

INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES
BP 1575 - YAOUNDE

Cycle Supérieur
10e Promotion
1990 - 1992

CONTRIBUTION A L'ETUDE SUR
LA REASSURANCE DES FACULTES MARITIMES
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CICA

Mémoire de Fin d'Etudes en vue de
l'obtention du Diplôme d'Etudes
Supérieures en Assurance

(D. E. S. A.)

- Présenté et soutenu par :
Mr ALPHA KHALY LY

- Sous la Co-Direction de :

. Mr Ibrahima CISSE

Directeur Général de la
SIACRE à DAKAR

. Mr Théodore TSALLA AMOUGOU

Cellule Juridique et du
Contentieux
Directeur Adjoint
C.N.R. Yaoundé

Juin 1992

"Prévoir est à la fois l'origine
et le moyen de toutes les
entreprises grandes ou petites".

VALERY

CONTRIBUTION A L'ETUDE SUR
LA REASSURANCE DES FACULTES MARITIMES
DANS LES PAYS MEMBRES DE LA CICA

- "A tous ceux qui m'ont aidé, secouru et soutenu dans les moments les plus douloureux de ma vie, je leur apporte ici le témoignage de ma vive reconnaissance".

Avant - Propos

Le sujet proposé à notre réflexion : "la Réassurance des facultés maritimes en Afrique" tente d'apporter une modeste contribution à un domaine qui a fait l'objet de vives préoccupations de la part des Sociétés d'Assurance Africaines.

Le problème fondamental qu'une Société d'assurance doit résoudre est la circonscription des risques qu'elle s'engage à couvrir et la connaissance exacte des engagements pris, compte tenu de sa propre capacité. Or, ma petite expérience de trois années passées dans la première Société sénégalaise spécialisée dans la Réassurance (SEN-RE) m'a permis d'observer qu'une cédante délivrait sa garantie à plusieurs opérateurs économiques indépendants qui, dans le cadre d'une charte-partie ou d'un affrètement, font voyager leurs marchandises dans un même navire lui-même assuré ou coassuré par la même cédante.

Il est facile donc de comprendre que le cumul d'engagements, très souvent imprévus, qui en résulte, conduit la cédante à la catastrophe et par suite à la faillite en cas de sinistre touchant le navire s'il n'y a pas une réassurance appropriée.

Ce problème est général à l'échelle du continent Africain et a été d'une importance telle que la F.A.N.A.F. (Fédération des Sociétés de Droit National Africaines) en a consacré le thème de sa XIII^e Assemblée Générale Annuelle en 1989 et dont je me suis largement inspiré à travers les interventions de Mr KOUROUMA, Directeur Général de la CICA-RE et de Mr BENE LAWSON, représentant résident de AFRICA-RE à Abidjan.

Dès lors, il est important de préciser que le sujet n'a pour ambition que de traiter de problèmes strictement techniques qui se posent à la réassurance des Facultés Maritimes. Les règles juridiques qui régissent et organisent les traités de réassurance des Facultés ne sont abordées que pour éclairer - lorsque cela est nécessaire - un

problème technique particulier.

Par ailleurs, les facultés aériennes, terrestres ou ferroviaires sont assimilées aux facultés maritimes dès lors que leur transport nécessite la traversée d'une voie maritime si petite soit-elle. En conséquence, l'étude de la réassurance des Facultés maritimes est commune à cet ensemble.

Traiter un sujet aussi profond techniquement par un simple étudiant que je suis, pourrait être une aventure à la moisson peu abondante si ces travaux d'une très haute qualité ne m'avaient pas aidé à orienter mes idées et à guider ma démarche. C'est pourquoi, je voudrais exprimer ici mon éternelle reconnaissance à leurs auteurs.

Mes remerciements vont également à l'endroit de mon Directeur de mémoire à Dakar, Mr Ibrahima CISSE, Directeur Général de la SIACRE dont l'encadrement m'a beaucoup apporté. Le contact suivi de Mr TSALLA de la C.N.R., malgré la distance, a été d'un apport très constructif pour la finalisation du présent travail. Qu'il trouve ici mes vifs remerciements.

Par ailleurs, je dédie ce travail particulièrement à Mr Moussa DIAW, Directeur Général de la SEN-RE qui, tout au long de ma carrière, m'a facilité tous les accès, depuis l'organisation du concours jusqu'à l'ébauche de cet opuscule.

Le stage de fin de formation s'est déroulé dans d'excellentes conditions avec la précieuse collaboration de Mr Bassirou DIOP, Directeur Technique (SEN-RE) qui m'a beaucoup allégé le travail. Qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude. Le tour ne serait pas complet si je n'avais pas mentionné ici mes sincères remerciements à Mme SY née Fatoumata KA, Secrétaire à la SEN-RE qui a traité ce travail en micro, à Mme DIOP à qui je dis merci pour toute la gestion administrative, à Mme DELANNOY pour la partie Telex du travail, ainsi qu'à tout le personnel de la SEN-RE pour l'élan enthousiaste du soutien qui m'a toujours été manifesté.

INTRODUCTION

Le problème de la réassurance des Facultés maritimes a depuis peu pris une importance toute particulière dans la politique globale de réassurance des sociétés d'assurance opérant dans les pays membres de la CICA.

Au cours de cette période, la plupart des pays de cette zone ont adopté des lois instituant l'obligation et la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation. Or, il est important de remarquer que les pays en voie de développement sont caractérisés dans leur ensemble par une économie dont la structure est essentiellement basée sur la production et l'exportation de matières premières ou de produits semi-finis et par l'importation de plus en plus croissante de produits de consommation et de biens d'équipements.

Il est donc aisé de comprendre l'important accroissement du portefeuille Facultés maritimes des sociétés d'assurance africaines. A titre d'exemple, on peut voir cette évolution à travers les données statistiques suivantes de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (S.O.N.A.R.) du Bénin.

**EVOLUTION DES PRIMES FACULTES NETTES D'ACCESSOIRES ET DE TAXES
S.O.N.A.R. (BENIN)**

ANNEES	EMISSIONS LOCALES	ETRANGER	TOTAL	EVOLUTION BASE 100 à L'ORIGINE	
AVANT LA DOMICILIATION					
1980	83 782 272	-	83 782 272	100	
1981	162 814 003	-	162 874 003	194,40	
1982	153 774 443	-	153 774 443	183,54	
1983	61 508 224	-	61 508 224	73,41	
APRES LA DOMICILIATION					
1984	351 821 066	440 803 819	792 624 885	946,22	100
1985	449 566 018	509 247 811	958 813 829	1144,41	120,97
1986	385 487 053	445 420 634	830 907 693	991,74	104,83
1987	490 414 718	353 375 563	843 790 281	1007,12	106,46
1988	394 024 896	251 690 973	645 715 869	770,70	81,47

Les conséquences de ces lois (ou décrets) ont posé des problèmes d'organisation et de gestion aux assureurs transports africains au point où l'intervention des Etats de la zone est devenue indispensable. C'est ainsi que la conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC - CONMINMAR) a adopté une résolution aux termes de laquelle la sous-région étudierait les problèmes de son propre secteur de l'assurance maritime dans le cadre général du commerce maritime.

Le "colloque sur l'avenir de l'assurance maritime en Afrique" tenu à Douala en Mai 1989 est la conséquence de cette résolution.

Entre autres objectifs, les Etats visaient à travers la domiciliation de l'assurance des facultés, le maintien des primes dans les pays importateurs et une meilleure maîtrise de la branche Transports. Cependant, les mutations qui ont suivi ces dispositions (légales ou réglementaires selon les pays) ne se sont pas déroulées sans difficulté et ont eu des conséquences inattendues sur l'équilibre de la branche Transports. Dès lors, les assureurs africains doivent faire face à un problème de cumuls de leurs engagements et à une sinistralité devenue plus importante.

- Les Polices d'abonnement de plus en plus nombreuses rendent difficile et enlèvent même toute possibilité de contrôle des cumuls.

La nature de ce type de polices est telle que sur la base de la bonne foi de l'assuré importateur, l'assureur délivre sa garantie au départ d'un navire à destination de son pays sans jamais pour autant connaître avec certitude les limites de son engagement.

- Les Sociétés d'assurance doivent en outre répondre à l'obligation et à la domiciliation de l'assurance sur les facultés. Ce qui a pour conséquence de les mettre dans l'obligation d'accorder systématiquement leur garantie à toutes les catégories de marchandises.

Cette situation place le problème de la réassurance des facultés au premier plan de toutes les préoccupations techniques des assureurs Transport Africains. Il convient dès lors de se poser la question de savoir quelle forme appropriée de réassurance doit être appliquée aux facultés.

Le plan adopté pour traiter ce sujet s'articulera autour des deux parties suivantes :

1ERE PARTIE : ETUDE TECHNIQUE DU CONTENU D'UN TRAITE DE REASSURANCE
FACULTES

2EME PARTIE : ELABORATION D'UNE POLITIQUE DE REASSURANCE DES FACULTES

CONCLUSION

I / ETUDE TECHNIQUE : CONTENU D'UN TRAITE DE REASSURANCE FACULTES

CHAP. I - L'analyse des Risques Couverts

Section I - Les Types de Facultés

Les traités de réassurance Facultés ne spécifient pas, en général, la nature des Facultés couvertes. Mais, lorsque cette précision est nécessaire comme c'est le cas pour un traité spécialisé, la nature de la marchandise doit être mentionnée. Par exemple, un traité qui ne couvre que le transport de gaz liquéfié donne en lui-même la nature de l'objet transporté.

Les pays de la zone CICA comme nous l'avons mentionné en Introduction sont à l'instar des pays du Tiers monde en général caractérisés dans leur économie par une très forte proportion de produits manufacturés importés des pays dits développés. Ces produits de nature diverses vont de biens d'équipements à de simples articles de consommation. Mais dans leur ensemble, les traités de réassurance n'en font pas une distinction analytique.

Le réassureur appelé à participer au traité doit circonscrire la nature de l'ensemble des risques qui lui seront cédés. Cette nécessité est importante pour toutes les branches faisant l'objet d'une réassurance ; elle est capitale pour la couverture des facultés.

La connaissance des risques couverts dans le cadre du traité est nécessaire tant pour apprécier la qualité probable du traité proposé que pour déterminer ses cumuls possibles d'engagement et par suite l'importance de la rétrocession que le réassureur devra effectuer.

Section II - Les types de Polices Facultés

A - Les Polices au voyage

Ce type de police s'applique à la couverture des marchandises bien précises, voyageant dans un navire dont les caractéristiques sont connues et uniquement pour les risques auxquels sont soumises ces marchandises au cours de ce seul voyage.

B - Les Polices d'abonnement (ou polices flottantes)

La police d'abonnement est conclue d'avance pour une période. Elle a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur. Elle comporte des modalités très variées et l'une de ses caractéristiques les plus apparentes est que l'engagement des assureurs est une véritable aventure puisqu'ils garantissent automatiquement les marchandises expédiées, bien qu'ils n'en aient aucune idée. C'est pourquoi les assureurs pointent leur engagement à un "plein" fixé par les polices, c'est-à-dire à une valeur maximum convenue par expédition et par navire. Cela a une conséquence extrêmement importante dans les engagements futurs du réassureur.

C - Les Polices à alimenter

Par ce type de Police, l'assuré indique la valeur totale des marchandises à expédier et le nombre d'expéditions prévues. Dans son principe, elle fonctionne comme la police d'abonnement : avant chaque envoi, l'assuré informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

D - Les Polices "tiers chargeurs"

Ces polices sont prévues à l'intention des professions annexes du Transport maritime : commissionnaires de transports, transitaires, manutentionnaires, etc ...

Il s'agit de polices d'abonnement établies à leur nom et s'appliquent aux marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en plus de la charge qui leur est faite de les transporter ou de les faire transporter.

Section III - Le contenu des Garanties

- les Risques ordinaires

Ce sont ceux qui sont liés au transport proprement dit tels que l'abordage, l'assistance, l'incendie, la mouillure, etc ...

- les Risques exceptionnels

Les risques exceptionnels tiennent à leur fréquence faible et à leur gravité : guerre, grève, émeute, risques nucléaires, etc ...

Ces risques sont garantis dans le cadre de polices "tous risques", ou FAP sauf" et ont pour conséquence des avaries particulières et des avaries communes dont l'examen en détail n'est pas notre propos.

A - La Garantie "Tous Risques"

La garantie "Tous Risques" accordée dans le cadre des polices

françaises (imprimés du 30/06/83 modifié le 16/02/90) s'applique aux dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées. Il convient de préciser ici que la police d'assurance maritime aux facultés en vigueur dans les pays africains de la CICA sont établis sur des imprimés assez anciens (au Sénégal, il s'agit de l'imprimé du 10/08/68 modifié le 14/09/70). Par conséquent, il peut en résulter pour les cédantes africaines une inadaptation de leurs traités de réassurance par rapport aux polices de base. Ce point fera l'objet d'un développement dans la 2e partie de l'exposé.

B - La Garantie "FAP sauf..."

Elle est appelée à jouer en cas de survenance d'événements majeurs, ceux-ci doivent être prévus par la police. En dehors des problèmes de la charge de la preuve qui pèse sur l'assuré, l'assureur doit s'intéresser aux limites que présente cette garantie. En effet, le problème essentiel, auquel sont confrontés les assureurs maritimes africains, est la souscription en différence de condition avec une garantie minimum "FAP Sauf" faite à l'arrivée et une garantie très étendue (Tous Risques) souscrite par le fournisseur pour le compte de l'importateur africain.

C - les Risques de guerre

Ils constituent des risques exceptionnels exclus des polices ordinaires et couverts dans le cadre de polices spéciales. L'assurance des risques de guerre est régie par des conventions spéciales faisant l'objet de l'imprimé du 30/06/70 modifié le 30/06/83 et le 16/02/90. Un accord particulier entre tous les assureurs et réassureurs du monde doit être souligné ici. Il s'agit du "War Risk Waterborne agreement" au terme duquel tous les assureurs s'interdisent les risques à terre en cas de guerre.

D - Les Risques nucléaires

Ce type de risques que beaucoup d'assureurs et de réassureurs étrangers excluent des polices de base et par voie de conséquence des traités de Réassurance sont néanmoins pris en charge par les assureurs Français dans le cadre d'une clause additionnelle aux polices corps de tous navires et facultés maritimes.

Ainsi, les dommages et pertes matériels subis par les biens assurés résultant d'incendie ou d'accidents nucléaires sont garantis :

1) - lorsque l'événement est classé dans l'un des niveaux 1 à 6 de l'"Echelle internationale des événements nucléaires". Au-delà du niveau 6, aucune garantie n'est accordée.

2) - Dans la limite de trente jours de la survenance de l'événement générateur des dommages.

3) - Lorsque les facultés sont à bord du navire de mer au moment de la survenance de l'événement.

Une condition supplémentaire mettant l'assuré dans l'obligation de déclarer à l'assureur le sinistre dans les trente jours sous peine de déchéance du droit à indemnité est également prévue.

Les assureurs africains restent toujours limités pour l'essentiel à la garantie minimale "FAP Sauf" si bien que la clause additionnelle relative à la garantie des conséquences des événements nucléaires n'est pas proposée aux opérateurs.

Par ailleurs, il faut noter que cette clause n'est apparue qu'en novembre 1990, beaucoup l'ignorent. Sa prise en compte a des conséquences indéniables sur la forme de réassurance à adopter, en raison du caractère catastrophique des conséquences d'un événement nucléaire.

CHAPITRE II - Les Exclusions

Section I - Les Facultés exclues

Pour l'essentiel, les traités standards ne couvrent pas :

- les affaires acceptées par la cédante, en vertu des traités obligatoires de réassurance et/ou de rétrocession.
- les billets de banque, valeurs mobilières, les métaux précieux et objets assimilables.

Lorsque le traité garantit en même temps ces valeurs, il est dit "Facultés et Valeurs".

- le transport de bétail
- les polices containers.

Section II - les Risques exclus

Les risques qui environnent les facultés sont si nombreux que certains sont d'une nature et d'une fréquence telles qu'ils sortent du cadre normal de l'assurance. Ils sont soit placés en facultatives, soit font l'objet d'un traité spécial, soit purement et simplement exclus du domaine de la réassurance. Parmi ces risques, on relève :

- les risques de guerre prévoyant une couverture de "bout en bout".
- les risques de démolition
- les risques isolés magasinage/entreposage
- les risques de contamination nucléaire, conformément aux dispositions de l'"Institute Radio-active Contamination" exclusion clause (généralement jointe en annexe).

Lorsqu'une réassurance facultative est conclue, le contrat se réfère à un voyage d'un point précis à un autre. Si la police a été signée sur la base de "warehouse to warehouse", les transports terrestres nécessaires sont inclus.

Une police conclue sur "voyage basis", très rare tout de même ne couvre qu'une partie de la route entière. En cas de réassurance facultative, celle-ci ne joue que pour le tronçon de route couvert par la police.

CHAPITRE III - Les éléments quantitatifs du traité de réassurance Facultés

Section I - Les caractéristiques principales du traité

Seul l'engagement de l'assureur défini en terme de "plein" semble primordial pour les assureurs africains. Ce point sera analysé plus en détail dans la 2e partie.

Toutefois, selon qu'il s'agit de réassurance proportionnelle ou non proportionnelle, l'engagement du réassureur verra une approche différente (dans l'étude des types de traités, nous aborderons plus en détail le problème de l'engagement du réassureur). En principe, l'engagement découlant d'un traité non proportionnel entendu sous le nom de Portée ne pose aucun problème, en ce sens que l'assureur fixe sans grande difficulté la limite au-delà de laquelle il ne pourra plus intervenir personnellement. Par contre, pour ce qui concerne l'engagement du réassureur à déterminer dans le cadre d'un traité proportionnel, il est nécessaire de recourir à des calculs beaucoup plus précis. Ainsi, il est inconcevable que le réassureur fixe la quote-part qu'il sera disposé à prendre dans un traité sans avoir au préalable déterminé de façon certaine et précise l'engagement maximum que pourra atteindre cette quote-part.

On remarque cependant que la définition de l'engagement est parfois très floue dans le texte du traité. Cela peut naturellement conduire à un malentendu entre assureur et réassureur lorsqu'il s'agit de passer à l'application du traité en cas de sinistre. On voit par exemple dans la rubrique ENGAGEMENT du texte d'un traité en Excédent

de pleins : "la cédante s'engage à réassurer au près du réassureur qu'il accepte obligatoirement, la part stipulée aux CONDITIONS PARTICULIERES". Une telle définition est incomplète dans la mesure où il reste à fixer la limite supérieure du traité. C'est-à-dire le plein de souscription au-delà duquel interviennent les cessions facultatives.

Ainsi, l'engagement maximum peut être déterminé, soit dans le cadre d'un traité de réassurance, soit dans le cadre d'un pool de rétrocession.

Le traité "Facultés" peut indiquer un engagement maximum soit :

- par police
- par navire
- par expédition

A - l'engagement par police

Il se réfère au portefeuille de l'assureur en délimitant pour chaque police une limite supérieure commune appelée Plein de Souscription. Cette indication par police n'a pas pour objectif de résoudre ni de réduire la fréquence des cumuls. La cédante doit, dans toute la mesure du possible, avoir présent à l'esprit la possibilité très évidente de cumuls des engagements sur des polices pour lesquelles elle devra chercher à se protéger autrement.

B - Engagement par navire

Lorsque la cédante indique un engagement maximum par navire, le réassureur connaît de façon précise son engagement maximum. Néanmoins, les difficultés relatives à la détermination des valeurs engagées au départ d'un navire demeurent toujours. C'est le cas des

polices d'abonnement par exemple pour lesquelles la déclaration d'aliment peut se faire bien après le départ du navire. C'est pourquoi, pour réduire au maximum la zone d'incertitude, la cédante a intérêt à surestimer même le montant engagé dans un navire, de façon à pouvoir y loger parfaitement l'engagement du réassureur et éviter ainsi tout découvert.

C - Engagement par Expédition

Ce cas rejoint dans une certaine mesure le point précédant dans la mesure où il s'agit de facultés dont la valeur est assez importante et nécessitant pour leur transport l'affrètement d'un ou de plusieurs navires effectuant au besoin des rotations. Il est donc clair que cet engagement doit être plus important que celui retenu par navire. Les traités de réassurance des facultés mentionnent habituellement que l'engagement par expédition (ou par situation) est le double de l'engagement par navire. Ce type de traité est d'ailleurs spécialisé et couvre généralement les produits faisant l'objet d'un chargement complet à destination de pays dont l'organisation douanière et portuaire est telle que des cumuls sont assez fréquents au port de destination. C'est le cas lorsque les marchandises déchargées séjournent longtemps en entrepôt.

Dés lors, le réassureur par prudence retiendra l'engagement le plus élevé (au moins le double) entre l'engagement par police ou l'engagement par expédition. L'engagement du réassureur peut se définir également par rapport au système dit Pool de rétrocession. En raison de la difficulté relative à cerner de façon précise, l'engagement maximum en pool, nous proposons de l'étudier plus loin dans le chapitre I de la 2e partie.

Section II - Les Primes Cédées aux Réassureurs

L'une des remarques les plus frappantes lorsqu'on passe en revue les textes des traités est que, souvent, aucune définition précise et satisfaisante n'est donnée aux primes cédées. Or, cette précision est d'autant plus importante que les primes cédées sont à la base de tous les calculs ultérieurs, notamment la commission à verser à la cédante, la participation bénéficiaire, les dépôts de primes, etc... C'est pourquoi, lors de la conclusion du traité, les intéressés (cédante et réassureur) devront en établir clairement le contenu.

Logiquement, les traités doivent être alimentés par les PRIMES BRUTES ORIGINALES. Ce sont, concrètement, les primes ressortant des montants figurant sur la quittance de l'assureur ou de l'intermédiaire. Certains traités (en général non proportionnels) indiquent que la prime cédée est calculée à un taux applicable sur le montant total des primes nettes conservées et précisent qu'il faut entendre par primes nettes conservées "les primes nettes de coûts d'acquisition originaux conservées par la cédante au net des ristournes, annulations et primes cédées en réassurance".

En tout état de cause, les primes cédées n'englobent pas les impôts et taxes applicables aux primes qui eux sont collectés par la cédante au profit des autorités fiscales et parafiscales. Néanmoins, cette position d'intermédiaire collecteur d'impôts où se place la cédante n'est pas universelle. On a aussi remarqué que dans certains pays comme l'Australie par exemple, les taxes des sapeurs pompiers s'appliquent à une partie de la prime Transport. On constate en outre que certains marchés notamment celui de Londres considèrent les primes cédées au titre des traités proportionnels transports comme étant les primes nettes du coût d'acquisition reçues par la cédante. Une définition précise des "primes cédées" s'impose donc en raison des différentes significations qui peuvent être attribuées au concept.

Section III - Les Commissions Cédées

Le poste "Commissions" reflète, comme dans tout traité proportionnel, la dimension commerciale de la réassurance. Ainsi, au terme d'un accord entre la cédante et le réassureur, ce dernier allouera au premier une commission au taux et conditions convenus.

Le niveau du taux de commission dépend en principe du résultat enregistré par la branche Facultés. Toutefois, on remarque que dans leur majorité, les traités Facultés distinguent deux taux différents pour, d'une part, les risques ordinaires et les risques de guerre, d'autre part. C'est ainsi qu'en Afrique, les réassureurs offrent aux cédantes pour les risques ordinaires un taux avoisinant 30 % et 7,5 % pour les R.G.

La définition précise des primes cédées au titre du traité trouve ici toute son importance dans la mesure où elles constituent l'assiette sur laquelle s'applique le taux de commission.

La commission sera alors perçue comme un moyen de remboursement des frais d'acquisition exposés par la cédante et de compensation des frais généraux encourus dans le cadre de la gestion des affaires. L'assiette de calcul de la commission de réassurance pourra donc être soit les primes brutes soit les primes nettes cédées. Le taux ne sera donc pas le même selon qu'il s'agit de primes brutes ou de primes nettes. Le réassureur a intérêt à être très prudent dans l'octroi des commissions au moins pour deux raisons :

- 1) - Une commission trop élevée crée un grand écart entre les résultats du traité et ceux obtenus par la cédante au titre de sa conservation propre. Et plus la conservation est faible, plus cet écart est grand.

2) - Lorsque la commission consentie dépend des résultats enregistrés, la cédante consommera cette commission élevée en évaluant ses frais généraux en fonction de ses revenus ; si les conditions du marché arrivent à se dégrader, la cédante ne pourra ni réduire le taux de commission (car ne pouvant restreindre ses frais généraux), ni augmenter son tarif car les assurés dans la branche Transport, sont généralement très conscients des tarifications en vigueur sur le marché international.

Même si le taux de commission dans son origine dépend des résultats du traité, on rencontre rarement dans les traités proportionnels Facultés des commissions à échelles, c'est-à-dire des commissions dont le taux varie avec la sinistralité. Cependant, lorsqu'elles sont prévues, les modalités d'application de ces échelles doivent être examinées avec soin par le réassureur. Il est souhaitable qu'elles donnent lieu à des ajustements annuels jusqu'à complète extinction des opérations de l'exercice. Il serait en outre bon qu'elles tiennent compte des reports de pertes éventuelles des exercices antérieurs ou des exercices de bénéfice.

Les taux de commission retenus de l'ordre de 20 % pour les corps de navire et 30 % pour les facultés sont applicables aux affaires souscrites directement par la cédante. Ils peuvent néanmoins s'appliquer également aux affaires facultatives souscrites par la cédante sur son marché aux conditions strictement originales.

Si le traité comporte des affaires facultatives acceptées dans des conditions autres que les conditions originales, le problème de la commission relative à ces affaires doit être examiné séparément. Ainsi, en ce qui concerne par exemple les affaires corps acceptées sur une base perte totale non originale, la cédante paiera à l'intermédiaire une commission variant entre 5,50 % & 7,50 %. Il ne saurait être question pour le réassureur de maintenir le taux de 20 % au titre de la commission de réassurance sur ces affaires.

Section IV -La Participation Bénéficiaire

La participation aux bénéfices (P.B.) ne peut être étudiée isolément sans tenir compte de la nature de la gestion technique et comptable de la branche Transports en général. Celle-ci est en effet caractérisée par une connaissance tardive du volume des primes afférentes à un exercice donnée, ainsi que des sinistres. C'est ainsi que, comme nous l'avons mentionné plus haut, il est d'usage de gérer cette branche par exercice de souscription.

Parmi les causes qui font apparaître cette connaissance tardive on peut relever :

- En ce qui concerne les primes :

En début de période d'assurance une prime dépôt est perçue et toutes les déclarations d'aliment dans le cadre de polices d'abonnement font l'objet d'une facturation. En fin de période, la régularisation est effectuée.

- En ce qui concerne les sinistres :

La connaissance tardive est la caractéristique essentielle des sinistres. Le sinistre résultant "d'avarie commune " qui est une règle particulière au transport maritime prend plusieurs années avant que la répartition par les commissaires d'avaries soit faite, surtout lorsqu'il s'agit de mettre en application les règles d'York et d'Anvers qui exigent entre autres la connaissance exacte des biens sauvés ainsi que des biens sacrifiés. Ces éléments étant nécessaires pour la constitution des masses débitrice et créditrice conduisant à la détermination du taux de contribution, il est clair que la charge définitive du sinistre à supporter par chacune des parties intéressées à l'expédition maritime peut nécessiter plus de deux ans, voire davantage.

Par ailleurs, dans la plupart des cas, les pertes affectant les marchandises peuvent faire l'objet de recours contre un certain nombre d'intervenants dans le transport : Propriétaires de navires, Commissionnaires de transport, acconiers et en général tous ceux qui sont présents comme faisant partie de professions annexes au transport maritime. Ces recours nécessitent assez souvent un temps considérable.

- En ce qui concerne la garantie R.C. :

La garantie R.C. en maritime est assimilable à la garantie R.C. produits et est gérée en conséquence de la même façon à cause du caractère assez lent de leur développement. Cette garantie R.C. peut couvrir aussi bien les vies humaines que les dommages corporels. Elle peut donner lieu donc à des procès dont la durée peut être comparable à ceux qui sont propres à la R.C. générale.

On voit donc que la connaissance des sinistres dans les délais souhaitables n'est pas chose aisée dans la branche Transports dont la structure n'en est même pas favorable. La participation aux bénéfices proprement dite est dans ces conditions un aspect de la branche Transport. Il convient donc d'en préciser le but et le caractère avant d'en aborder le procédé de calcul.

A - But de la Participation Bénéficiaire

La P.B. est analysée différemment selon que l'on est cédante ou réassureur. Dans chacun des cas, les justifications sont différentes :

- Les cédantes demandent aux réassureurs la restitution d'une partie des bénéfices accumulés par eux au titre des traités, sous la forme d'un pourcentage de l'ordre de 20 à 35 % applicable aux primes nettes de charges et de sinistres. Certaines

cédantes comme les Espagnols entre autres la considèrent comme un remboursement complémentaire des frais généraux de la cédante.

- Les réassureurs y voient une moralisation des affaires cédées. Il peut paraître logique en effet que la réassurance proportionnelle dont la nature est le partage de sort entre réassureur et cédante, que le bénéfice réalisé par l'un soit également ressenti par l'autre.

B - caractère de la P.B. : Le principe de l'équité

La recherche du partage équitable est une constante dans les rapports entre cédante et réassureur dans la mise en place de la P.B. Mais le problème fondamental demeure la fixation du taux de participation aux bénéfices. A cet égard, la P.B. se rapproche quelque peu par ce caractère à la commission de réassurance, car le taux applicable peut résulter de longues discussions prenant l'allure d'un marchandage. Si bien que le taux de participation relève de considérations purement empiriques et de sentiments personnels des parties sur l'appréciation qu'elles se font des traités. En tout état de cause, la prudence est de rigueur et ce serait une véritable aventure périlleuse que d'accorder pour une branche transports des taux de P.B. avoisinant les 80 %.

Avec déjà une sinistralité insaisissable et une rétention globale de l'ordre de 50 %, la réassurance des facultés maritimes en Afrique supporte difficilement une P.B. supérieure à 25 %. Mais dans la plupart des traités, on rencontre des taux de l'ordre de 30 %. Les avantages immédiats que tire la cédante de l'adoption d'un taux de P.B. aussi élevé ne doivent pas occulter la possibilité d'une perte.

Outre que cette perte peut faire l'objet d'un report sur un nombre d'exercices convenu, le réassureur peut être amené à renégocier le taux de participation aux bénéfices de façon à transférer sur la cédante, les conséquences négatives des pertes éventuelles. C'est pourquoi la juste mesure du taux de P.B. est souhaitable pour les deux parties.

Un autre point mérite une attention particulière, du point de vue du réassureur. Il s'agit des frais généraux de celui-ci. Pour un traité bien équilibré reçu sans intermédiaire (donc sans charge d'acquisition) le pourcentage des frais généraux peut être relativement modeste (3 % par exemple). Le réassureur a donc intérêt à analyser la qualité du traité et si l'équilibre est moins bon et si en outre la rémunération d'un intermédiaire est nécessaire, il semble anormal que le réassureur Transports travaille avec des frais généraux inférieurs à 5 %.

Le report des pertes doit être illimité pour les raisons d'équité évoquées plus haut. Certains traités en prévoient une limite (généralement 3 ans) la spécificité de la branche Transports justifie que le report des pertes soit fait jusqu'à extinction des pertes dans le temps.

La gestion de la branche par exercice d'appartenance de la prime fait que la P.B. doit également être calculée par exercice de souscription de façon à ce que le bénéfice ne soit imputé qu'à l'exercice qui l'a réellement produit.

C - Modalités de calcul

Le schéma du décompte est défini au traité de façon obligatoire et prévoit l'ensemble des éléments devant y être reportés. Ce décompte généralement établi par la cédante est autrement appelé "compte de Pertes & Profits" et se présente comme suit :

CREDIT DU REASSUREUR

- . les primes cédées au titre de l'exercice, relatives à l'exercice de souscription
- . Recours et récupérations par voie de réassurance pour compte commun
- . les provisions techniques REC & SAP évaluées au 31/12 précédent (du fait de la comptabilisation par exercice de souscription, ce poste ne sera pas du premier compte).

DEBIT DU REASSUREUR

- . commissions payées à la cédante
- . sinistres nets de sauvetages
- . les provisions techniques REC, SAP calculées au 31/12 de l'exercice en cours
- . les frais généraux du réassureur calculés sur la base de 5 % des primes cédées définies au traité
- . report des pertes provenant de l'exercice antérieur

De tous les différents postes mentionnés dans le compte de participation bénéficiaire, les deux derniers méritent une attention particulière : "Frais Généraux" et "Report des Pertes".

- Le texte prévoit qu'aux charges de l'exercice s'ajoute un pourcentage relativement faible*, de l'ordre de 3 % pour les traités des branches ordinaires mais généralement 5 % pour les branches Transports Facultés. Mais le constat est que les cédantes ont tendance à annuler les effets de ce pourcentage en

* - cf. à ce sujet "qu'est-ce que la réassurance ?" - Pierre M.J. BLANC - l'Assurance Française, page 55

réclamant des taux équivalents au profit. La concurrence aidant, les réassureurs se trouvent en position d'accepter des conditions qui, en définitive, annulent leur profit.

- Le Report des Pertes

C'est à ce niveau que se manifeste le plus vivement la nécessité d'adopter la juste mesure : le taux de P.B. ne doit ni être trop fort, ni trop bas. En cas de refus de la cédante du report des pertes, le réassureur "doit prêter la plus vigilante attention à la qualité intrinsèque du traité, ou, mieux encore à l'allure de ses résultats". Selon Pierre M.J. BLANC, cette rubrique est plus pertinente encore quand il s'agit de la branche Facultés. Ainsi, lorsque le traité exclut le report des pertes, il est souhaitable de ne pas adopter des taux de P.B. assez bas car, en fin de contrat, lorsqu'on aura reporté les participations payées au bénéfice net réalisé, compte tenu des exercices en perte, on découvrira qu'on aura un taux réel de P.B. largement supérieur au taux préalablement retenu.

En ce qui concerne le "bouquet" de traités, si la P.B. est calculée sur l'ensemble des résultats, la compensation entre traités déficitaires et traités bénéficiaires devient possible. C'est pourquoi ce système est beaucoup plus adapté pour la réassurance des facultés.

CHAPITRE IV - La Gestion Technique et Comptable du Traité de Réassurance Facultés

Section I - la Gestion par exercice de rattachement

La gestion technique et comptable d'un traité de réassurance ayant pour objet la couverture de la branche Transports n'est pas faite de la même façon que pour les autres branches d'assurance.

La branche Transports (Corps et Fac) ne connaît en effet ni d'entrée, ni de sortie de portefeuille car, dès la conclusion du traité, l'engagement du réassureur est en jeu jusqu'à l'expiration naturelle des risques. Cela résulte de l'impossibilité de définir et de connaître le moment précis où commence le risque et celui où il expire, ainsi que de la difficulté de déterminer de façon exacte le moment de la survenance du sinistre. En outre, ces difficultés sont aggravées par l'ignorance de l'assureur des conditions de survenance du sinistre surtout lorsqu'il s'agit de savoir si cette survenance a eu lieu effectivement en dehors ou pendant la période de validité de la police et si le sinistre résulte par exemple d'oxydation, de mouillure, de casse ou de pillage. Ce système, et surtout le fait que le réassureur est en risques jusqu'à leur expiration totale ont pour conséquence que les comptes de réassurance doivent être établis par année de souscription. Ceci implique que, pour tous les risques, on comptabilise dans une même année de souscription :

- "les primes (initiales) cédées" dans une année déterminée Pour la clarté des données, on procède souvent par une gestion séparée des primes souscrites, des primes émises et des primes encaissées. Dans tous les cas, le poste "Primes cédées" englobe la part de la cession relative à la totalité de ces différentes catégories.

- les primes additionnelles et/ou les ristournes

- tous les sinistres et récupérations qui correspondent au risque pour lequel les primes ont été reçues. Ce qui est remarquable pour ce dernier poste, c'est que les sinistres et les recours sont enregistrés indépendamment de la date à laquelle ces sinistres se paient ou à celle où les recours sont encaissés.

Cette première étape consistant à mettre ensemble tous les postes techniques relatifs à un exercice donné peut être qualifiée de statique par opposition à la seconde qui serait plutôt dite dynamique. En effet, le système précédent nous conduit automatiquement aux statistiques par année de souscription. Celles-ci constituent la seule base nous permettant une appréciation technique et un contrôle de la suffisance des provisions pour sinistres en suspens.

La caractéristique essentielle d'une statistique par année de souscription consiste dans le fait que toutes les primes émises dans une année déterminée (soit par exemple du 1er janvier au 31 décembre), c'est-à-dire toutes les polices qui correspondent à des polices au voyage émises pendant cette période, plus toutes les primes afférentes à des déclarations dans le cadre de police d'abonnement qui correspondent à cette période, sans prendre en considération si ces primes ont été uniquement émises (gagnées) ou encaissées.

Toutes les annulations ou ristournes qui correspondent à des polices émises pendant cette période, l'année de souscription 1978 dans notre exemple, sont incluses dans la statistique de la même année, quelle que soit la date des annulations ou des ristournes.

Tous les sinistres portant sur des polices au voyage émises pendant cette période ou sur des déclarations de polices d'abonnement qui correspondent à cette période sont également groupés dans la statistique de l'année de souscription 1978 dans laquelle on retrouve

les primes de ces polices sinistrées. Peu importe la date du sinistre, que les réclamations soient faites en 1978, 1979 ou plus tard, que les sinistres soient payés en 1979 ou plus tard, le seul fait que la prime qui correspond à la police sinistrée ait été enregistrée dans la statistique de l'année de souscription 1978 suffit pour que le sinistre entre également dans la même année statistique.

Les sauvetages, récupérations ou recouvrements seront à leur tour inclus dans la statistique de l'année de souscription à laquelle appartient le sinistre correspondant.

Par conséquent, une statistique par exercice de souscription déterminée ne peut être bouclée à la fin de l'année mais doit rester ouverte aussi longtemps qu'il y aura des primes à encaisser, des ristournes, des annulations de sinistres, des sauvetages et des récupérations qui correspondent à la dite année de souscription.

Section II - La Gestion Financière des Sinistres

A - Les Avis de sinistres

La plupart des traités de réassurance facultés prévoient que l'assureur doit aviser le réassureur des déclarations de sinistres dès que celles-ci lui sont parvenues. Pour une gestion plus saine et moins encombrante, certains réassureurs fixent cette exigence pour des sinistres égaux ou supérieurs à des montants déterminés par sous-catégorie. Par exemple : l'assureur avisera le réassureur de tous sinistres égaux ou supérieurs à la base :

- Risques terrestres et fluviauxFCFA 33 000 000
- Facultés aériennes, terrestres, fluviales ...FCFA 15 000 000
- Facultés maritimesFCFA 30 000 000

Les sinistres survenus sur la base de polices d'assurance réassurées facultativement "doivent être portés immédiatement à la connaissance du réassureur".

B - Les sinistres au Comptant

Le réassureur peut être amené sous certaines conditions à verser à l'assureur direct un acompte sur un sinistre avant même que la cédante ait elle-même rempli ses obligations envers l'ayant-droit. Cette disposition qui traduit de façon très concrète le rôle de soutien financier du réassureur est d'une importance capitale pour les jeunes sociétés d'assurance des Etats membres de la CICA, vu la faiblesse des ressources disponibles. Dans la négociation de leurs Facultés, les assureurs africains doivent mettre en avant cette disposition pour bénéficier au maximum de la réassurance.

II / ELABORATION D'UNE POLITIQUE DE REASSURANCE DES FACULTES MARITIMES

Une politique de réassurance pour l'ensemble du portefeuille d'une cédante et à fortiori pour une branche d'assurance donnée suppose une organisation complète en amont et en aval de la compagnie elle-même et une parfaite connaissance de son environnement.

Ainsi, il est important de souligner que l'élaboration d'un plan de réassurance s'insère dans un cadre global que les responsables d'une compagnie d'assurance doivent maîtriser. Il s'agit entre autres :

- D'organiser le domaine ou la branche à réassurance.
- De suivre et de contrôler le travail effectué dans le dit domaine.
- D'élaborer une politique juridique de réassurance.
- De comprendre, comparer et juger les offres de réassurance.

En matière d'assurance et de réassurance, maîtriser un secteur signifie, sur la foi des statistiques disponibles, comprendre l'évolution des la sinistralité, évaluer les besoins en réassurance et savoir rechercher la protection nécessaire et en discuter le coût. Tout cela nécessite donc des connaissances techniques assez importantes pour ne pas subir des revers surprenants et éviter ainsi de réaliser un brouillard de couvertures souvent inutiles servant en définitive de porte de sortie anormale de primes comme c'est souvent le cas.

L'application classique et aveugle d'un traité en Excédent de pleins par exemple ne résultant pas d'un calcul juste et bien fondé du plein à la base ne répond pas aux objectifs poursuivis par la réassurance. En ce qui concerne les Facultés maritimes en Afrique Zone CICA, mon point de vue est que tous les efforts des assureurs doivent être

orientés vers la création d'un centre de collecte et d'analyse. Ce rôle joué actuellement par la CICA n'est pas pleinement rempli du fait de la lourdeur administrative et du système étatique de rassemblement des états statistiques. C'est pourquoi, un effort tendant à utiliser les actuaires africains à cet effet aiderait largement à mettre sur pied un système unifié de statistique à l'échelle du continent, et cela pour toutes les branches d'assurance.

CHAP. I - L'Analyse des différentes couvertures applicables aux Facultés

Mon propos ici n'est pas de reprendre l'étude faite à travers différents ouvrages sur les schémas traditionnels des types de traités de réassurance, mais de déterminer, compte tenu de la spécificité de la branche "Facultés Maritimes" en Afrique, les différents éléments qui en font la structure.

Section I - Le Plein de Conservation

La détermination du Plein de conservation passe nécessairement par une connaissance de l'étendue des engagements en jeu. Or, l'accumulation des valeurs en facultés est telle que les parties sont obligées de distinguer le plein par risque et le plein par évènement.

A - Le Plein par Risque

Dans l'étude de la nature des risques inhérents au transport maritime, notamment les risques ordinaires et les risques exceptionnels (guerre), il n'a pas été fait mention du risque-objet soumis à l'exposition, c'est-à-dire la valeur assurée en risque. En outre, la fréquence de ces risques que la statistique devrait permettre d'apprécier y est absente*. Or, une appréciation correcte du plein tient nécessairement compte de ces différents facteurs.

Les assureurs africains sont en face du double défi de la technique et des moyens pour éviter de concevoir ou de se faire élaborer des schémas de plan basés sur une appréciation parfois très subjective et par conséquent erronée des données relatives au plein.

Les recherches effectuées ont permis de déceler que beaucoup de théories mathématiques ont tenté de définir et de fixer de façon exacte le plein. Mais non seulement toutes, ne l'ont pas abordé de la même façon, mais également on y trouve l'absence d'unanimité dans la démarche. Il semble donc que le côté empirique l'emporte.

Il est important ici de clarifier le concept du plein par Risque car il n'est pas entièrement lié à la nature des risques évoqués plus haut. D'où la nécessité de distinguer les risques objet et les

*La CNUCED a adopté une recommandation relative à l'établissement de statistiques en assurances et réassurances lors de sa première session tenue à Genève en 1964.

risques évènement. Le plein par risque s'applique à la valeur de l'objet assuré en tant qu'il est susceptible d'être endommagé par suite de la réalisation du risque assuré. Cette valeur est donc indépendante des autres.

Le risque évènement que nous verrons entend garantir un ensemble de valeurs pouvant être distinguées par différentes polices. Dans ces conditions, l'évènement lui-même restera à définir dans le temps et dans l'espace. Pratiquement tous les traités en prévoient la définition contractuelle.

Cette distinction étant faite, le plein par risque ne pose pas de problème majeur parce que l'assureur peut en apprécier la limite, compte tenu des facteurs déjà évoqués. En revanche, le plein par évènement présente un contour incertain.

B - Le Plein par Evènement

En Facultés Maritimes, l'accumulation de valeurs est de règle. Il se pose à l'assureur le problème de savoir combien de polices seront sinistrées à partir de la survenance de tel évènement. Il faut dire qu'il existe bien des cas où l'engagement par évènement se confond avec l'engagement par risque ou encore le nombre de risques pouvant être atteint par un seul et même évènement peut-être connu d'avance. C'est le cas de l'assurance Auto tiers illimité. Qu'importe si l'évènement a été causé par deux ou plusieurs véhicules distincts assurés à la même compagnie, le résultat du point de vue de l'assurance est le même que si les dommages résultaient de l'action d'un seul véhicule assuré (risque).

Mais en facultés et de façon générale, il est pratiquement impossible de déterminer à l'avance le nombre de polices pouvant être affectées par un seul et même évènement et surtout le niveau des dommages que celles-ci atteindront.

Il est plus correct de rapporter l'engagement par évènement au nombre de risques distincts pouvant être touchés par l'évènement pour avoir le plein par risque. Certes, c'est une méthode dont l'application serait difficile en raison de la difficulté à prévoir le nombre de risques qui seront sinistrés mais le principe en est simple.

J.P. MASSELIN*relève "les éléments principaux dans la fixation du plein de conservation". Ainsi, le niveau du plein de conservation est sensible aux facteurs suivants :

- Ecart défavorable entre le nombre réel et le nombre probable de sinistres.
- Importance des réserves libres.
- Nombre de risques assurés.
- Marge de sécurité incluse dans la prime.

De plus, le coût de la réassurance doit être pris en compte dans la détermination du plein. La fixation du plein de conservation dont découle tout le reste (réassurance en particulier) n'est donc pas facile à déterminer de façon exacte eu égard à tous ces facteurs dont elle dépend.

L'une des particularités de l'assurance des facultés dans les pays Zone CICA étant l'assurance en "différence de condition" ("FAP SAUF" en pays importateur, "Tous Risques" en pays exportateur) que nous avons soulignée dans la première partie doit donc pousser les Compagnies d'assurance Africaines à adopter un niveau de conservation plus audacieux, donc plus relevé que celui que l'on trouve assez souvent dans les traités de réassurance Facultés. Comme le domaine des risques devient plus limité, il devient normal de pouvoir relever son engagement pour éviter de payer inutilement des primes de réassurance.

*tiré du livre "Aspects Théoriques & Pratiques de la réassurance"
page 26. Mikael HAGOPIEN et Michel LAPARRA - L'ARGUS.

Le plein de souscription par lequel l'appui de la réassurance apparaît dans les rapports assureur - réassureur ne pose pas en soi grand problème. On le définit comme étant "la somme du plein de conservation et des possibilités de réassurance obligatoire".

Ces possibilités sont offertes par les traités proportionnels et les traités non proportionnels que nous abordons à présent :

Section II - les Traités Proportionnels en Facultés Maritimes

Comme précisé plus haut, l'étude technique proprement dite des traités de réassurance n'est pas notre objectif ici. Il s'agit de voir et d'apprécier la forme de réassurance la plus appropriée qui sied à la couverture des facultés maritimes. Cela nous conduit nécessairement à analyser les différentes formes de traités et leurs conséquences économiques et financières dans la gestion d'un portefeuille facultés maritimes, eu égard à sa spécificité dans la Zone CICA.

A - Structure des couvertures

Si l'on fait une analyse statistique des couvertures proportionnelles offertes par la SEN-RE, aussi bien au profit des cédantes opérant sur le territoire Sénégalais pour ce qui est de la cession légale, que des sociétés d'assurance africaines dans le cadre des cessions conventionnelles. On relève les schémas suivants en réassurance Transports :

1) - En Corps de navires, les traités en Excédent de PLEIN sont les plus fréquents. Les traités Quote Part, en la matière, peuvent être considérés comme exceptionnels.

2) - En Facultés, en revanche, la combinaison Quote Part/Excédent de plein est la plus usuelle.

B - Fondement des Traités Proportionnels en Facultés

Les raisons de ce choix qui, probablement, résulte d'une pure tradition de travail, ne sont pas faciles à cerner. Toutefois, dans le livre intitulé "la Réassurance des branches Accidents & Dommages" publié par le service technique de la Compagnie Suisse de Réassurance*, les raisons du choix de traités proportionnels applicables aux facultés maritimes sont tributaires de "considérations d'ordre administratif". Dans le domaine des corps de navire, le contrôle et l'établissement des accumulations ne présentent que des difficultés mineures... Par contre, le contrôle des accumulations dans le domaine des facultés, non seulement dans les ports, mais surtout sur un navire ou un autre moyen de transport donné, pose des problèmes presque insolubles. Nous retrouvons ici le problème des polices d'abonnement pour lesquelles les ajustements postérieurs pour tenir compte des différents envois sur le même navire sont très laborieux dans la mesure où, en ce qui concerne l'excédent de plein, la cession doit être entièrement refaite.

Le traité Excédent de plein pour autant qu'il soit pris isolément ne paraît donc pas satisfaisant pour la réassurance des facultés maritimes. Mais, vu l'insuffisance des ressources techniques et le manque d'expérience des compagnies d'assurance des pays CICA, la combinaison Quote Part / Excédent de somme paraît être une parade efficace contre l'élargissement des écarts susceptibles d'apparaître.

*cf. "la Réassurance des branches Accidents & Dommages" service de collaboration technique Compagnie Suisse de Réassurance, page 199
J 5800.

Section III - Les Traités Non Proportionnels

L'étude précédente a été également faite en ce qui concerne les traités non proportionnels. Le constat est que les compagnies utilisent le traité en Excédent de sinistres dans sa forme la plus simple. L'objectif pour les compagnies étant la recherche d'une protection de leur rétention contre les cumuls éventuels. Cette couverture prendrait donc les contours d'un traité catastrophe s'appliquant aux valeurs transportées en cumul, soit par un seul et même navire, soit agglutinées au sein d'un même port.

Les traités "Working" (WXL) plus fréquents sur la zone sont prévues en combinaison avec des traités proportionnels. l'idée était très certainement de faire face au caractère insaisissable de la branche Transport et de renforcer les garde-fous autour d'une branche trop déséquilibrée.

Aucun traité "STOP LOSS" n'a été recensé. Mais comme nous aurons à tenter d'en apprécier l'application aux facultés dans la suite de l'étude, disons tout de suite que rien n'empêche l'adoption du STOP LOSS pour la couverture des facultés maritimes. Ne serait-ce que pour pallier d'éventuels désagréments comptables dans la branche en fin d'année.

On voit que les assureurs africains font dans la plupart des cas recours à la réassurance non proportionnelle pour couvrir leur rétention. Mais dans son application, l'idée de protection contre d'éventuels cumuls doit toujours être présente ; ce qui ne semble pas être le cas, en raison de l'engagement parfois très bas des réassureurs, l'idée étant plus mercantile (en cherchant à réduire au maximum les primes EXCESS) que technique.

Section IV - Le Pool et la Réassurance pour Compte Commun

Ces deux formes de couverture sont issues de deux types traditionnels de réassurance, à savoir la réassurance proportionnelle et la réassurance non proportionnelle.

A - Le Pool d'Assurance et de Réassurance des Facultés Maritimes

Les pools sont des arrangements institutionnels ou conventionnels par lesquels chaque assureur participe aux affaires de tous les autres membres dans une catégorie d'assurance déterminée et dans des proportions convenues.

Entre autres avantages, le pool permet :

- d'utiliser au mieux les pleins de conservation des compagnies et partant, optimiser l'utilisation de la capacité de conservation globale du pays ou de la zone d'intervention du pool.

- d'opérer un partage des frais élevés encourus dans des secteurs d'assurance nouveaux ou mal connus.

- une coordination des modalités et conditions tarifaires du marché.

- l'obtention plus complète de statistiques et d'autres renseignements concernant le marché.

Il est indéniable que le système de pool répond à une des préoccupations majeures des compagnies d'assurance africaines en matière de réassurance des facultés maritimes : la réduction de la dépendance vis-à-vis de la réassurance étrangère et incidemment l'accroissement de la rétention locale des primes.

Les pools réalisent ces objectifs à travers ses deux formes : le pool d'assurance et le pool de réassurance dont ne diffèrent que les acteurs et les niveaux de mise en oeuvre.

1) - Le Pool d'assurance

Il concerne les compagnies d'assurance elles-mêmes exerçant leur activité dans un pays. L'objectif de meilleure utilisation de la capacité de conservation globale se ressent d'avantage ici. Dans le cas des facultés maritimes, les compagnies s'impliquent plus activement dans les affaires du pays. A ce niveau, le pool d'assurance est plus proche de la co-assurance.

2) - Le Pool de Réassurance

Ce type de pool offre entre réassureurs (et assureurs également) une possibilité de mise en commun des affaires d'une catégorie particulière d'assurance ou une catégorie de risques.

Ainsi donc, les affaires que l'on peut mettre en commun peuvent être d'assurance directe comme de réassurance. Les pools d'assurances visent surtout les affaires directes souscrites à l'intérieur du pays, tandis que les pools de réassurance se prêtent également aux affaires de réassurance conclues dans un certain nombre de pays appartenant à la même région. Nous pouvons citer comme exemple le pool CICA-FAC concernant toutes les affaires facultatives placées par les compagnies d'assurance des pays de la CICA et des pays extra CICA intéressés.

Sans aborder le fonctionnement du pool, il faut dire qu'il est créé dans le but de céder et de redistribuer des affaires proportionnelles

(en Quote Part ou en Excédent de Plein), mais il peut éventuellement opérer sur la base de l'excédent de sinistres. Autrement dit, un pool peut prendre en charge les pertes dépassant un certain montant pour chaque évènement, son engagement étant limité ou illimité. D'où son importance pour les facultés maritimes où la coopération entre compagnies d'assurance est plus que jamais nécessaire.

B - La Réassurance pour Compte Commun

Il est fréquent, en Facultés Maritimes comme dans les autres branches d'assurance, qu'une cédante qui bénéficie déjà d'un traité proportionnel (Quote Part ou Excédent de Plein) intéresse ses réassureurs à une protection commune en traité non proportionnel

(Excédent de Sinistre). Les modalités de cette seconde couverture appelée Réassurance pour Compte Commun (R.P.C.C.) varient selon que cette protection commune a un caractère obligatoire ou facultatif.

Dans le premier cas, tous les réassureurs intéressés au traité proportionnel se voient imposés leur participation à la protection commune, tandis que leur participation à celle-ci dépend de leur libre choix dans le second cas.

Il arrive aussi, lorsque la protection est obtenue en plusieurs tranches, qu'elle soit obligatoire, par exemple pour la première tranche et facultative pour les tranches suivantes.

En général, les réassureurs qui opèrent dans la branche Transports disposent le plus souvent de leur protection en Excédent de sinistre. Ils peuvent alors, lorsque la protection offerte par la cédante est facultative, ne pas s'en prévaloir afin de ne pas prendre le risque de payer deux fois le coût de la protection.

Dans le cas de la réassurance transports, si la protection en

Excédent de sinistre pour compte commun peut intervenir en cas de sinistres frappant un seul risque, le nombre de reconstitutions de garantie est illimité dans la plupart des cas. Lorsque cette protection tombe dans la catégorie des catastrophes Covers (au moins deux polices sont touchées par le sinistre) le nombre de reconstitutions de garantie est classiquement limité.

Si dans un tel cas l'assureur estime que l'absorption de toutes les reconstitutions de garantie au cours d'une période de couverture est possible, il agira prudemment en déterminant son engagement maximum sans tenir compte de la protection en Excédent de sinistre ou du moins, de la portion de celle-ci qui est soumise à un nombre de reconstitution de garantie limitée.

CHAPITRE II - Le choix de la meilleure protection

En plus du danger d'accumulation, les assureurs maritimes, comme nous l'avons vu, sont exposés à ne pas recevoir de déclaration immédiate des abonnés (polices d'abonnement) au jour d'embarquement des marchandises. Or, après avoir déterminé son plein de conservation, soit par risque, soit par évènement, il reste à l'assureur de savoir quel type de couverture adopter pour pallier en même temps tous ces inconvénients.

Dans le cas des Facultés, compte tenu de l'éventail des valeurs, le traité Quote Part est plus envisageable sur la conservation. L'effet du traité Quote Part est que l'engagement définitif de la cédante correspond à sa rétention nette. Or, si cette rétention nette est définie par risque, le problème de cumul demeure.

Le traité Excédent de plein met, au-delà du plein de conservation, une capacité égale à l'engagement du traité défini par rapport au plein de conservation, à la disposition de la cédante.

Dans les deux cas et en plus des gros problèmes administratifs qu'impose l'excédent de plein, l'assureur aura cédé à ses

réassureurs une portion de son encaissement de primes plus élevée que celle correspondant aux exigences de l'équilibre technique de la branche.

Par ailleurs, les polices d'assurance des facultés maritimes distinguent bien la couverture des risques ordinaires de celle des risques de guerre. Les risques de guerre font l'objet d'une clause ou d'une police spéciales.

La difficulté de la réassurance des facultés réside dans la recherche et l'adoption de la meilleure combinaison prenant en compte l'ensemble de ces contraintes. Les exemples qui vont suivre montrent bien que la combinaison optimale offrant une meilleure protection et au moindre coût est sans conteste celle qui prend en compte l'Excédent de sinistre.

Lorsque la conservation de la cédante est déterminée par évènement (qui restera à définir) l'Excédent de sinistre peut régler de façon satisfaisante le problème des cumuls.

Section I - La notion de "Sinistre"

Pour résoudre simultanément le problème des engagements par risque ou par évènement et par voie de conséquence les cumuls, la plupart des traités facultés prévoient l'article suivant : "le mot "sinistre" signifie l'ensemble des pertes ou dommages provenant d'un sinistre et/ou série de sinistres découlant d'un même évènement survenant pendant la durée du présent traité".

Cette définition a le défaut de l'imprécision car un "sinistre" ou une "série de sinistres" peuvent naturellement frapper un seul et même risque. Dès lors, se pose de problème de la reconstitution de garantie que nous verrons par la suite.

Section II - Nécessité d'un "Catastrophe Cover" en
Facultés maritimes

A - Les limites de l'Excédent de sinistre

La cédante ne peut pas savoir à l'avance, c'est-à-dire au moment de la cotation (avant sinistre donc) lequel des traités dont le plein a été fixé par risque ou par évènement lui est plus favorable. On le voit à travers les cas qui suivent :

Soit un traité prévoyant les limites suivantes :

50 millions XS 15 millions.

1er cas :

PERTE PAR POLICE		PAR RISQUE		PAR EVENEMENT	
		CEDANTE	REASSUREUR	CEDANTE	REASSUREUR
R 1	35 000 000	15 000 000	20 000 000	+59 000 000 (DECOUVERT)	
R 2	12 000 000	12 000 000	-		
R 3	22 000 000	15 000 000	7 000 000		
R 4	28 000 000	15 000 000	13 000 000		
R 5	27 000 000	15 000 000	12 000 000		
	124 000 000	72 000 000	35 000 000	74 000 000	50 000 000

Dans ce premier cas, le traité conclu sur base par risque est plus favorable à la cédante.

2e cas :

PERTE PAR POLICE		PAR RISQUE		PAR EVENEMENT	
		CEDANTE	REASSUREUR	CEDANTE	REASSUREUR
R 1	25 000 000	15 000 000	10 000 000	15 000 000 +59 000 000	50 000 000
R 2	22 000 000	15 000 000	7 000 000		
R 3	26 000 000	15 000 000	11 000 000		
R 4	25 000 000	15 000 000	10 000 000		
R 5	26 000 000	15 000 000	11 000 000		
	124 000 000	75 000 000	49 000 000	74 000 000	50 000 000

Dans le second cas, la cédante a intérêt à se couvrir par un traité sur base par événement.

Cette situation non maîtrisable au départ fait que la cédante ne peut pas savoir à priori lequel des traités lui sera plus favorable. Mais en tenant compte du fait que les cumuls sont toujours possibles, la cédante doit chercher à s'en prémunir. C'est pourquoi, et compte tenu de la faiblesse des capacités des compagnies d'assurance africaines en général, le scénario de couverture le plus judicieux et le plus économique est celui qui prévoit en du "Working Cover" un "Catastrophe Cover".

B - Choix des limites du "Catastrophe Cover"

Alors que le "Working Cover" prend en charge plus fréquemment la charge de sinistre dépassant une priorité très basse à la mesure des moyens de la cédante, le "Catastrophe Cover" prévoit une haute priorité et ne jouera donc qu'exceptionnellement par exemple en cas de cumuls.

Ainsi , le "Working Cover" jouera sur la base "par Risque" tandis que le "Catastrophe Cover" fonctionnera sur la base "par Evènement". Le problème du choix des limites devra s'appuyer sur des informations statistiques. Celles-ci permettront d'obtenir l'étendue et la taille des sinistres de la zone. Ainsi, le traité devra être bâti avec l'objectif d'éviter tout découvert. Pour cela, la portée du traité devra être suffisamment élevée pour pouvoir absorber tous les sinistres susceptibles de survenir.

Dans le cas des couvertures communes "Corps et Facultés" très fréquentes dans la zone CICA, les limites du traité doivent être fixées sur la catégorie qui présente isolément la sinistralité la plus élevée.

Section III - LE STOP-LOSS APPLIQUE A LA COUVERTURE
DES FACULTES

Nous avons souligné l'absence presque totale de ce type de réassurance en matière de facultés maritimes des bouquets de traités des compagnies africaines et que techniquement rien ne s'opposait à son application.

Outre l'allègement de la charge administrative, le traité STOP-LOSS appliqué aux facultés permet d'amortir la gravité de la sinistralité enregistrée par la branche sur les résultats comptables globaux et en définitive sur le bilan de la compagnie d'assurance.

Toutefois, il ne paraît pas assurer - et c'est peut-être là l'une des raisons de sa mise à l'écart - la protection contre les cumuls. En effet, les bornes du traité étant définies en terme de pourcentage annuel de sinistre à prime, la cédante peut assez facilement se retrouver avec un découvert très important du fait du niveau assez bas de la portée.

**A - L'impact favorable du STOP-LOSS sur les
Résultats**

soit une société dont l'Etat C1 en Facultés maritimes se présente
comme suit :

ETAT C1	EXERCICE n	(en millions de FCFA)
<u>DEBIT :</u>		
	Prestations et frais payés	198,744
	+ Provisions au 31/12	83,710
	- Provisions au 01/01	-67,160
	Sous total charges des prestations	215,294
	Commissions et autres charges	69,647

	TOTAL	284,941
<u>CREDIT :</u>		
	Primes émises	167,447
	+ Provisions de primes au 01/01	37,431
	- Provisions de primes au 31/12	-51,154
	Sous total : primes de l'exercice	153,724
	Produits financiers nets	9,537
	Solde DEBITEUR	121,68

	TOTAL	284,941

Soit également un traité STOP LOSS : 50 % SL 120 %

La société présente un taux de S/P = $\frac{215,294}{153,724} = 140 \%$

La part des réassureurs sur le pourcentage global de charges de sinistres est :

$140 \% - 120 \% = 20 \%$ (limité à 50 %)

soit $167,447 \times 20 \% = 33,4894$

Après intervention des Réassureurs (SL), le CEG se présentera comme suit :

ETAT C1 EXERCICE n (en millions de FCFA)		
<u>DEBIT :</u>		
Prestations et frais payés		198,744
+ Provisions au 31/12		83,710
- Provisions au 01/01		-67,160
- Part des Réassureurs dans les sinistres		-33,489
Sous total charges des prestations		181,805
Commissions et autres charges		69,647

TOTAL		251,452
<u>CREDIT :</u>		
Primes émises		167,447
+ Provisions de primes au 01/01		37,431
- Provisions de primes au 31/12		-51,154
- Part des Réassureurs dans les primes		-11,721
Sous total : primes de l'exercice		142,003
Produits financiers nets		9,537
Solde DEBITEUR		99,912

TOTAL		251,452

Nous supposons que le traité prévoit un taux de prime de 7 %.

En définitive, les réassureurs absorbent une partie de la perte et le solde passe de 121,68 avant réassurance (SL) à 99,912 après réassurance.

Toutefois, le traité SL ne pourra valablement servir de protection contre les cumuls que si la cédante prévoit une portée très étendue.

Pour ce faire, elle pourra opérer par une succession de tranches, ce qui lui évitera de payer une masse importante de primes S.L. que s'il n'y avait pas de tranches.

B - Le STOP-LOSS contre les cumuls

Supposons que trois navires du portefeuille de la cédante soient exceptionnellement impliqués dans un seul et même sinistre entraînant des avaries dommages propulsant la charge des prestations à 691,758,

le taux S/P réel est donc $= \frac{691,758}{153,724} = 450 \%$

L'application de notre traité : 50 % S.L. 120 % nous donne :

120 % : à la charge de la cédante

50 % : à la charge des réassureurs

280 % : de découvert à la charge de la cédante.

La cédante supportera en définitive : $120 \% + 280 \% = 400 \%$

soit une charge de sinistre absolue de : $153,724 \times 400 \% = 614,896$

Le seul traité 50 % S.L. 120 % ne peut donc régler le problème des cumuls. Si la cédante avait prévu 2 tranches supplémentaires par exemple, le problème pourrait être résolu comme suit :

1ère tranche : 50 % S.L. 120 %

2ème tranche : 120 % S.L. 170 %

3ème tranche : 160 % S.L. 290 %

Cette gestion assez lourde et le rattachement de tous les événements survenus à l'exercice de souscription de la police, expliquent peut-être en partie pourquoi les cédantes ne font pas appel à cette forme de protection pour la réassurance des Facultés.

CHAPITRE III - Problèmes et Perspectives de la Réassurance des Facultés Maritimes dans le marché CICA

Section I - Les Problèmes Généraux de la Réassurance des Facultés Maritimes en Afrique

Les problèmes de la réassurance des facultés maritimes en Afrique ne sont pas spécifiques à cette branche et se retrouvent pratiquement au niveau de l'organisation et la gestion globale des entreprises d'assurance du tiers monde.

De façon générale, la réassurance est une nécessité pour les entreprises d'assurance, quelle que soit leur taille, car :

- Dans la pratique, la plupart des assureurs n'ont pas la possibilité de constituer des portefeuilles d'assurance parfaitement équilibrés, soit parce que le volume de leurs affaires est insuffisant, soit parce que les gros risques et les risques de caractère particulièrement aléatoire qu'ils assurent tendent à acquérir dans leur portefeuille une influence disproportionnée.

- La réalisation d'un grand nombre d'évènement assurés et non indépendants les uns des autres peut provoquer une série de sinistres en chaîne ayant sur l'assureur un effet cumulatif (très fréquent en facultés maritimes).

Ces évènements ont pour effet de déséquilibrer le portefeuille et font apparaître des écarts considérables entre les prévisions initiales et les résultats effectifs.

Compte tenu de toutes ces contraintes, la réassurance apparaît comme un moyen permettant de niveler les différents risques contenus dans un portefeuille et de se prémunir contre les conséquences des cumuls de caractère catastrophique.

Il est clair que ces aspects généraux de la réassurance sont également le fondement de la réassurance des Facultés. Mais chaque branche d'assurance présente sa propre spécificité et le schéma approprié selon lequel elle peut-être couverte en réassurance.

A - Les difficultés liées à la Réassurance des Facultés maritimes

Ces difficultés peuvent être résumées en trois points :

1) - Les difficultés liées à l'assurance des Risques Maritimes

L'obligation et la domiciliation de l'assurance des facultés (abordées en introduction) ont entraîné une sollicitation massive du service des sociétés d'assurance dans tous les pays qui ont adopté cette mesure. La conséquence en est que les compagnies d'assurance africaines n'ont plus le choix sur l'organisation et la gestion de leur portefeuille, car elles sont obligées d'accepter et de couvrir le transport de toute importation. Parallèlement, les risques (de toute nature) sont pris en charge par les assureurs, si bien que la sélection qui est un des critères fondamentaux d'admission des risques y est pratiquement absente. Or, les rapports entre assureur et réassureur étant strictement conventionnels, le réassureur est en droit d'opérer une sélection des risques qu'il accepte de réassurer. Dès lors, l'assureur transport fait face à un problème de transfert des risques. L'une des solutions passe par le placement des risques en réassurance facultative.

2) - Le manque de moyens humains

La réassurance est analysée dans certains cas comme un service commercial. Comme tel, elle fait intervenir des dispositions techniques suffisamment élevées permettant à l'assureur de discuter les conditions économiques de ses traités de réassurance.

Pour ce faire, la compagnie d'assurance doit disposer des hommes qualifiés capables d'évaluer les besoins en réassurance avec exactitude, de juger et de négocier le type de couverture qui convient tant du point de vue qualitatif que quantitatif.

Malheureusement, le manque de spécialisation et d'investissement dans la formation des hommes fait que le travail en la matière est le plus souvent effectué dans le tâtonnement.

C'est pour ces raisons qu'une conclusion d'une commission d'experts mise sur pied par la CNUCED A suggéré entre autres, un certain niveau de supervision et de contrôle des cessions en réassurance :

- En établissant une liste des réassureurs étrangers avec lesquels les compagnies d'assurances locales pourront être autorisées à traiter.

- En élaborant un accord international en vertu duquel l'autorité de contrôle de chaque pays pourra superviser les fournisseurs de services de réassurance domiciliés sur son territoire pour s'assurer qu'ils mènent leurs activités, conformément aux règles édictées et qu'ils sont solvables *.

Par ailleurs, la plupart des cédantes de la zone CICA utilisent les services d'intermédiaires internationaux pour le placement en réassurance de leurs affaires, donc pour le choix du garant de leur sécurité. Un bon nombre de ces intermédiaires disposent de l'organisation, du savoir-faire technique et d'une connaissance des portefeuilles dont la compagnie d'assurance peut profiter. L'une des meilleures illustrations des efforts des sociétés d'assurance africaines visant la recherche et l'utilisation de compétences

* Reinsurance Security, une étude du secrétariat de la CNUCED, document n) TD/B/C/221:SOPP. 1, 1987

locales en la matière est la création de la SIACRE*. En dehors des possibilités de gestion de pool dont nous avons souligné l'importance en Transports et de bourse de co-assurance dans la sous-région qui sont tout à l'avantage des compagnies de la zone, il est souhaitable que l'engagement de cession à cette structure soit relevé par rapport à son niveau minimal actuel (10 %) ne serait-ce que pour les raisons d'insuffisance de compétence relevée en matière de réassurance dans la sous-région.

3) - L'absence d'une véritable coopération entre les compagnies

Les problèmes techniques importants, tels que :

- la planification de la réassurance
- l'évaluation de la capacité de conservation pour chaque risque
- les mesures à prendre contre le danger de cumuls
- les choix de la forme de réassurance la plus appropriée,

ne peuvent être véritablement et correctement résolus que si les compagnies d'assurance établissent entre elles de parfaites relations de coopération en dehors de tout esprit de concurrence.

Comment, en effet, admettre que, compte tenu de l'importance des valeurs engagées, des compagnies d'assurance n'ayant pas la capacité suffisante pour les couvrir s'adressent directement à des compagnies d'assurance ou de réassurance étrangères pour en solliciter la couverture, alors que cette possibilité peut être offerte localement. En transformant ainsi leurs activités en opération de "fronting", certaines compagnies d'assurance vont à l'encontre même des objectifs

* Société Internationale Africaine de Courtage en Réassurance
siège à Dakar

visés par la domiciliation des facultés en bloquant l'utilisation optimale de la capacité locale et contribuent ainsi à réduire les primes transports que les décrets ou les lois cherchent précisément à accroître.

B - Nécessité d'un système de réassurance des facultés plus équilibré

Il ne fait pas de doute que la localisation de l'assurance des facultés est un avantage certain puisque l'accroissement net de l'investissement local en primes répond de façon assez satisfaisante au premier principe de l'assurance qu'édicte la loi des grands nombres. Cependant, une protection extérieure étant nécessaire, du fait principalement de la concentration des importations dans nos ports généralement sous-équipés, la réassurance demeure le meilleur soutien aux efforts de prise des risques des compagnies africaines. Ce soutien ne se fait pas toujours - nous l'avons vu - dans les conditions souhaitables. Pour parfaire l'équilibre de son portefeuille, l'assureur devra s'orienter vers des cessions réciproques avec ses partenaires étrangers. Cela pourrait contribuer, non seulement à la diversification des affaires souscrites mais à réduire les sorties de capitaux. Mais, compte tenu de la faiblesse des moyens techniques et financiers, et de la qualité des affaires reçues à titre de réciprocité, il est souvent recommandé aux compagnies africaines de ne pas "trop" s'aventurer dans ce type de relations avec leurs réassureurs.

Les problèmes généraux de la Réassurance des Facultés dans les pays de la CICA sont donc assez importants. Et tous tournent autour de la question de savoir quelle forme de réassurance adopter pour assurer une meilleure protection. Outre la couverture en Excédent de sinistre retenue, les Assurances africaines ont également intérêt à s'organiser en pool d'assurance ou de réassurance. L'expérience en a été faite en matière de transport. Le succès attendu n'a pas été à la mesure de l'espoir suscité lors de sa création.

Section III - ROLE DES STRUCTURES REGIONALES ET SOUS-REGIONALES D'ASSURANCE ET DE REASSURANCE

On souligne à toute occasion la faiblesse des économies africaines. Les sociétés d'assurance africaines sont confrontées à des difficultés liées à la mobilisation des ressources et des moyens suffisants pour accroître leur capacité à couvrir les risques situés sur le continent.

En matière de réassurance, les compagnies d'assurance africaines sont essentiellement confrontées à la définition et à l'évaluation des besoins ainsi qu'à la réduction du coût de la réassurance. Les efforts que les compagnies peuvent accomplir individuellement en vue d'atteindre cet objectif, ne peuvent cependant dépasser une certaine limite. Cette limite est atteinte lorsque les besoins en réassurance sont fixés au point optimal par les compagnies et sont couverts par la réassurance la plus appropriée.

Les nouvelles législations en vigueur dans nos états qui ont introduit la localisation de l'assurance des facultés à l'importation pose véritablement un problème de capacité aux compagnies d'assurance de la zone.

C'est pourquoi les structures régionales d'assurance ou de réassurance de l'envergure de la CICA-RE ont un rôle très important à jouer dans l'utilisation optimale des capacités disponibles par les compagnies et dans l'assistance qui leur est nécessaire. Ces structures devront ainsi aider les compagnies à conserver le maximum d'affaires dans le pays sans nuire à la stabilité de l'assurance locale.

Le rôle des structures régionales et sous-régionales qu'elles soient sous forme de Pool ou d'entité supranationales n'est pas limité seulement à la couverture des facultés maritimes mais doit embrasser l'ensemble du secteur des assurances.

En ce qui concerne les facultés qui nous préoccupent, les structures régionales et sous-régionales d'assurances et de réassurance doivent aider à parfaire la prévention renforcée en usant de toute leur influence pour amener les autorités nationales des Etats à renforcer la sécurité dans nos ports, à les équiper davantage et à veiller à ce que l'obligation d'assurance soit respectée par tous les importateurs pour éviter l'anti-sélection.

La création du pool des pays enclavés regroupant le Mali, le Niger, le Burkina-Faso et le Tchad a été l'une des meilleures expériences que la sous-région ait connue en matière d'assurance.

A cet égard, le colloque de Douala sur l'avenir de l'assurance maritime en Afrique * a adopté un certain nombre de recommandations très significatives et qui auront, de façon certaine, des répercussions heureuses sur l'assurance et la réassurance des facultés.

Ces recommandations, (voir notes), visent essentiellement trois (3) domaines :

1. Développement du secteur de l'assurance maritime.
2. Prévention des sinistres.
3. Enseignement, formation et information du public.

Il ne fait aucun doute qu'à l'issue de l'application correcte de ces recommandations, l'assurance et la réassurance des facultés maritimes dans les pays membres de la CICA connaîtront non seulement de meilleurs résultats, mais également, la qualité du service sera fortement améliorée.

* Colloque sur l'avenir de l'assurance maritime sous l'égide de la CNUCED et de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre tenu à Douala en Mai 1989.

Notes sur les recommandations du colloque de Douala sur l'avenir de l'assurance maritime en Afrique. Il s'agit des grandes lignes de l'évolution future de l'assurance maritime.

A - Développement du secteur de l'assurance maritime :

- 1) - Maintenir l'exigence de l'assurance locale des importations ;
- 2) - Renforcer les méthodes de contrôle de cette exigence, notamment en améliorant l'identification et la reconnaissance des documents émis par les assureurs autorisés, ainsi qu'en rendant obligatoire la présentation de certificats locaux ou de dispenses lorsqu'une dérogation a été accordée pour une souscription étrangère ;
- 3) - Promouvoir les garanties "tous risques" pour augmenter le niveau de protection des négociants et, en augmentant les recettes des assureurs, diminuer la proportion de la prime totale utilisée pour payer les dépenses de gestion et la part de la réassurance ;
- 4) - Développer la coassurance dans les marchés et dans la sous-région pour permettre des rétentions plus importantes pour des risques plus importants, entre autres, les assurances corps de navires et corps aviation ;
- 5) - Développer l'assurance des exportations en établissant un dialogue avec les principaux exportateurs de produits de base de la sous-région et en créant des services

efficaces de gestion des sinistres dans les pays exportateurs ;

- 6) - Etudier les législations nationales régissant les contrats d'assurance maritime dans la sous-région afin de les moderniser et (ou) de les harmoniser ;
- 7) - Moderniser les documents d'assurance en introduisant de nouvelles conditions fondées sur les clauses types de la CNUCED (tout d'abord, pour les marchandises, ensuite pour les corps) et simplifier les formalités de présentation des réclamations lorsque cela est possible ; il faut veiller à bien informer les clients lorsque des changements interviennent ;
- 8) - Introduire des modalités de contrôle des réclamations pour améliorer la rapidité de la gestion des sinistres ; utiliser des ordinateurs dans les bureaux et favoriser les communications rapides (utilisation de télécopieurs entre les bureaux) pour améliorer l'efficacité du traitement ; organiser des réunions régulières entre les associations d'assurances et de chargeurs afin d'étudier les progrès accomplis et résoudre les difficultés spécifiques ;
- 9) - Développer des liens entre les autres organes professionnels et les ministères pour assurer un échange de vues régulier et officiel et prendre des décisions communes sur des problèmes spécifiques ;
- 10) - Envisager de créer un centre de liaison ou de coordination qui s'occuperait des activités futures de développement de l'assurance maritime dans la sous-région ;

B - Prévention des sinistres

- 1) - les assureurs, en coopération avec les chargeurs, dresseront des statistiques de fréquence et d'importance des pertes ; ils identifieront les secteurs se prêtant le mieux aux améliorations et introduiront des procédures de contrôle efficaces, des vérifications régulières des marchandises entreposées dans les ports, et d'autres mesures pour améliorer progressivement les emballages et la manutention ;
- 2) - des progrès doivent être faits pour développer la conteneurisation, particulièrement des produits alimentaires et des biens de consommation, afin de diminuer les principales causes de sinistres dans la sous-région, telles que le pillage et la mouille ;
- 3) - les assureurs, les chargeurs, les autorités portuaires et les douanes devront concevoir ensemble des formalités améliorées tendant à faciliter le mouvement des marchandises dans les ports ; ces discussions devront être menées sous l'égide des administrations gouvernementales concernées ;
- 4) - les ports et les manutentionnaires assureront la sécurité de base et installeront des clôtures et des zones d'entreposage couvertes afin de protéger les marchandises dans les zones portuaires ; ils seront chargés de la surveillance et du contrôle des marchandises dans ces zones.

C - Enseignement, Formation et Information du Public

- 1) - une qualification professionnelle en assurances doit être l'objectif à atteindre pour tout le personnel qui a des perspectives d'occuper des postes de cadres dans les sociétés d'assurance ou dans les équipes de gestion des risques dans l'industrie et le commerce ; des enseignements au niveau de technicien doivent être mis en place pour le personnel subalterne.
- 2) - du matériel publicitaire adapté aux différents niveaux de connaissances sera préparé à la fois pour la sous-région dans son ensemble et pour les organismes particuliers pour sensibiliser le public sur : a) la nature et l'étendue des garanties offertes par les polices d'assurance, b) les modalités de réclamation et c) la prévention des sinistres.
- 3) - les assureurs et les chargeurs organiseront régulièrement de brefs cours ou des séminaires pour les assurés sur les aspects pratiques de l'assurance maritime.

CONCLUSION

L'institution de l'obligation et de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation ainsi que l'accroissement constant des valeurs placent les assureurs transports africains devant un double défi au moment d'élaborer leur programme de réassurance : la recherche d'une protection adéquate par la réassurance et l'économie.

En dehors des problèmes de capacité locale, qui peuvent être résolus par le développement de la co-assurance, la création de pools d'assurance ou de réassurance dans la zone CICA, les assureurs doivent privilégier la réassurance de sinistre (la protection en Excédent de sinistre ou le Stop-Loss) pour se protéger contre les cumuls et les conséquences de catastrophes liées au sous-équipement des ports de la zone.

L'objectif d'économie doit être un guide permanent pour une compagnie d'assurance qui se réassure. C'est pourquoi, il est nécessaire que la compagnie dispose d'un personnel qualifié capable non seulement d'évaluer, de juger et de décider de la meilleure façon de se réassurer, mais également de pouvoir discuter valablement les conditions économiques de ses traités de réassurance, notamment du prix de la couverture. Dès lors, l'enseignement et la formation du personnel sont une priorité surtout pour un domaine évoluant aussi rapidement que celui des Transports.

La création de pools d'assurance ou de réassurance de l'envergure de celui qui avait été créé par la FANAF ainsi que la mise sur pied d'institution nationale, régionale ou sous-régionale de réassurance du type de la CICA-RE, outre l'accroissement de la capacité disponible qu'ils permettent, peuvent offrir une assistance certaine aux cédantes africaines, afin d'atteindre l'ensemble de ces objectifs.

TABLE DES MATIERES

PAGES

AVANT-PROPOS

INTRODUCTION 1

1ère PARTIE : ETUDE DU CONTENU D'UN TRAITE DE REASSURANCE DES FACULTES

CHAP. I - L'ANALYSE DES RISQUES COUVERTS 5

Section I - Les types de Facultés 5

Section II - Les types de Polices Facultés 6

Section III - Le contenu des Garanties 7

CHAP. II - LES EXCLUSIONS 10

Section I - Les Facultés exclues 10

Section II - Les Risques exclus 10

CHAP. III - LES ELEMENTS QUANTITATIFS DU TRAITE DE
REASSURANCE FACULTES 11

Section I - Les caractéristiques principales
du traité Facultés 11

A - Engagement par Police 12

B - Engagement par Navire 12

C - Engagement par Expédition 13

Section II - Les Primes cédées aux réassureurs 14

Section III - Les Commissions cédées 15

Section IV - La Participation Bénéficiaire 17

A - But de la Participation Bénéficiaire 18

B - Caractère de la Participation
Bénéficiaire : le principe de l'équité 19

C - Modalités de calcul 20

CHAP. IV - GESTION TECHNIQUE ET COMPTABLE DE LA
REASSURANCE DES FACULTES 23

Section I - La Gestion par exercice de
rattachement 23

Section II - Le Rôle financier du réassureur 25

**2ème PARTIE : L'ELABORATION D'UNE POLITIQUE DE REASSURANCE
DES FACULTES MARITIMES**

CHAP. I - L'ANALYSE DES DIFFERENTES COUVERTURES APPLICABLES AUX FACULTES.....	26
Section I - Le Plein de Conservation	27
A - Le Plein par Risque	28
B - Le Plein par Evènement	29
Section II - Les Traités Proportionnels en Facultés Maritimes	31
A - Structure des Couvertures	31
B - Fondement des Traités Proportionnels	32
Section III - Les Traités Non Proportionnels	33
Section IV - Le Pool et la Réassurance pour Compte Commun	34
A - Le Pool d'Assurance et de Réassurance en Facultés	34
B - La Réassurance pour Compte Commun	36
CHAP. II - Le Choix de la Meilleure Protection	37
Section I - La notion de "SINISTRE"	38
Section II - Nécessité d'un traité "Catastrophe Cover" pour les assureurs transports africains	39
A - Les limites de l'Excédent de Sinistre	39
B - Choix des limites du "Catastrophe Cover"	41

Section III - Le STOP-LOSS appliqué à la couverture des Facultés	42
A - L'impact favorable du STOP-LOSS sur les Résultats	43
B - Le STOP-LOSS contre les cumuls	46
 CHAP. III - PROBLEMES ET PERSPECTIVES DE LA REASSURANCE DES FACULTES DANS LE MARCHE CICA	 47
Section I - Les problèmes généraux de la réassurance des Facultés	47
A - les difficultés liées à la réassurance des Facultés	48
B - Nécessité d'un système de réassurance plus équilibré	51
 Section II - Rôle des structures régionales et sous régionales d'assurance et de réassurance	 52
 Conclusion	 58

BIBLIOGRAPHIE

- Marcel GROSSMANmanuel de réassurance - L'ARGUS
- Mikaël HAGOPIAN & Michel LAPARRA Aspects théoriques et pratiques de la réassurance - 1991
- G. RIPERT : Droit maritime, 4e ed., t. III (1953) n° 2583 - 2606
- J. WETZEL : la réassurance au moindre coût - 1976

PUBLICATIONS

- Le REASSUREUR AFRICAINE : n° 002 publié par la Société Africaine de Réassurance - 1988
- Colloque sur l'avenir de l'assurance maritime en Afrique
DOUALA - Mai 1989
- Service de collaboration technique - Compagnie Suisse de Réassurance : la Réassurance des Branches Accidents et Dommages.