

V-05

## RAPPORT

LES DIFFICULTES TECHNIQUES LIEES A LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE  
MARITIME AU SENEGAL

Par **NDIOUGA KANDJI**  
1981

R A P P O R T   D E   S T A G E  
A   L A   N A T I O N A L E  
D ' A S S U R A N C E S

D U   7 / 0 8 / 8 1   A U   1 5 / 1 0 / 8 1

-----

M R . .   N D I O U G A   K A N D J I  
S T A G I A I R E   A   L ' I N S T I T U T   I N T E R N A T I O N A L  
D E S   A S S U R A N C E S   D E   Y A O U N D E  
5 è   P R O M O T I O N   1 9 8 0   -   1 9 8 2

## R E M E R C I E M E N T S

---

Je profite de l'occasion pour exprimer mes très vifs remerciements à Monsieur Amsata DIOUF, Président-Directeur-Général de la NATIONALE D'ASSURANCES qui a bien voulu m'accepter en stage au sein de la société qu'il dirige.

Je remercie aussi mes encadreurs

- Mr. MAMOUR THIAW, Directeur de la Production Maritime et de la Réassurance
- Mr. ALIOUNE NDOUR DIOUF, Directeur du Contentieux
- Mr. MOUSSA DIAW, Directeur Financier
- Mr. MANE , Directeur Administratif

ainsi que tout le personnel de la Société qui de près ou de loin m'a aidé à faire mon travail dans les meilleures conditions.

THEME : LE S      D I F F I C U L T E S  
          T E C H N I Q U E S    L I E E S    A  
          L A   D O M I C I L I A T I O N   D E  
          L ' A S S U R A N C E   M A R I T I M E  
          A U    S E N E G A L

-----

## I N T R O D U C T I O N :

Le développement économique du Sénégal et partant, celui de ces échanges avec le monde extérieur occasionnent d'importants mouvements de capitaux qu'il faut contrôler autant que faire se peut.

Pour le moment la majeure partie de ces capitaux notamment ceux en rapport avec l'industrie des assurances échappent au contrôle des autorités nationales, ce qui entraîne une évasion de capitaux préjudiciable aux Sociétés d'Assurances locales et par delà, à l'économie nationale.

Face à cette situation les instances internationales comme la CNUCED lors de sa 7ème réunion en 1975 a recommandé aux gouvernements des pays sous-développés de prendre des mesures tendant à la localisation de l'assurance maritime.

Ces recommandations ont été suivies par certains pays comme le Cameroun dans sa loi n° 75/I4 du 8/I2/75, et il semblerait que les résultats enregistrés soient positifs ; par ailleurs une analyse statistique réalisée par la C.I.C.A. en 1973 avait montré que les assurances maritimes étaient un excellent risque avec un taux de S/P de 60 %, et que l'institution par les états membres de la domiciliation des importations permettrait à leurs marchés déficitaires à cause de l'automobile de devenir bénéficiaires.

Le Sénégal, dans la mouvance de ces idées et recommandations s'apprête aussi à instituer l'obligation d'assurance des marchandises importées et des navires battant pavillon Sénégalais, auprès des compagnies locales : une telle décision devrait avoir deux conséquences importantes.

- La réduction du déficit de notre balance commerciale grâce à une diminution notable des sorties de primes vers l'extérieur.

- La promotion de l'expansion du marché de l'assurance maritime grâce à l'augmentation du volume des affaires, par conséquent la perception par les compagnies locales d'une masse importante de prime et par le Trésor Public de Taxes d'assurances importantes.

Ces deux conséquences sont certes avantageuses aussi bien pour les compagnies que pour l'économie nationale, mais des difficultés ne manqueront pas de surgir ; il s'agira de les inventorier et de proposer des mesures sans lesquelles le succès de la localisation serait à notre avis illusoire.

Mais avant de rentrer dans le vif du sujet il conviendrait peut-être de broser les caractéristiques générales de l'assurance maritime au Sénégal.

-C'est un marché étroit aussi bien du point de vue volume des affaires que du point de vue capacité de conservation.

-C'est un marché non organisé et non concerté où règne une concurrence malsaine pour l'équilibre technique des affaires.

-Du fait des capitaux importants en jeu, les sociétés locales réassurent 75 à 90 % de leurs risques maritimes.

-L'assurance maritime ne représentait en 1979 que 11 % du marché ; par ailleurs elle ne représentait que 10 à 12 % dans le portefeuille des compagnies de droit national sauf à la Nationale d'Assurances où elle constitue 35 % environ du portefeuille.

Les importateurs achetant leurs marchandises C.A.F. (coût assurance et fret) dans la plupart des cas, on peut affirmer que la majeure partie de nos importations sont assurées à l'extérieur.

Pour ce qui est de l'assurance corps, elle porte surtout sur les navires de pêche : l'Etat et les particuliers Sénégalais ne disposant pas de navires cargo.

Après ce <sup>b</sup>tableau quelque peu superficiel et incomplet du marché de l'assurance maritime, il convient à présent d'analyser les problèmes techniques auxquels se heurteraient nos sociétés dans le cadre d'une localisation de l'assurance maritime.

Nous situerons ces difficultés à deux niveaux :

-Au niveau des services de production.

-Au niveau des services sinistre et du contentieux.

.../...

Ière PARTIE : LES PROBLEMES TECHNIQUES  
AU NIVEAU DES SERVICES  
DE PRODUCTION

CHAPITRE I - DES PROBLEMES DE TARIFICATION :

En règle générale toute tarification doit se baser sur des données statistiques recueillies sur une longue période et intéressant un grand nombre d'observations; or il est à remarquer que le marché Sénégalais de l'assurance maritime étant jeune et étroit, ne peut pour le moment produire des statistiques fiables, utilisables en matière de tarification.

Cette constatation valable aussi bien en matière corps qu'en facultés, entraîne actuellement des problèmes qui ne feront que s'aiguïser avec la domiciliation.

SECTION I : EN ASSURANCE CORPS :

La tarification se fait différemment selon qu'il s'agit d'un navire de pêche, d'un cargo ou autre corps assimilé.

A)- La tarification des corps de pêche :

Pour ce qui est des navires de pêche qui constituent 99 % de la matière assurable en assurance corps au Sénégal, la tarification se fait à l'aide d'un tarif confectionné en FRANCE. Ce tarif, selon les caractéristiques du navire (âge, coque, jauge brute etc...) et les conditions d'assurance demandées par l'assuré (Tous Risques, FAP etc...), indique d'une part le montant de la prime avarie par tonneau de jauge brute (tjb), montant qui, multiplié par tonnage du navire donne le montant total de la prime avarie ; d'autre part le tarif indique le taux de perte totale qui, multiplié par la valeur assurée donne le montant de la prime perte totale.

La somme de ces deux primes ainsi déterminées, rapportée à la valeur assurée permet de trouver le taux de prime globale applicable au navire de pêche concerné.

EXEMPLE : Pour un navire donné les caractéristiques suivantes nous ont été transmises pour tarification :

.../...

- âge : 5 ans
- Coque : Acier
- Longueur : 31,59 m
- Largeur : 6,90 m
- Tirant d'eau : 3,45 m
- Jauge brute 159,43 tonneaux de jauge brute
- Valeur d'assurance 130.000.000 Frs C.F.A.
- Conditions d'assurances demandées : Tous Risques.

1)- au regard des renseignements ci-dessus, la lecture directe du tarif nous permet de connaître le montant de la prime avarie pour 1 tjb (I) : <sup>u</sup> supposons que cette prime unitaire soit de 20.400 F CFA par tjb.

Nous avons donc une prime avarie totale de =

$$20.400 \text{ F} \times 159,43 \text{ tjb} = 3.252.372 \text{ F CFA.}$$

2)- Le tarif indique aussi un taux de perte totale de 1,50 % : taux qui, d'après les observations statistiques, représente la probabilité de perte totale du navire : ce taux nous permet de déterminer la prime perte totale qui est de :

$$130.000.000 \times 1,50 \% = 1.950.000 \text{ F C.F.A.}$$

3)- D'où un taux de prime globale de

$$\frac{(3.252.372 + 1.950.000) \times 100}{130.000.000} = 4 \%$$

4)- Il sera donc réclamé à l'assuré une prime de :

$$130.000.000 \times 4\% = 5.200.000 \text{ Frs CFA}$$

---

NB : 1 tjb = Unité de mesure du volume des espaces clos du navire équivalant à 2,83 m<sup>3</sup>.

.../...

La question est de savoir où se situent les problèmes dans tout ce processus.

*La situation est plus mauvaise au Sénégal.*

Il est à remarquer que s'agissant des taux de perte totale, plus l'échantillon statistique observé est large et plus les résultats sont fiables : nous pouvons donc dire que les taux de perte totale indiqués sur le tarif, relatifs au marché français peuvent être utilisés directement au Sénégal dans la mesure où la flotte française est un échantillon beaucoup plus représentatif que la notre aussi bien du point de vue nombre que du point de vue durée des observations.

Cependant il n'en est pas de même de la prime avarie. En effet la prime avarie par tjb indiquée sur le tarif représente la somme qu'il faut pour réparer un tjb avarié ; cette prime qui est un coût moyen déterminé par catégorie de navire, est, obtenu en faisant sur une longue période le rapport entre le montant des sinistres réglés et le tonnage réparé correspondant : il est évident que le coût de la réparation d'un tjb dépend du coût de la main-d'oeuvre, du coût de la matière première ; en d'autres termes ce coût dépend de l'environnement économique : or cet environnement n'est pas le même selon que l'on se situe en FRANCE ou au SENEGAL ; d'où cette prime avarie déterminée dans le tarif français selon les conditions économiques prévalant en FRANCE, peut se révéler soit insuffisante si le coût moyen de réparation d'un tjb au Sénégal est plus élevé que celui enregistré en FRANCE ; soit excessive si ce coût moyen est plus bas au Sénégal : Selon le cas, il y a donc risque de sous-tarifification préjudiciable à l'équilibre des sociétés, ou risque de surtarifification préjudiciable aux assurés.

#### B)- LA TARIFICATION DES CARGOS ET DE L'ASSURANCE R.C. TRANSPORTEUR :

Dans ces domaines, les compagnies locales dépendent entièrement de l'aide technique extérieure : elles envoient les renseignements à leurs maisons-mères ou partenaires laquelle leur donne la tarification à appliquer et dans de rares cas elles procèdent par assimilation.

.../...

## SECTION II : EN ASSURANCE FACULTES.:

La situation est encore plus préoccupante dans la mesure où la tarification en facultés requiert un personnel particulièrement expérimenté ; en effet il s'agit là d'un problème d'expérience personnelle qui fait défaut dans nos sociétés.

Cette tarification dépend aussi d'autres facteurs dont les principaux sont :

- Les conditions d'assurance demandées (Tous Risques ou F.A.P. Sauf).
- Les voyages à effectuer (longueur et passages dangereux, voyages directs ou comportant un ou plusieurs transbordements).
- La qualité des emballages (conteneurs, caisse en bois ou en carton, fûts etc...)
- La qualité des moyens de transport, notamment des navires (âge, pavillon et équipage).
- La nature des marchandises.

Mais 3 (Trois) problèmes sont à soulever à ce niveau.

- 1)- nos sociétés manquent de personnel doté d'une expérience suffisante en la matière ; en effet cette expérience dépend du volume d'affaires traitées par le souscripteur ; or étant donné la jeunesse et l'étroitesse du marché et le volume peu important d'affaires à tarifer, cette expérience fait défaut.
- 2)- Il faut noter aussi que l'appréciation des éléments dont dépend cette tarification (éléments ci-dessus énumérés) nécessite de la part du souscripteur qu'il soit largement informé : certes l'assuré peut fournir des indications sur la nature des marchandises, leur emballage mais il ne peut généralement pas informer le souscripteur sur la longueur du voyage, les possibilités de transbordement, les conditions portuaires et sur la qualité des moyens de transport : ces informations qui font souvent défaut à nos souscripteurs sont pourtant des éléments qui permettent d'ajuster le taux de prime à la valeur réelle du risque.

3)- Les compagnies locales ne disposent pas de statistiques sur lesquelles devait s'asseoir leur tarification.

De plus, pour le renouvellement des polices d'abonnement, la réévaluation de la tarification se fait sur la base des résultats (S/P) de chaque police prise individuellement ; or en assurance en général, maritime en particulier, les résultats des garanties accordées ne s'apprécient pas au niveau d'une police mais au niveau du portefeuille si ce n'est au niveau du marché : il est donc à craindre qu'avec la domiciliation de l'assurance maritime qui entraînera une multiplication des affaires, les Sociétés ne se heurtent au problème combien crucial du contrôle dans le temps et par la statistique de la bonne ou mauvaise tarification.

Devant de telles insuffisances, la tarification en faculté par les Sociétés de la place se fait soit par assimilation (c'est-à-dire en utilisant à peu près les mêmes taux de prime pour des marchandises à peu près semblables obéissant aux mêmes conditions de transport et de garantie), soit en faisant appel aux Sociétés-mères ou partenaires généralement françaises, soit selon "l'intime conviction" du souscripteur (c'est-à-dire au pif).

Il est à noter que les sociétés-mères ou partenaires demandent aux Sociétés locales de majorer les tarifications transmises de 30 %; cependant nous pensons que cette majoration ne se justifie pas d'une part parce que ce sont les résultats statistiques du marché Sénégalais ou Ouest Africain qui devraient servir de base à cette tarification, d'autre part parce qu'elle fausse la concurrence entre Sociétés de droit national et Agences de Sociétés étrangères. (voir chapitre suivant).

Ces constats justifient amplement la mise sur pied d'une banque de données statistiques au niveau de notre marché afin de donner et ce, de manière progressive, des bases scientifiques sûres à la tarification (pour détail voir la 3ème partie) ; à présent aucune des méthodes de tarification utilisée (par assimilation, par l'adoption des taux des Sociétés-mères ou partenaires même corrigés ou au pif), n'est satisfaisante ; d'autant plus que les Sociétés de la place, faute d'une organisation du marché, se livrent à une concurrence très vive par les taux et par les conditions consenties aux assurés.

## CHAPITRE II - DES PROBLEMES DE CONCURRENCE :

Le volume des affaires étant limité, les Sociétés se livrent à une concurrence acharnée pour en avoir le plus possible dans leur portefeuille moyennant des taux faibles et des conditions de garantie très larges. Il est à noter que les clauses des conditions particulières obéissent beaucoup plus à des motivations commerciales que techniques.

Mais cette concurrence est un peu faussée entre Sociétés de droit national et Agences de Sociétés Françaises dans la mesure où ces dernières utilisent directement les taux qui leur sont transmis par la maison-mère ; or ces maisons-mères peuvent se permettre de tarifier en deçà même des taux techniques issus des statistiques à des fins purement commerciales, sachant qu'elles pourront avec les produits financiers non seulement compenser leur déficit technique (résultant d'une insuffisance de tarification) mais aussi couvrir leurs frais de gestion : ce qui n'est pas le cas des Sociétés de droit national qui ne bénéficient pas d'une aussi bonne rémunération de leurs placements.

C'est ainsi que plus de 50 % des primes émises en maritime en 1979 a été souscrit par les Agences françaises.

Cette concurrence ainsi faussée oblige donc les Sociétés de droit national à fixer des taux qui ne sont pas fonction des impératifs techniques mais plutôt de la concurrence. En effet il règne sur le marché de l'assurance maritime une anarchie tarifaire dangereuse pour l'équilibre technique de la branche.

Mis à part ces problèmes de concurrence, si on demande aux assurables de s'assurer localement afin d'augmenter la rétention au niveau national, encore faudrait-il que les Sociétés locales soient à même de conserver une grande partie de l'importante masse de prime qui découlerait de la localisation de l'assurance maritime ; or les Sociétés Sénégalaises ont une faible capacité de conservation.

.../...

CHAPITRE III- LA FAIBLESSE DE LA CAPACITE DE CONSERVATION  
DES SOCIETES SENEGALAISES

Si la capacité de conservation des Sociétés Sénégalaises est faible c'est parce qu'elles sont jeunes dit-on généralement ; mais le problème est de savoir si l'apport de prime qui sera engendré par la localisation aura pour effet d'augmenter la conservation. La question est à poser dans la mesure où la tentative sera grande pour les Sociétés de la place de servir de boîtes à lettres aux compagnies de réassurance étrangères et de bénéficier ainsi de ressources importantes grâce aux commissions de réassurance, aux participations bénéficiaires sur traites proportionnels en contrepartie d'engagements très limités voire inexistants.

Certes devant une masse de prime aussi importante les Sociétés Sénégalaises auront tout au moins dans un premier temps des problèmes d'absorption, et il leur sera donc nécessaire de disposer de possibilités automatiques de réassurance ; ces mécanismes de réassurance automatique par le biais de traités proportionnels (quote-part ou excédent de pleins) répondent à un souci de prudence et sont indispensables à nos jeunes Sociétés.

Mais ce qui serait regrettable, c'est que ces Sociétés se confinent dans une telle situation : cela signifierait tout simplement l'échec de la localisation : à notre avis il serait donc nécessaire que nos Sociétés prennent plus d'engagements à leur charge et qu'il soit créé au niveau national une structure de rétention (voir IIIème partie) ; l'urgence d'une telle solution s'explique par le fait qu'à l'heure actuelle les Sociétés de la place en combinant les modes de réassurance, cèdent plus de 75 % de leurs risques.

Dans nombre de nos Sociétés la capacité de souscription qui est beaucoup plus fonction des possibilités de réassurance que de la conservation propre, oscille entre 175 et 200 millions de F CFA par navire ou par expédition. La conservation propre qui se situe entre 15 et 25 % de la souscription est généralement couverte par une réassurance en excédent de sinistre.

Cette capacité de souscription convient fort bien à la matière assurable disponible sur le marché dans la mesure où d'une part il est rare qu'un importateur Sénégalais importe pour plus de 200 millions au cours d'une seule expédition, d'autre part les navires de pêche utilisés ont rarement une valeur supérieure à 200 millions : mais là où se pose le problème dans le cadre d'une localisation obligatoire, c'est lorsque les Sociétés Sénégalaises auront à assurer les expéditions des multinationales vers leurs filiales installées au Sénégal et qui peuvent s'élever jusqu'à 500 millions ou plus par expédition.

Par exemple pour une expédition de 500 millions en supposant un taux de prime d' 1 % d'où une prime de 5.000.000 : plus de 75 % de cette prime sera absorbée par les réassureurs étrangers : en effet les Sociétés vont dans un tel cas souscrire à concurrence de leur capacité de souscription et placer le reliquat en réassurance facultative ou alors souscrire le risque/<sup>en</sup>coassurance et à chacun des participants de couvrir sa participation par une très forte réassurance.

Pour donner donc plus d'efficacité à la localisation de l'assurance maritime, il faudra que les Sociétés jouent le jeu notamment en réorientant leur politique de réassurance (voir 3ème partie) afin de conserver et d'investir sur place une plus grande proportion des primes.

Mais le principal problème réside dans l'étroitesse de notre marché d'assurance, maritime en particulier.

#### CHAPITRE IV - L'ETROITESSE DU MARCHE :

Il est un principe intangible qui veut que toute assurance repose sur une Mutualité aussi large et homogène que possible ; toute assurance repose sur la LOI DES GRANDS NOMBRES ; cette base statistique est indispensable à la compensation des risques au sein de la mutualité.

Il se trouve que cette mutualité fait défaut au sein des portefeuilles des Sociétés, et cela se fait surtout sentir en assurance corps. En effet pour les corps de pêche le nombre de bateaux oscille entre cent et deux cent, pour le transport de marchandises un seul cargo a été recensé (il n'était d'ailleurs pas assuré au Sénégal) en matière de R.C. transporteur (2) deux contrats seulement existent sur le marché.

C'est donc dire qu'il n'y a pas de véritable mutualité si bien que certaines unités tel que ce cargo va devoir être isolé au sein du portefeuille de son assureur.

Cette situation conduit à la conséquence selon laquelle il suffirait qu'il y ait 2 pertes totales dans l'année pour que toutes les primes encaissées sur 2 ans soient déboursées.

La solution à ce problème réside à notre avis dans l'organisation interne de notre marché d'abord et ensuite dans l'intégration des marchés africains d'assurance en matière maritime (pourquoi pas au niveau de la C.I.C.A.) (voir 3ème partie).

Mais l'exigence d'une mutualité organisée et homogène suppose que l'assureur ait toute latitude pour sélectionner les risques entrant dans son portefeuille :

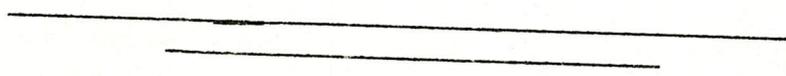
#### CHAPITRE V - LA S E L E C T I O N D E S R I S Q U E S :

Obliger les importateurs de la place et les propriétaires de navires battant pavillon Sénégalais à s'assurer localement devrait entraîner automatiquement l'obligation pour les Sociétés locales de satisfaire toute demande d'assurance.

A présent il arrive que les assureurs de la place refusent d'assurer certains risques particulièrement sensibles aux événements c'est ainsi que certaines Sociétés refusent d'assurer le thé, les poussins ou de couvrir certains assurés.

Ces pratiques devront disparaître avec la domiciliation et ainsi il sera nécessaire à l'autorité de tutelle de disposer de moyens de coercition pour faire peser l'obligation sur les Sociétés ; quitte à discuter avec les intéressés un taux de prime particulier si le risque est mauvais (peut-être sera-t-il nécessaire de créer une commission de tarification des risques aggravés à l'instar de celle créée en assurance automobile). Mais nous rejoignons là un problème déjà évoqué à savoir l'absence de statistiques : car comment savoir si un risque est mauvais sans statistiques, il ne suffira pas pour l'autorité de tutelle ou pour la commission qui serait éventuellement créée, de se baser sur les résultats déficitaires d'une police au sein d'une société pour adopter une tarification particulière sur un produit donné, il faudra que les résultats statistiques d'ensemble le justifient.

Par ailleurs, dans le cadre de la localisation de l'assurance maritime, les problèmes techniques ne seront pas seulement le lot de la production mais aussi des services sinistre et contentieux.



.../...

## IIème P A R T I E :

### LES PROBLEMES TECHNIQUES AU NIVEAU DES SERVICES SINISTRE ET CONTENTIEUX

ooooooooooooooooo0000ooooooooooooooooo

La localisation de l'assurance maritime, en entraînant une augmentation du volume des affaires et donc des sinistres, engendrera aussi des problèmes de gestion des sinistres et du contentieux.

En effet le règlement des sinistres maritimes implique des connaissances en matière de produits, en technologie maritime, une expérience que nos agents n'ont pas ; il se trouve aussi que certaines opérations tels que les règlements d'avaries communes ne peuvent être traitées au Sénégal faute d'expert répartiteur sur place : si bien que les Sociétés sont obligées de recourir à leurs Sociétés-mères ou partenaires et à des cabinets d'experts étrangers pour régler certains sinistres survenus au Sénégal.

En conséquence avec l'augmentation du nombre de sinistres et leur complexité croissante, les Sociétés auront à faire face à des frais de gestion plus élevés.

A cette carence de compétences s'ajoutent d'autres difficultés liées à l'évolution de la sinistralité.

#### CHAPITRE I - : L'ETABLISSEMENT DES DISPACHES :

L'avènement d'un sinistre maritime (corps ou faculté) entraîne l'établissement par le service sinistre d'une dispache de règlement c'est-à-dire d'un document portant évaluation du dommage et qui répartit (comme son nom l'indique en anglais) le montant du sinistre aux coassureurs éventuels.

.../...

exemplaire de ampache corps

COMITE DES ASSUREURS MARITIMES DE MARSEILLE

(Reproduction strictement interdite)

DISPACHE "CORPS" N° - - - 382691 - - - - CB

Dossier Comité n° 040.450

AP (avarie générateur Babord le 23.9.78)

Assuré : Comité de Gestion des Thoniers Transocéaniques Sénégalais.

Navire : "NIOMBRE"

Durée des risques : 12 mois de navigation, séjour, mouvement et pêche du 1.1.78 OH. au 31.12.78 à Minuit.

Supplément à la dispache n° 381.880 du 8.2.79.

Allonges 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 & 9 à la police n° 1.151 du 13 mars 78 régularisant un arrêté n° 1.096 du 26.12.77.

OBJET DE L'ASSURANCE :

Valeur totale corps et moteurs . . . . .	FCFA 704.860.000
	=====
Valeur assurée par police sus-indiquée . . . . .	FCFA 704.860.000
	=====

CONDITIONS DE LA POLICE :

Imprimé du 1.1.56, mis à jour le 1.1.63.  
(corps de navire de pêche)

Assurance "TOUS RISQUES".

Par dérogation à l'article 23 des Conditions Générales les avaries particulières, y compris celles résultant d'abordage, échouement, incendie, heurt et collision seront remboursées sous déduction d'une franchise applicable dans tous les cas, sauf perte totale ou délaissement de FCFA 875.000.

En cas de dommages et pertes, autres que ceux résultant d'abordage, échouement, ou de l'incendie du navire assuré intéressant le moteur principal, le réducteur-embroyeur inverseur et la ligne d'arbre (à l'exclusion de l'hélice) ainsi que tous auxiliaires et treuils, il est opéré sur tous remplacements et/ou réparations y compris les frais de main-d'oeuvre et les frais accessoires (dépenses spéciales à la carène exclues) un abattement de 7,5 % (navire construit en 1975).

.../...

Toutefois, dans les règlements intéressant le moteur principal le réducteur-embrayeur-inverseur ou la ligne d'arbre, les abattements ci-dessus sont déterminés suivant l'âge du moteur, si justification est apportée du remplacement de l'appareil propulsif par un ensemble moteur réducteur ligne d'arbre neuf, étant précisé que, dans le cas où ces diverses pièces auront été remplacées à des dates différentes l'âge retenu sera celui du plus ancien des éléments de cet ensemble.

FAITS :

Le 23 septembre 1978, au cours des opérations de pêche du navire dans l'Océan Pacifique, au large des côtes Mexicaines, l'alternateur Babord du "NIOMBRE" a pris feu et a subi un dommage important.

Constatations faites le 6 octobre 1978 au port de San Diégo (Californie) par Mr TILLET, Agent des LLOYDS de Londres, désigné en qualité d'Expert amiable à la requête des agents locaux du navire et en accord avec MM HARMAN AND COMPANY INC., Commissaire d'Avaries des Assureurs à LOS ANGELES :

Mise hors service de l'Alternateur babord après explosion.

Les travaux nécessaires de remise en état, confiés après appel d'offres et en accord avec l'expert à la firme Global Electric de San Diégo, ont été exécutés début Novembre 1978.

En ce qui concerne la cause des dommages, l'expert aux termes du rapport qu'il a déposé à San Diégo le 17 novembre 1978, s'est exprimé comme suit :

"Examination of the Port Generator revealed a total " "burnout in the electrical end, and the consensus " "of opinion, which was difficult to generalize due " "to the extent of damage, was that a seal had bro- " "ken at the after end of the engine, allowing ei- " "ther fuel or libricating oil to spray within the " "gererator and ignite. " "It appears that water (evidence of salt water was " "found with chemical testing) was used to reduce " "the fire and this in turn (perfectly understanda- " "ble with the vessel at sea) cured the problem ie " "fire, but aggravated the damage.

Suivant factures acquittées produites au dossier, le montant des dépenses exposées s'est élevé à la somme de : US \$ 4.743,31

ventilée comme suit, selon les indications de l'expert,

- Compte Evénement . . . . . US\$ 4.143,31
- Compte Entretien . . . . . US\$ 600,00

.../...

La contrevaieur du compte événement en FCFA ressort  
à CFA 903.635 au cours de F 4,3619 le \$US.

=====

=====

REGLEMENT PROPOSE

FCFA 903.635 / Montant des dommages comme ci-dessus  
auxquels s'ajoutent  
FCFA 70.881 contrevaieur de \$ US 325  
frais et honoraires d'expertise au taux de  
F 4,3619 le \$  
----- ensemble  
FCFA 974.516 dont il y a lieu de déduire  
FCFA 875.000 franchise prévue par la police  
----- restent :  
FCFA 99.516 revenant à la Sté Assurée.  
=====

Marseille, le 14 mars 1979

LE CHEF DE SERVICE DES  
"DISPACHES CORPS"  
D. DELOBEL

LE SECRETAIRE GENERAL  
R. PARENTHOU

LA NATIONALE D'ASSURANCES  
5, Avenue Albert Sarraut  
D A K A R

DISPACHE FACULTES N° 51.128/DK/80

ASSURE : S.I.P.L. NAVIRE : "TOURVILLE"  
PORTEUR : S.I.P.L.  
POLICE : 1447 du 20.08.1977 VOYAGE : NAGOYA/DAKAR  
APPLICATION : n° 65 du 18.12.1980

ALIMENTS : 269 fardeaux de fer blanc dont  
69 fardeaux de 1300 feuilles = 89540 feuilles  
129 fardeaux de 1000 feuilles = 129000 feuilles  
71 fardeaux de 1400 feuilles = 99400 feuilles

VALEUR D'ASSURANCE : F.CFA : 77.077.285.-

Fardeaux de 1300 feuilles : F.CFA 20.785.794  
Fardeaux de 1000 feuilles : F.CFA 35.464.985  
Fardeaux de 1400 feuilles : F.CFA 20.826.506

CONDITIONS : Tous Risques Maritimes y compris le vol et la disparition avec règlement intégral sans franchise.

FAITS : Suivant pièces justificatives versées au dossier et, notamment du rapport d'expertise n° 10647/81 bis établi à Dakar le 17 Février 1981 par le (CISEM) Cabinet International de Surveillance et d'Expertise Maritime, il ressort que sur les quais et dans les magasins de l'Acconier il a été reconnu :  
26 fardeaux de 1000 feuilles, 10 Fardeaux de 1300 feuille et 16 fardeaux de 1400 feuilles sur lesquels l'expert a appliqué une dépréciation de 5 % ; 10 Fardeaux de 1300 feuilles, 11 fardeaux de 1400 feuilles, 8 Fardeaux de 1000 feuilles sur lesquels l'expert a appliqué une dépréciation de 15 % ; 1 fardeau de 1400 feuilles sur lequel l'expert a appliqué une dépréciation de 90 %.

R E G L E M E N T

Nombre total de feuilles entièrement dépréciées sur les 26 fardeaux de 1000 feuilles  
 $(26 \times 1000) \times 5 \% = 1300$  feuilles  
Nombre total de feuilles entièrement dépréciées sur les 8 fardeaux de 1000 feuilles  
 $(8 \times 1000) \times 15 \% = 1200$  feuilles  
TOTAL :  $1300 + 1200 = 2500$  feuilles entièrement dépréciées



Il faut observer que si les dispaches en faculté sont relativement simples à faire, il n'en est pas de même en matière corps du fait des connaissances technologiques spécifiques que cela implique.

Nous avons pu observer que peu de Sociétés de la place effectuent elles-mêmes leurs dispaches facultés ; elles se contentent de composer le dossier et de l'envoyer à la Société-mère ou partenaire ou aux Comité d'Assureurs Maritimes Français.

Pour ce qui est des dispaches corps lorsque le rapport d'expertise ne permet pas de régler le sinistre sur place notamment en distinguant ce qui dans le montant des dommagesrevient au compte armement et au compte sinistre, le dossier est aussi envoyé en France.

Ceci révèle donc une dépendance technique des Compagnies locales de l'extérieur, due essentiellement au manque de personnel qualifié.

---

---

.../...

CHAPITRE II - : DES CABINETS D'EXPERTISE INSUFFISANTS EN  
NOMBRE ET EN QUALIFICATION

*Il est nécessaire de combler les besoins pour que les cabinets puissent faire les expertises à temps ; or plus le délai d'intervention de l'expert est long, plus l'étendue, la gravité du sinistre et la qualité de l'expertise s'en ressentiront.*

On compte un petit nombre de cabinets fiables au Sénégal (2) ; il est donc à craindre que face à une augmentation du nombre des sinistres ces cabinets ne soient débordés et ne puissent pas faire les expertises à temps ; or plus le délai d'intervention de l'expert est long, plus l'étendue, la gravité du sinistre et la qualité de l'expertise s'en ressentiront.

A cela s'ajoute le fait que nos experts ne peuvent faire des règlements d'avaries communes.

En effet dans un tel cas l'expert doit déterminer les admissions, les contributions, fixer le taux de contribution (du corps, de la cargaison et éventuellement du frêt) et appliquer le taux à chacun des éléments contributifs : ce travail ainsi décrit nécessite des compétences techniques certaines que nos experts n'ont pas ; ce qui fait donc que tous les cas d'avaries communes sont réglés par des experts installés à l'étranger engendrant par la même occasion le renchérissement du coût des sinistres et des retards dans leur règlement.

CHAPITRE III - : LES RECOURS CONTRE LES TRANSPORTEURS  
ETRANGERS :

Les transporteurs maritimes peuvent voir leur responsabilité engagée en raison des dommages causés aux biens et aux marchandises qui leuront été confiées.

L'assureur, avant même de payer l'indemnité de sinistre exige de l'assuré un acte de subrogation en vertu duquel il est subrogé dans les droits et actions de ce dernier : l'assureur a donc le droit d'exercer un recours subrogatoire contre le transporteur responsable afin de récupérer l'indemnité qu'il a déboursée et ce, dans un délai d'un an (au titre du contrat de transport).

Il se trouve que ces recours posent quelquefois des problèmes dûs au fait que ces transporteurs sont des étrangers et par voie de conséquence les recours subrogatoires se révèlent parfois inefficaces et nos Sociétés n'ont dans ces cas aucun moyen de coercition à leur égard : d'après nos informations ces problèmes se posent surtout avec les transporteurs grecs.

Et même lorsque le transporteur accepte amiablement de payer il ne rembourse jamais la totalité de l'indemnité : cette situation de fait découle de l'application des différentes conventions internationales qui limitent la responsabilité des transporteurs. Dans d'autres cas les dommages sont imputables aux manutentionnaires ; il intervient donc souvent entre les assureurs et les transporteurs un règlement transactionnel qui occasionne ainsi une économie de frais de poursuite et de procès.

Ainsi la localisation de l'assurance maritime va donc, avec tous les recours et réclamations à intenter, alourdir encore plus la gestion des sinistres

#### CHAPITRE IV - LA CONGESTION ET L'ENCOMBREMENT DU PORT :

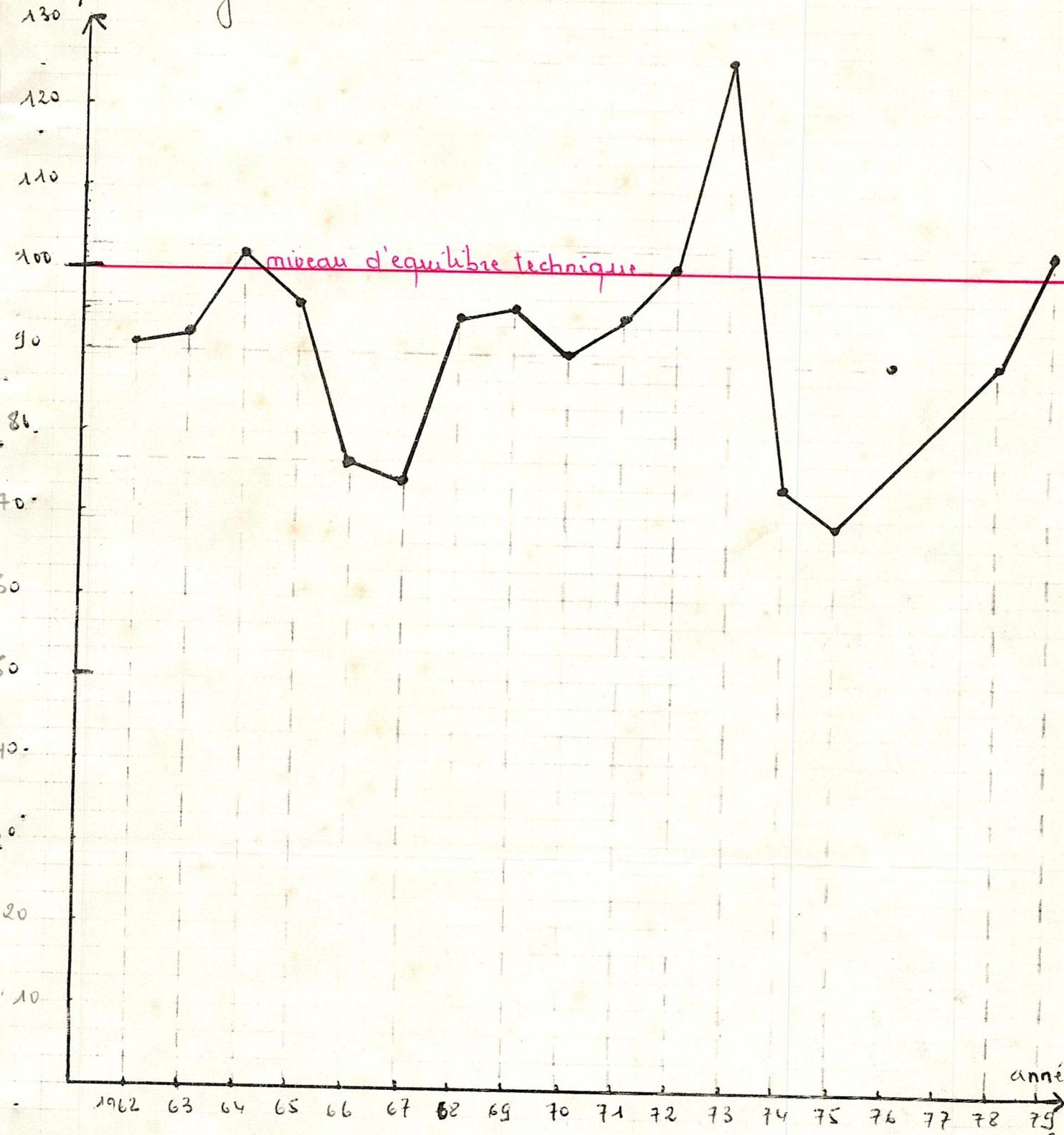
Il faut en effet observer que la congestion et l'encombrement du port de DAKAR qui va croissant, va entraîner des phénomènes d'**accumulation** à l'insu de l'assuré et ainsi les pleins qui sont fixés dans le cadre des contrats d'abonnement deviennent inopérants : en conséquence l'assureur va se trouver à son insu, engagé pour des sommes supérieures à celles prévues dans le contrat. Il va donc sans dire que les conditions portuaires sont un élément fondamental de la sinistralité compte tenu du fait que les garanties sont généralement accordées de bout en bout : le problème est que les assureurs ne maîtrisent pas ces conditions portuaires tout au plus peuvent-ils contribuer en relation avec les autorités du port au contrôle de certaines activités qui les intéressent particulièrement (opérations de débarquement, manutention, d'arrimage, d'entreposage, et de gardiennage) du fait de leurs incidences sur la sinistralité : (Voir 3ème partie).

.../...

RESOLUTION DE LA COMMISSION

N O M B R E	= S V P + CHARGEMENT
1963	91,37 X
63	93,47 X
64	103,94 X
65	95,10 X
66	76,68 X
67	74,75 X
68	94,55 X
69	95,37 X
70	90,75 X
71	94,57 X
72	100,13 X
73	126,50 X
74	74,33 X
75	69,46 X
76	-
77	-
78	89,34 X
79	103,11 X

S/P + chargement



Le tableau ci-dessus démontre à notre avis que le risque maritime est plutôt équilibré avec un taux de 5/P + chargement moyen sur 16 ans de 92,8 % : nous constatons même un certain excédent (compte non tenu des résultats techniques déficitaires de 1964, 1972, 1973 et 1979).

Cependant nous craignons que l'adoption de la loi sur la localisation sans certaines mesures de prévention ne fasse évoluer la sinistralité de manière négative. Il faudra en effet compter avec les fraudes de certains importateurs et aussi et surtout avec les conditions portuaires inadéquates.

En définitive les autorités compétentes ont pensé que rendre l'assurance maritime obligatoire serait bénéfique pour nos Sociétés et par delà pour notre économie, du fait que la masse de prime qui jusque-là était placée à l'extérieur serait à présent perçue localement.

En conséquence, les placements accrus des provisions techniques en résultant, permettront une augmentation des investissements et résoudront aussi les problèmes d'équilibre que pose la branche automobile à nos Sociétés.

Ces objectifs sont louables et ne doivent pas être considérés comme utopiques dans la mesure où d'une part, une étude statistique de la C.I.C.A. en 73 et les résultats enregistrés au Cameroun (un des premiers pays africains à rendre l'assurance maritime obligatoire) sont probants, d'autre part nous avons constaté que le risque maritime au Sénégal était bien équilibré et dégageait même un certain excédent.

Cependant nous avons pu voir que certains problèmes techniques se posaient au niveau des Sociétés, que le marché de l'assurance maritime n'était organisée ; en conséquence nous sommes d'avis que tenant compte de ces problèmes techniques et des caractères spécifiques du marché Sénégalais, certaines mesures d'accompagnement sont indispensables au succès de la domiciliation de l'assurance maritime.

.../...

### IIIème PARTIE

#### LES CONDITIONS DE SUCCES DE LA LOCALISATION

##### DE L'ASSURANCE MARITIME

oooooooo00oooooooo

Les mesures d'accompagnement à prendre se situent à notre avis à 2 niveaux.

#### CHAPITRE I : MESURES A PRENDRE AU NIVEAU DES SOCIETES

##### SECTION I : LA FORMATION PROFESSIONNELLE :

Nous avons pu remarquer que les agents des Sociétés locales manquaient de compétence et d'expérience aussi bien en matière de tarification qu'en matière de gestion des sinistres; il apparait donc que la première tâche à mener se situe au niveau de la formation professionnelle et du perfectionnement des agents afin d'éliminer progressivement notre dépendance technique vis à vis de l'extérieur avec tous les aléas que cela comporte et que nous avons recensés.

##### SECTION II : L'ETABLISSEMENT DE STATISTIQUES :

Certes le marché Sénégalais est étroit aussi bien du point de vue capacité de souscription que du point de vue matière assurable, il n'en demeure pas moins cependant qu'il est nécessaire aux Sociétés de dresser leurs statistiques.

En effet si pour le moment les statistiques qui se dégageraient ne pourraient pas être utilisées en matière de tarification, elles pourraient l'être dans un proche avenir grâce à la localisation qui permettra aux Sociétés de brasser un volume important d'affaires. Il conviendra donc pour les Sociétés locales de mettre en place dès à présent des structures capables de recueillir des données statistiques, données qui devront ensuite être centralisées au niveau national : ce serait là le commencement du recul de la dépendance technique vis-à-vis de l'extérieur tout au moins s'agissant de certaines tarifications, lesquelles seraient mieux adaptées à notre environnement.

.../...

### SECTION III - UNE REORIENTATION DES POLITIQUES DE REASSURANCE :

Le but de la localisation qui est d'assurer l'expansion du marché de l'assurance maritime, ne serait pas atteint si les Sociétés de la place continuent d'appliquer leurs politiques actuelles en matière de réassurance.

En effet quelque soit la masse de prime découlant de la domiciliation et malgré le fait que les provisions techniques sont calculées brutes de réassurance, la retention serait insignifiante si 75 à 90 % des primes acquises aux assureurs locaux sont cédées aux réassureurs étrangers.

Certes comme nous le disions, par mesure de prudence nos Sociétés qui sont encore jeunes et fragiles ont besoin d'une bonne couverture en réassurance, il n'en demeure pas moins cependant qu'elles doivent mener dans ce domaine une politique plus audacieuse notamment par la diminution progressive des cessions en quote-part et par l'augmentation de la conservation. En matière maritime une telle politique peut être menée en considérant le fait que c'est un risque qui n'est pas mauvais.

Il faut cependant noter qu'une réorientation de la politique de réassurance suppose que nos Sociétés aient la maîtrise de cette politique ; or il se trouve que nombre de Sociétés de la place confient leur réassurance à leurs sociétés-mères généralement françaises ; il se trouve que ces dernières ont plutôt intérêt à ce que le taux de réassurance soit le plus élevé possible.

Pour lutter contre un tel état de fait une action doit être menée par les autorités compétentes (voir chapitre II Section III).

### SECTION IV - LE REGLEMENT RAPIDE DES SINISTRES :

Si les importateurs ne retrouvent pas leur compte dans l'institution de l'obligation d'assurance ils chercheront par tous les moyens à contourner la loi.

.../...

*pas de retour*

Il faudra tenir compte du fait que nos importateurs ont dans leur majorité, des fonds de roulement faibles si bien qu'un retard dans le règlement des sinistres risque de leur causer de graves préjudices : à ce propos il convient de saluer l'initiative du service sinistre de la Nationale d'Assurances qui, pour certaines avaries ou manquants utilise des formules de compromis d'avarie qui, en accord avec l'assuré servent de base à l'évaluation et au règlement du sinistre en lieu et place de l'expertise : à notre avis cette initiative à plusieurs avantages ; elle se traduit par une économie de frais d'expertise, par un gain de temps, contribue à donner une expérience certaine aux agents qui le font, et augmenté la confiance des importateurs : et cette confiance est à n'en pas douter une condition essentielle à la réussite du système.

## - CHAPITRE II - MESURES A PRENDRE AU NIVEAU DU MARCHÉ :-

### SECTION I :- INFORMER ET SENSIBILISER LES IMPORTATEURS :

Avant d'instituer l'obligation d'assurance il ne serait pas inutile d'organiser une campagne de sensibilisation et d'information des importateurs.

Il s'agira de leur expliquer le pourquoi d'une telle mesure, son intérêt sur le plan économique, et l'intérêt qu'ils ont eux, en cas de sinistre de pouvoir s'adresser à un assureur local plutôt qu'à un assureur installé à l'étranger avec tous les aléas que cela comporte.

Les importateurs devront comprendre qu'acheter leurs produits C.A.F. provoque une fuite de primes qui, si elles étaient émises sur place réduiraient d'autant le déficit de notre balance commerciale ; les importateurs devront donc prévoir dans leur contrats d'achat qu'ils leur appartiendra de soigner l'assurance : ces achats devront donc être faites en F.O.B. ou en coût et fret ou en tout autre mode qui leur laisserait la charge de l'assurance :

Autrement ils risquent de payer une double assurance dans la mesure où la douane Sénégalaise refusera l'entrée de la marchandise tant qu'une attestation d'assurance émanant d'une Société locale ne lui sera pas présentée et ce, nonobstant les sanctions d'ordre pénal auxquelles ils s'exposent.

.../...

NATIONALE D'ASSURANCES  
5, Avenue Albert Sarraut

DAKAR

IMPROMIS D'AVARIES

NAVIRE

VOYAGE

DATE D'ARRIVEE

CONNAISSEMENT n°

Emis le

à

ALIMENTS

---

Entre les soussignés, il a été reconnu contradictoirement

LA NATIONALE

l'ASSURE

FAIT A DAKAR, LE

## SECTION II - ORGANISER LA CONCURRENCE :-

1) Il s'agira tout d'abord d'uniformiser les conditions générales utilisées notamment en matière de corps de pêche où certaines sociétés utilisent les conditions françaises de 1956 modifiées en 1963, d'autres, les conditions de 1974 ; il arrive même qu'à l'intérieur d'une société les 2 types de conditions soient utilisés pour des catégories différentes d'assurés et ce, en fonction de leur pouvoir de négociation et de leurs connaissances en la matière. En effet les conditions de 1974 sont beaucoup plus favorables aux assurés dans la mesure où contrairement aux conditions de 1956, elles prévoient d'une part une dualité de capitaux garantis pour les dommages matériels et les recours de tiers et d'autre part en cas de non paiement des primes, la garantie n'est suspendue que 8 jours après mise en demeure (les conditions de 56 prévoit dans ce cas une suspension automatique de la garantie).

Cette uniformisation est d'autant plus nécessaire que les capitaux en risques en matière corps sont relativement élevés et il faut en conséquence avoir un large consensus sur les conditions de garantie et de prime.

2) de faire revivre la commission maritime qui a été créée au sein du comité des assureurs et qui aura entre autres tâches à :

\* dégager des taux techniques minimum obligatoires pour toutes les sociétés s'agissant de certains produits couramment importés (le riz par exemple) et donc pouvant dégager des statistiques fiables : cela est d'autant plus possible qu'à l'heure actuelle il existe des taux à peu près uniformes pour certains produits d'une société à une autre.

\* d'adapter de manière scientifique aux conditions locales, les taux français s'agissant des produits que nos sociétés ne connaissent pas ou connaissent mal et dont les statistiques ne sont pas disponibles sur place.

\* jouer le rôle d'une banque de données statistiques en centralisant et en exploitant les renseignements statistiques recueillis au niveau des sociétés. Nous pourrions ainsi de manière progressive utiliser nos propres statistiques en matière de tarification, l'idéal étant bien sûr l'adoption de cette mesure au niveau des états africains intéressés étant donné que l'on retrouve à peu près les mêmes conditions un peu partout.

\* Jeter les bases d'une législation en matière d'assurance maritime. En effet à l'heure actuelle il est fait appel en la matière aux règles régissant les assurances terrestres qui sont inadéquates ou au code de la marine marchande qui est largement insuffisant.

3) Limiter le droit d'apérister aux sociétés de droit national ; en effet la concurrence étant faussée entre sociétés de droit national et agences de sociétés étrangères (voir lère partie chapitre II) du fait des taux plus compétitifs que proposent ces dernières, il s'agit là de restaurer un certain équilibre.

Certes on pourra nous faire remarquer que les agences de sociétés étrangères même si elles n'apérissent pas, souscriront sur chaque affaire à coassurer une proportion plus importante que nos sociétés et réassureront la presque totalité de leur participation auprès de leur maison-mère ; ce qui annihilera l'objectif visé par la localisation qui consiste à augmenter la rétention au niveau national.

Aussi pour lutter contre un tel état de fait, un organisme de réassurance doit être créé.

### SECTION III - CREER UN ORGANISME DE REASSURANCE

L'urgence d'une telle création se justifie par le fait que nous avons au cours de l'année 79 remarqué, que ; sur 991 009 630 F CFA de primes acquises en maritime, 749 405 800 ont été cédées aux réassureurs étrangers soit 75 % :

Les réassureurs ont eu à payer des sinistres et participer aux charges pour le montant de 545 571 675 soit 72 % des primes qu'ils ont acquises : ce qui laisse apparaître un premier solde favorable aux réassureurs de 203 834 125 auquel il faudra déduire en faveur des cédantes, des commissions de réassurance et des participations bénéficiaires estimées au total à 30 % soit 61 150 237 : ainsi le solde définitif en faveur des réassureurs se chiffre à environ (203 834 125 - 61 150 237) = 142 683 888.

Le même calcul peut être fait pour la branche incendie qui a un taux de S/P + chargement meilleur que la maritime :

soit en : charge de sinistre = 248 299 209 = 24,59 %

Primes acquises 1009 828 309

: chargement = 218 434 070 = 20,31 %

Prime émises 1 075 592 973

soit S/P + Chargement = 44,90 %

soit un excédent de :

1 009 828 309 X (100 % - 44,90 %) = 556 415 398

.../...

dont pas moins de 60 % (compte tenu de la conservation de nos sociétés, des commissions de réassurance et participations bénéficiaires) reviendront aux réassureurs étrangers.

On peut par le même système dégager approximativement les bénéfices acquis aux réassureurs dans la branche "autres transports" dont le taux de S/P + chargement est de 44,32 % et dans la branche "autres catégories réunies" c'est-à-dire RC, vol, R.D. dont le S/P + chargement est de 72,27 %

Les autorités seraient donc fondées à créer un tel organisme qui aurait pour rôle.

- de recueillir toutes les primes à céder par les assureurs (et ainsi couper court à la pratique qui consiste pour certaines sociétés à confier toute leur réassurance à des organismes extérieurs)

- d'en garder une certaine proportion selon ses capacités

- de rétrocéder d'abord aux cédantes qui le désirent d'abord et ensuite aux organismes africains de réassurance tels que la CICARE.

- de placer les excédents éventuels à l'étranger.

Ainsi l'exigence du principe de la dispersion des risques serait sauvegardée et cela réorienterait à notre profit la politique de réassurance au niveau de notre marché :

#### SECTION IV - ORGANISER LA PREVENTION DES SINISTRES

Les autorités compétentes en relation avec les assureurs, les manutentionnaires, les transporteurs et les autorités du port doivent créer une commission de contrôle de la manutention, du stockage, des mesures de sécurité et de l'état des emballages car une part non négligeable de la sinistralité est imputable à des défaillances dans ces activités.

La commission ainsi créée établira ses comptes-rendus et suggestions en liaison avec tous les intéressés précités.

Elle devra exercer une surveillance du chargement du déchargement des marchandises spéciales, de la manutention, de l'arrimage et du déchargement des marchandises de grande valeur, de celles qui sont particulièrement sujette au vol et au chapardage et celles dont l'expérience montre que les dommages qu'elles subissent peuvent être évités.

.../...

Cette surveillance est d'autant plus utile qu'elle fait apparaître les causes des dommages et peut conduire à une sensible réduction des manquants et des avaries au niveau du port.

*importateurs pourraient*  
Par ailleurs étant donné les conditions portuaires passables, les assureurs, dans le cadre d'une adaptation des conditions générales françaises en faculté pourraient décider de réduire la durée de la garantie dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasin sous douane ou à quai (de 30 à 15 jours à compter du moment où les facultés sont déchargées du navire, de 15 à 8 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur) : il s'agirait là d'une moralisation du risque qui inciterait les importateurs, consignataires ou transitaires à prendre plus rapidement livraison de leurs marchandises.

L'organisation de la prévention est d'autant plus utile que l'encombrement, la congestion et la fréquence des vols dans le port sont des facteurs qui renchérisse le coût des sinistres et en conséquence le coût de l'assurance ; or il ne faut pas perdre de vue que la localisation de l'assurance maritime donne à cette branche un caractère économique et surtout social plus marqué dans la mesure où le coût de l'assurance va être une composante obligatoire du coût des produits importés et ainsi, plus l'assurance coûtera chère, plus les produits importés auront un coût élevé et plus les répercussions sociales seront profondes.

En conclusion nous disons oui à la localisation de l'assurance maritime mais non à l'improvisation et au laisser-aller. Nous pensons que des mesures d'accompagnement telles que celles que nous avons énoncées d'une manière indicative et non exhaustive sont indispensables au succès d'une telle mesure.