatif à la coassurance et 544 relatif aux commissions » :

⁷ Voir interview sur Agence Ecofin

⁸ Article 333-1-2 « En cas de retard dans le paiement de l'amende, la société sera tenue de s'exécuter sous astreintes dont le montant s'élève par jour de retard, à compter de la date de l'échéance desdites amendes, à..... 150 000 Francs CFA au-delà du trentième jour

Si certains estiment que les autorités de la CIMA devraient prévoir l'aménagement d'un dispositif plus protecteur des assurés sur les délais de nomination des experts, de dépôt et de transmission des rapports mais aussi de paiement des indemnités, d'autres ne partagent pas cette idée. Les assurances Dommages mettent en relation deux partenaires : l'assureur et son client (l'assuré). De la qualité du service dépendra donc certainement la pérennité de cette relation car rien n'oblige un client à rester dans une compagnie qui ne satisfait pas ses besoins ou ses attentes ou qui n'a pas un bon service après-vente (SAV).

Ainsi, au lieu d'impartir des délais à l'assureur qui pourraient se retourner contre l'assuré dans certains cas, il serait préférable de prévoir des « délais raisonnables » assis sur des principes et inciter les compagnies à se comporter en professionnel.

Section 2 : L'impact sur les actifs admis en couverture des engagements règlementés

Les actifs admis en couverture des engagements règlementés sont constitués de deux postes : les valeurs mobilières et immobilières et les arriérés de primes dans une certaine proportion⁹ et datant de moins d'un an (avant article 13 nouveau). Ces deux postes, en plus de la marge de solvabilité, assurent donc la capacité de l'entreprise d'assurance à faire face à ses dettes à tout moment.

Si la disposition d'une marge de solvabilité suffisante est généralement satisfaite par toutes les compagnies, la couverture des engagements règlementés dans les conditions exigées par le Code CIMA pose généralement problème car beaucoup de compagnies présentent une insuffisance de couverture du fait notamment du niveau du stock des provisions pour sinistres à payer non couvert par la trésorerie à cause des impayés. Ces impayés, même s'ils sont admis en couverture, ne le sont que dans une certaine proportion et s'ils ne dataient pas de plus d'un an. Ces deux conditions étaient exigées pour ne pas inciter les compagnies à faire trop de crédits ou admettre en couverture, des actifs (arriérés de primes) dont le recouvrement était devenu sérieusement compromis.

Dans la confection de l'état C4, la nouvelle réforme n'a aucune incidence sur la liste des valeurs mobilières et immobilières admises en couverture.

⁹ Article 335-3 du Code CIMA

En revanche, des modifications s'avéreront nécessaires sur la troisième rubrique de cet état à savoir les autres actifs (arriérés de primes) admis en couverture. En effet, avec le principe prôné par les nouvelles dispositions, des réformes devront dès lors s'imposer pour une meilleure harmonisation des dispositions du Code CIMA en vue d'éviter toute ambiguïté dans la confection de certains états et dans l'interprétation de toute disposition du Code.

C'est ainsi que, selon le Secrétaire de la CIMA, **Jean Claude NGBWA**, l'article 335-3 du code des assurances traitant de la prise en compte des arriérés de moins d'un an en couverture des engagements réglementés des entreprises sera révisé au plus tard un an après l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions. En effet, aucune créance saine sur un assuré figurant au bilan d'une entreprise d'assurance ne devra avoir une antériorité de plus de soixante (60) jours.

Dans le cadre de cette révision de l'article 335-3 du code des assurances, les arriérés de moins de deux mois pourraient être admis en représentation des engagements si l'entreprise justifie de leur encaissement au jour du premier trimestre de l'exercice suivant.

Toutefois, dans le domaine de l'assurance des facultés maritimes, aucun arriéré de primes ne devrait être accepté. En effet, si les arriérés de prime en transport sont admis en couverture dans la limite de 30% des provisions techniques, aujourd'hui, avec l'interdiction formelle de l'assurance à crédit en assurance maritime des marchandises transportées, aucun arriéré de prime ne peut être admis dans cette branche en couverture du passif réglementé.

L'assurance transport maritime de marchandises qui constitue la catégorie la plus importante de la branche Transport devrait donc faire baisser sensiblement, pour ne pas dire rendre presque nuls, les arriérés de prime (pour les seuls arriérés datant de moins de deux mois) admis en couverture dans la limite de 30% des provisions techniques.

Il s'agit donc d'une particularité que les personnes chargées de confectionner les états concernés (notamment l'état C4) doivent bien contrôler avec l'aide des services de la comptabilité et de la production.

Tableau 5 : Variation des arriérés de primes admis en représentation des engagements réglementés

Actifs Représentatifs	2013	2012	2011
Primes ou cotisations de moins d'un an (ou deux mois) des branches transports	35 990 529	28 184 236	54 857 938

Extrait de l'état C4 des exercices 2011, 2012 et 2013 d'une compagnie sénégalaise sur les arriérés de moins d'un an en transport admis en couverture

A travers cet extrait de l'état C4 des trois derniers exercices, il apparait clairement l'impact de l'article 13 sur les arriérés de prime en transport maritime. Même si dans la branche transport maritime l'absence de dérogation d'un délai de paiement de 60 jours concerne uniquement les marchandises transportées par voie de mer, l'apport de cette catégorie dans le chiffre d'affaires de la branche est très important.

La baisse des arriérés entre 2011 et 2012 est en très grande partie due au fait que désormais, la prime est toujours au comptant pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime. En 2013, on a noté une légère hausse des primes arriérées due peut être à des facilités accordées dans les autres catégories notamment corps de navire

CONCLUSION GENERALE

La dimension internationale du transport maritime au regard de la diversité de ses sources juridiques et de l'importance habituelle des capitaux en risque faisait la particularité de cette branche par rapport aux autres branches des assurances terrestres et expliquait son exclusion du Livre 1 du Code. Cela a donc été à la base de la mise en place d'un régime spécifique de l'assurance maritime dans chaque Etat de la CIMA.

Aujourd'hui, l'avènement de la nouvelle réforme de l'article 13 et son extension à l'assurance maritime, même s'ils ont causé beaucoup de cacophonie dans les premiers jours de son application, semblent aujourd'hui porter ses fruits même dans le domaine maritime où on a noté quelques réticences quant à son adéquation à cette branche au regard de ses spécificités.

Cette extension est à notre sens le début d'un processus qui devrait aboutir au final à la mise en place d'une réglementation unique de cette branche dans tous les pays membres de la CIMA.

Les équations soulevées dans la mise en application de l'article 13 à l'assurance maritime doivent donc nous édifier sur l'ampleur et la complexité de cette tâche car il s'agira d'uniformiser l'ensemble des législations de chaque Etat en une seule et unique législation.

BIBLIOGRAPHIE

I- Législation

- Code des Assurances des Etats membres de la CIMA ;
- Code de la Marine Marchande du Sénégal du 16 août 2002 ;
- La loi n° 83 – 47 du 18 Février 1983 portant obligation d'assurance ;
- Le décret n°83- 1201 du 24 Novembre 1983 instaurant la domiciliation de l'assurance sur le territoire national ;
- Les Règles de Hambourg du 31 Mars 1978 ;

II- Ouvrages Généraux et spécialisés

- Risques et assurances transports de Jean Patrick MARCQ, éd L'ARGUS DE L'ASSURANCE, 2003
- Le droit maritime Français, LAMY éd 2008

III- Articles de presse, mémoires et rapports

- Les Afriques, N° 178, pages 4-11 ;
- Problématique de la mise en application des dispositions du nouvel article 13 du Code des assurances à Cotonou: support séminaire de Adama NDIAYE ;
- Rapports d'activités de la FSSA ;
- Message du Secrétaire Général de la CIMA Jean Claude NGBWA au séminaire CIMA-FANAF sur "les conditions d'application de l'article 13 du code CIMA" tenu à Cotonou en 2011 ;
- Agence Ecofin : interview de M. Protais, Président sortant de la FANAF ;

IV- Webographie

- www.ffsa.fr
- www.fanaf.org

ANNEXES

Annexe 1 : Les nouvelles dispositions des articles 11, 13 bis, 14 et 541

Article 13

Paiement de la prime

La prime est payable au domicile de l'assureur ou de l'intermédiaire dans les conditions prévues à l'article 541.

La prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par le souscripteur.

Il est interdit aux entreprises d'assurance, sous peine des sanctions prévues à l'article 312, de souscrire un contrat d'assurance dont la prime n'est pas payée ou de renouveler un contrat d'assurance dont la prime n'a pas été payée.

Par dérogation au principe énoncé aux alinéas précédents, un délai maximum de paiement de soixante jours à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat peut être accordé au souscripteur, pour les risques dont la prime du contrat excède quatre-vingt fois le SMIG annuel du pays de localisation à l'exception des contrats des branches automobile, maladie et marchandises transportées.

Toutefois, le souscripteur devra signer un engagement express à payer la prime du contrat avant l'expiration du délai prévu. Lorsque l'engagement express de payer la prime est matérialisé par un effet de commerce, le terme maximum stipulé ne peut excéder le délai de 60 jours ci-dessus.

A défaut de paiement de la prime dans le délai convenu, le contrat est résilié de plein droit. La portion de prime courue reste acquise à l'assureur, sans préjudice des éventuels frais de poursuite et de recouvrement.

Les dispositions des alinéas 2 à 6 ne s'appliquent pas aux risques de l'Etat et de ses démembrements pour lesquels des délais de paiement de primes pourraient être accordés dans les conditions définies par la Commission Régionale de Contrôle des Assurances.

Les dispositions des alinéas 2 à 7 du présent article ne sont pas applicables aux assurances sur la vie.

Article 13-1 (Nouveau)

Chèques et effets impayés

Lorsqu'un chèque ou un effet remis en paiement de la prime revient impayé, l'assuré est mis en demeure de régulariser le paiement dans un délai de huit jours ouvrés à compter de la réception de l'acte ou de la lettre de mise de demeure. A l'expiration de ce délai, si la régularisation n'est pas effectuée, le contrat est résilié de plein droit.

La portion de prime courue reste acquise à l'assureur, sans préjudice des éventuels frais de poursuite et de recouvrement.

Article 14

Avis d'échéance

Pour les contrats à tacite reconduction, à chaque échéance de prime, l'assureur est tenu d'aviser à la dernière adresse connue, au moins **quarante-cinq jours** à l'avance, l'assuré, ou la personne chargée du paiement des primes, de la date d'échéance et du montant dont il est redevable.

Cet avis matérialisé par une lettre avec accusé de réception ou décharge devra rappeler que le contrat sera résilié de plein droit si la prime de renouvellement n'est pas payée dans les délais prévus à l'article 13.

Article 541

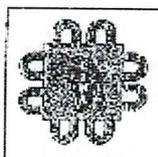
Encaissement de primes - interdiction

Il est interdit aux intermédiaires, sous peine des sanctions prévues aux articles 534-2 et 545, d'encaisser des primes, des fractions de primes, de faire libeller ou de recevoir des chèques libellés à leur ordre.

Cette interdiction ne s'applique pas aux paiements effectués en espèces n'excédant pas la somme d'un million de FCFA par police et aux paiements par chèques libellés à l'ordre de l'assureur.

Il est interdit aux intermédiaires de retenir le montant de leurs commissions sur la prime encaissée.

Annexe 2 : délais de paiement des primes pour l'Etat et ses démembrements



C I M A
CONFERENCE INTERAFRICAIN
DES MARCHES D'ASSURANCES

COMMISSION REGIONALE DE
CONTROLE DES ASSURANCES

CIRCULAIRE N° 000002 /CIMA/CRCA/PDT/2011

Relative au délai de paiement des primes d'assurance, accordé à l'Etat et ses démembrements en application des dispositions du Règlement N° 001/CIMA/PCMA/PCE/2011 du 11 avril 2011 modifiant et complétant les dispositions du code des assurances relatives à la souscription et au paiement de la prime et les articles y relatifs.

En application des dispositions du Règlement N°001/CIMA/PCMA/PCE/2011 du 11 avril 2011 modifiant et complétant les dispositions du code des assurances relatives à la souscription et au paiement de la prime et les articles y relatifs, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) fixe à cent quatre vingt (180) jours à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat, le délai maximum accordé aux services et organismes de l'Etat et de ses démembrements pour le paiement de toute prime d'assurance.

A défaut de paiement d'une prime dans le délai convenu, le contrat est résilié de plein droit. La portion de prime courue reste acquise à l'assureur.

Par Etat et ses démembrements, on entend les services et organismes assujettis au régime juridique de la comptabilité publique.

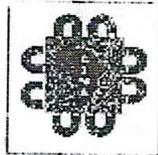
Fait à Dakar, le 22 juillet 2011

Le Président,



Dériba Samba DIALLO,-

Annexe 3 : Paiement des primes des polices d'abonnement et autres



C I M A
CONFERENCE INTERAFRICAINE
DES MARCHES D'ASSURANCES

COMMISSION REGIONALE DE
CONTROLE DES ASSURANCES

CIRCULAIRE N° 00004 /CIMA/CRCA/PDT/2011

Relative au paiement des primes de certains types de contrats d'assurance

En application des dispositions du Règlement N°001/CIMA/PCMA/PCE/2011 du 11 avril 2011 modifiant et complétant les dispositions du code des assurances relatives à la souscription et au paiement de la prime et les articles y relatifs, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) fixe les modalités de paiement des primes des contrats à primes ajustables ou révisables et des contrats à terme, ainsi qu'il suit :

- à la souscription : la prime provisionnelle sera payée sur la base des données provisionnelles des éléments de la tarification ;
- au renouvellement : la prime de renouvellement sera calculée sur la base de la prime de l'exercice échu pour tous les types de contrat.

L'ajustement de la prime sera effectué au plus tard quinze (15) jours après que les éléments de tarification soient définitivement connus. Le paiement du complément de prime ou de la ristourne sera effectué au plus tard quinze (15) jours après le calcul de l'ajustement.

Fait à Dakar, le 22 juillet 2011

Le Président,



Demba Samba DIALLO.-

B.P. 2750 - LIBREVILLE REPUBLIQUE GABONAISE TEL : (241) 44 37 79 - FAX : (241) 73 42 88
E-mail : cimacoma@afrique.org - Site web : www.cima-afrique.org

Annexe 4 : Délai d'apurement des arriérés de primes



C I M A
CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE
DES MARCHÉS D'ASSURANCES

COMMISSION REGIONALE DE
CONTROLE DES ASSURANCES

CIRCULAIRE N° 000000 /CIMA/CRCA/PDT/2011

Fixant le délai d'apurement des anciens arriérés de primes des entreprises d'assurances

En application des dispositions du Règlement N°001/CIMA/PCMA/PCE/2011 du 11 avril 2011 modifiant et complétant les dispositions du code des assurances relatives à la souscription et au paiement de la prime et les articles y relatifs, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) fixe un délai maximum de trois (3) ans aux entreprises d'assurances pour encaisser ou annuler les arriérés figurant dans leurs bilans à la date d'entrée en vigueur dudit Règlement.

A l'expiration de ce délai, à savoir le 31 décembre 2014, les arriérés figurant au bilan des entreprises d'assurances à la date d'entrée en vigueur du Règlement seront considérés comme des non valeurs.

Fait à Dakar, le 22 juillet 2011

Le Président,



Demba Samba DIALLO.

B.P. 2750 - LIBREVILLE REPUBLIQUE GABONAISE TEL : (241) 44 37 79 - FAX : (241) 73 42 88
E-mail : cim@xim-afrique.org - Site web : www.cim-afrique.org

Annexe 5 : Modification article 1^{er}

Page 2 sur 3

Le Conseil des Ministres en charge des assurances des Etats membres de la CIMA s'est réuni le 5 avril, à Paris. Il a adopté un certain nombre de règlements dont nous vous donnons la synthèse ci-dessous:

1. Règlement modifiant l'article 1 du Code des assurances: La CIMA a voulu étendre le champs d'application des dispositions relatives à l'encaissement des primes à l'assurance maritime, fluviale et à l'assurance crédit.

Les articles 1-1: "Extension du domaine d'application"

Par dérogation aux dispositions de l'article 1er ci-dessus, les dispositions relatives au paiement des primes édictées dans le Titre I du présent livre notamment en ses articles 8, 13 et 14 sont applicables aux assurances maritimes, fluviales et aux opérations d'assurances crédit.

Article 278. Assurance des facultés à l'importation

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. Toutefois, les dispositions du présent code relatives au paiement des primes lui sont applicables.

2. Règlement modifiant l'article 21 : Pour lever les ambiguïtés relatives au maintien de la tacite reconduction, l'article 21 du Code CIMA a été modifié comme suit:

Article 21 (Modifié) Résiliation

La durée du contrat et les conditions de résiliation sont fixées par la police.

Toutefois, l'assuré a le droit de résilier le contrat à l'expiration d'un délai d'un an, en envoyant une lettre recommandée à l'assureur au moins deux mois avant la date d'échéance. Ce droit appartient, dans les mêmes conditions, à l'assureur.

.....

En cas de non transmission par l'assuré d'une lettre de résiliation dans le délai prévu, la résiliation de plein droit pour non paiement de la prime visée à l'article 13, donne droit à l'assureur au paiement par l'assuré, de dommages-intérêts fixés à 25% de la prime nette de renouvellement.

Toutefois, l'assureur qui n'a pas transmis l'avis d'échéance conformément aux dispositions de l'article 14, ne peut se prévaloir du non paiement de la prime de renouvellement par l'assuré.

file:///C:/Users/CNP/AppData/Local/Temp/Runtime/Message/%7BD7886108-4B2D-42... 16/04/2012

Annexe 6 : Sanctions en cas de collaboration avec des intermédiaires non agréés



C I M A
CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE
DES MARCHÉS D'ASSURANCES

COMMISSION REGIONALE DE
CONTROLE DES ASSURANCES

CIRCULAIRE N° 001/CIMA/CRCA/PDT/2014
RELATIVE AUX SANCTIONS DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES COLLABORANT AVEC DES
PERSONNES NON HABILITÉES À PRÉSENTER DES OPÉRATIONS D'ASSURANCES

La Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA), réunie à sa 76^{ème} session ordinaire tenue à Cotonou (République du Bénin) du 21 au 26 juillet 2014, a constaté que des sociétés d'assurances collaborent avec des intermédiaires d'assurances non habilités à présenter des opérations d'assurances.

Elle rappelle aux sociétés d'assurances qu'il est formellement interdit de collaborer avec toute personne non habilitée à présenter des opérations d'assurances. Les personnes habilitées sont énumérées aux articles 501 et suivants du code des assurances.

Elle rappelle enfin, que toute société d'assurances qui ne respecterait pas les dispositions réglementaires en la matière est passible des sanctions prévues par les articles 312 et 545 du code des assurances.

Fait à Cotonou le 26 juillet 2014

Le Président de la Commission



Gnagne BEDI

B.P. 2750 - LIBREVILLE REPUBLIQUE GABONAISE TEL. : (241) 01 44 37 79 - FAX : (241) 01 73 42 85
Email : cimac@cima-afrique.org - Site web : www.cima-afrique.org

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	iii
REMERCIEMENTS.....	iv
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	v
LISTE DES TABLEAUX.....	vi
RESUME.....	vii
ABSTRACT.....	viii
INTRODUCTION GENERALE	1
PARTIE 1 : LES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	5
CHAPITRE 1 : LES SOURCES JURIDIQUES COMME PRINCIPALE PARTICULARITE DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	7
Section 1 : Les sources nationales	7
Paragraphe 1 : Le Code de la Marine Marchande (CMM)	7
Paragraphe 2 : Les autres sources nationales.....	8
Section 2 : Les sources internationales.....	9
Paragraphe 1 : Les imprimés Français	9
Paragraphe 2 : Les conventions internationales.....	11
CHAPITRE 2 : LES AUTRES PARTICULARITES DE LA BRANCHE TRANSPORT MARITIME.....	13
Section 1 : L'importance des capitaux en risque en assurance maritime	13
Paragraphe 1 : L'importance des capitaux en risque comme domaine de prédilection du trading international.....	13
Paragraphe 2 : La dimension internationale de l'assurance maritime et l'intervention des compagnies étrangères dans nos marchés	15
Section 2 : Les modes traditionnels de règlement de la prime	16
Paragraphe 1: L'absence d'émission de prime à la souscription dans les polices d'abonnement	17
Paragraphe 2: L'automaticité de la garantie.....	18
Paragraphe 3 : Le cas spécifique de la police corps de navire	19
PARTIE 2 : L'EXTENSION DE L'ARTICLE 13 A L'ASSURANCE MARITIME	21
CHAPITRE 1 : UNE EXTENSION CONSACREE PAR LE LEGISLATEUR DE LA CIMA.....	23
Section 1 : Les motivations de l'extension de l'article 13 à la branche transport	23
Section 2 : Les étapes de cette consécration	24

CHAPITRE 2 : LES MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE L'ARTICLE 13 ET LES DIFFICULTES RENCONTREES.....	26
Section 1 : Les modalités de mise en œuvre de l'article 13	26
Paragraphe 1 : La confirmation en assurance maritime du principe du paiement de la prime au comptant à travers l'aménagement de l'article 1-1	26
I- Le paiement de la prime par chèque ou effet de commerce	26
II- Le paiement de la prime par espèce.....	27
Paragraphe 2 : Les tempéraments prévus par le texte	28
I- La dérogation prévue dans les branches autre que transport maritime de marchandises... ..	28
II- Le cas spécifique de la branche transport maritime de marchandises.....	29
Section 2 : Les difficultés pratiques de mise en œuvre de l'article 13	31
CHAPITRE 3 : LES SOLUTIONS APPORTEES PAR LA COMMISSION ET LES ADAPTATIONS A LA LUMIERE DE LA PRATIQUE	32
Section 1 : Essais de solutions à travers la circulaire N° 00004/CIMA/CRCA/PDT/201132	
Section 2 : Réflexion pour une solution plus conforme à l'esprit de l'article 13 : la pratique du marché Sénégalais	33
PARTIE 3: L'IMPACT DE LA NOUVELLE REFORME SUR LA BRANCHE MARITIME	35
CHAPITRE 1: LE BILAN FINANCIER DE L'ARTICLE 13 SUR LA BRANCHE MARITIME.....	37
Section 1 : Le bilan au regard du chiffre d'affaires	37
Paragraphe 1 : La situation du marché avant la nouvelle réforme.....	37
Paragraphe 2 : La situation du marché après la nouvelle réforme	41
I- L'analyse globale de la situation du marché Sénégalais	41
II- Les effets néfastes ou non espérés de la nouvelle réforme	43
Section 2 : L'impact de l'article 13 sur la trésorerie des entreprises d'assurance et la rentabilité de cette branche	45
CHAPITRE 2 : L'IMPACT DE LA REFORME SUR LA COUVERTURE DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES	47
Section 1 : L'impact sur les provisions techniques.....	47
Paragraphe 1 : Un impact a priori pas très significatif	48
Paragraphe 2 : L'impact sur la cadence de règlement et les mesures incitatives prises par la Commission pour son accélération	49
I- L'impact de la réforme sur la cadence de règlement des sinistres.....	49
II- Les mesures incitatives prises par la Commission pour une accélération de la cadence de règlement	50

Section 2 : L'impact sur les actifs admis en couverture des engagements règlementés...	52
CONCLUSION GENERALE	55
BIBLIOGRAPHIE	56
ANNEXES.....	57
TABLE DES MATIERES	65