INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

BP. 1575 YAOUNDE

Cycle supérieur 7ème promotion 1984-1986

LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU MALI ET SES CONDITIONS DE SUCCES

Mémoire de fin d'étude
en vue de l'obtention du
diplôme d'Etudes Supérieures d'Assurances

Présenté par : **Idrissa AHMADOU MAIGA**

JUIN 1986

Sous la direction de
M. : FOE Magloire Désiré
Directeur Agence SNAC
Yaoundé

D E D I C A C E

Je dédie ce mémoire à Monsieur Robert CARDINAL, Directeur Général de la Compagnie d'Assurance LAFIA BAMAKO.

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

Je remercie Monsieur FOE Désiré Magloire, Directeur de l'Agence S N A C de YAOUNDE pour sa disponibilité.

Mes remerciements s'adressent aussi :

- à tout le personnel de l'I.I.A.
- à tous ceux qui m'ont aidé dans ma formation à l'I.I.A.
- et enfin à tous mes collègues de la 7° promotion dont je garderai beaucoup de souvenir.

x
x x

//NTRODUCTION

Pendant longtemps l'assurance maritime a été la seule forme d'assurance connue, parce que les opérations commerciales d'envergure s'effectuaient par mer, de port à port.

Lorsque les transports aériens, terrestres et ferroviaires se sont développés, l'assurance maritime les a tout naturellement englobés dans son domaine d'activité quand ils sont complémentaires d'un transport maritime. C'est en raison de ces considérations historiques qu'on parle indifféremment d'assurance maritime et d'assurance transport.

Le commerce international s'articule le plus souvent autour de trois contrats distincts mais complémentaires, qui concourent à la réalisation d'un seul et même objet : la livraison de la marchandise à destination, entre les mains de l'acheteur. Il s'agit bien sûr du contrat de vente, du contrat de transport et du contrat d'assurance.

En général, les contrats de vente font assumer à l'acheteur tous les risques du transport. Pour se couvrir contre ces risques, l'acheteur se trouve donc dans l'obligation de veiller à ce que les marchandises soient assurées soit par le vendeur, soit par lui-même. Dès lors on peut dire que l'assurance transports des marchandises fait corps avec la vente elle-même.

Cela est d'autant plus juste que seule l'assurance permet de reconstituer le patrimoine de l'acheteur en cas de diminution des quantités achetées par suite des sinistres liés aux transports. C'est pourquoi l'assurance des facultés est considérée comme jouant le rôle d'auxiliaire du commerce international.

.../...

Les aléas du transport sont tels que les banquiers exigent le certificat d'assurance des marchandises pour l'ouverture de crédits.

Parce qu'elle garantit les opérateurs économiques et les transporteurs aussi, contre les conséquences financières d'évènement pouvant survenir au cours du transport, l'assurance des facultés joue un rôle fondamental et pour le moins irremplaçable. La sécurité qu'elle fournit est d'autant plus indispensable que les capitaux engagés sont considérables.

Mais ce qui fait l'importance de l'assurance des facultés au plan macro économique et financier, est qu'elle constitue une charge pour l'acheteur mais surtout elle grève considérablement dans certaines conditions, l'économie du pays acheteur. C'est le cas du MALI.

En 1982, le Mali a importé 218,5 milliards de francs maliens (soit 109,25 milliards de francs CFA) de marchandises et exporté 95,5 milliards de francs maliens (47,75 milliards de francs CFA).

Sur les importations, il a été payé 4 milliards de primes d'assurance. Cette somme aurait été profitable au pays si les primes avaient été versé aux assureurs nationaux et les taxes au Trésor public.

Elle aurait aidé à l'épargne nationale (interne) si nécessaire à l'investissement. Au lieu de cela, elle a contribué à augmenter le montant des capitaux transférés à l'extérieur pour des besoins du commerce extérieur aggravant le déficit de la balance des échanges.

Quant aux exportations, elles n'ont généré aucune recette au profit des assureurs locaux et du Trésor. C'est pourquoi la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation apparaît comme une solution à ce manque à gagner de l'économie nationale.

.../...

Le MALI conformément aux recommandations de la CNUCED a rendu obligatoire la domiciliation de cette assurance.

Depuis 1969, la C N U C E D met tout en oeuvre afin d'aider les pays en développement à maîtriser et à profiter de leur assurance transport. Pour ce faire, elle a préconisé, la domiciliation des contrats d'assurance dans le pays acheteur.

En 1972 à SANTIAGO du CHILI, au cours d'une réunion de haut niveau, les représentants des grands centres internationaux d'assurance ont approuvé sa démarche en estimant que si les pays en voie de développement renforce leurs marchés nationaux d'assurance transport, cela servira à long terme les intérêts de tous les usagers du commerce international.

La C.I.C.A. également a recommandé à ses Etats membres de prendre les mesures efficaces pour la couverture de leurs importations par le marché local des assurances.

Au MALI, le problème de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation a été abordé avec prudence. Il est à la fois le fruit d'un effort de création très élaborée du service du Contrôle des Assurances et d'une considération plus grande par les autorités gouvernementales des réalités socio-économiques. C'est pourquoi le MALI à l'instar de certains pays africains a rendu obligatoire la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation par un texte de loi rentré en vigueur le 14 Octobre 1984.

Grâce à cette domiciliation, les primes resteront dans le pays, le déficit de la balance de paiement sera réduit d'autant, le Trésor profitera des taxes sur les contrats. Pour les opérateurs elle offre une foule d'avantages. En leur donnant la possibilité de faire assurer leurs marchandises du point extrême de départ, au point extrême de destination par le même contrat, la domiciliation leur fait accéder du coup à des taxes

.../...

avantageuses de primes. En outre ils trouveront sur le marché local des conditions d'assurance locale mises au point par des assureurs qu'ils connaissent et en fonction de leurs besoins propres. Ils ne seront plus tributaires des conditions imposées par les assureurs étrangers lorsqu'ils achètent en C A F (Coût, Assurance et Frêt). En souscrivant lui-même la police d'assurance, l'importateur ne s'expose plus aux aléas d'une couverture souscrite au départ par un tiers qu'il peut difficilement contrôler.

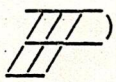
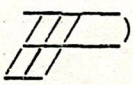
Le texte de loi est basé sur un mécanisme d'assurance adapté aux réalités maliennes. Ces réalités ont surtout pour fondement l'enclavement du pays. Toutefois quelque soit la qualité des mécanismes, l'assurance des facultés à l'importation ne saurait atteindre ses objectifs qu'à condition que des mesures efficaces soient prises tant au niveau du contrôle des assurances qu'au niveau des compagnies d'assurance, par des politiques de production et de règlement de sinistres adéquates.

Cette étude concerne la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au MALI et ses conditions de succès.

C'est ainsi que la première partie traite l'assurance des facultés à l'importation au MALI. Dans cette partie l'accent a été mis sur la règlementation malienne, le mécanisme technique de cette assurance au MALI et surtout les problèmes relatifs à l'enclavement du pays.

La seconde partie est une analyse de quelques conditions permettant l'obtention des résultats escomptés, résultats qui dépendront des politiques commerciales, de production et de sinistre des compagnies d'assurance elles-mêmes et surtout de l'apport de certains organismes internationaux.

Toutefois la réussite de la domiciliation exige de la part des autorités une action règlementaire appropriée.


)REMIERE 
)ARTIE

// ' ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU MALI

àààààààààààà

11.- /A REGLEMENTATION

L'institution de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation répond à des considérations d'ordre économique, juridique et social.

L'obligation de l'assurance des facultés a été instituée par la loi 81-78/AN-RM du 15 Août 1981. Mais il a fallu attendre, deux ans plus tard, pour voir la signature de son décret d'application (n° 314 PG.RM du 5 Décembre 1983). Ce temps a permis au Service du Contrôle des Assurances et aux assureurs d'expliquer aux opérateurs économiques, l'importance de la domiciliation et ses conditions d'application.

111. - CHAMP D'APPLICATION.

La domiciliation s'applique aux facultés à l'importation. Le mot faculté est un terme technique en matière d'assurance qui désigne les biens et marchandises subissant ou ayant à subir un transport.

Par contre la règlementation ne s'applique pas aux facultés à l'exportation. Cela permet d'éviter les incompatibilités avec les règlementations des pays partenaires.

La loi détermine également les personnes auxquelles s'adresse l'obligation. Il s'agit des personnes physiques ou morales de droit public ou privé ayant intérêt à la bonne fin du transport de la faculté. Elles sont obligées d'assurer les marchandises auprès de sociétés d'assurance agréées au MALI.

Selon l'article 1er du décret d'application l'obligation ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur F O B (Free On board) excède 500.000 F/CFA.

.../...

Pour éviter aux assureurs locaux de supporter les sinistres couverts par des assureurs étrangers la loi a imposé une assurance de bout en bout (du port d'embarquement jusqu'à la destination finale).

Toutefois bien que les importateurs aient la possibilité de contracter une garantie "tous risques" l'Etat a limité l'assurance obligatoire aux garanties :

- F A P sauf (Franc d'avaries particulières sauf...) pour le transport maritime ;
- "Accident caractérisé" pour tous les autres modes de transport.

112. - CONTROLE ET SANCTION DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE.

Quelques soient les avantages de la règlementation le système ne sera pleinement efficace que s'il est complété par des mesures appropriées tendant à éliminer les échappatoires qui permettent aux importateurs de le contourner.

C'est ainsi qu'au MALI le contrôle de l'obligation d'assurance se fait à deux niveaux. :

- d'une part au niveau de la Direction des Affaires Economiques lors de la délivrance des licences d'importation.
- d'autre part au niveau de la Direction des Douanes lors du dédouanement. Ce qui permet aux douaniers et aux Assureurs de confronter la valeur déclarée en douanes et celle déclarée en assurance afin de déceler les fraudes éventuelles.

En effet les importateurs sont tenus de présenter au service des douanes - un document attestant que l'obligation d'assurance a été satisfaite. Il est appelé ordre ou certificat d'assurance.

.../...

L'efficacité de la règlementation dépend aussi des sanctions à appliquer en cas de non respect. Les importateurs qui contourneront la règlementation seront passibles d'une amende de 15 à 25 % de la valeur de la faculté et d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois ou de l'une des deux sanctions.

Toutefois l'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat.

Cette règlementation produit ses effets à travers un mécanisme technique adapté au contexte du MALI.

12. - _/)_/)_ECANISME TECHNIQUE DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU MALI.

L'assurance doit être adaptée aux conditions du risque et aux besoins de couverture de l'assuré.

121. - MODES D'ASSURANCE

Différents modes de couverture,de portée plus ou moins étendue, existent sur le marché d'assurance des facultés. Les plus courants au MALI sont : les garanties "tous risques" et " F A P sauf".

La première est très étendue. Elle couvre tous les dommages survenus aux facultés assurées pendant le voyage assuré à l'exclusion de ceux prévus aux conditions générales ou prévus par des clauses particulières.

Quant à la seconde, elle est très limitée. Elle ne couvre que les avaries particulières provenant d'évènements limitativement énumérés. Cette garantie pose un problème d'ordre juridique : le renversement du fardeau de la preuve. En effet il appartient à l'assuré de prouver en cas de sinistre qu'il se trouve dans les conditions couverts par la police.

Lorsque le transport ne comporte qu'une partie terrestre on utilise la garantie "accident caractérisé".

L'adaptation de l'assurance aux besoins propres de l'assuré doit être réalisée non seulement par le mode d'assurance mais aussi par la nature de la police.

Deux polices sont fréquemment utilisées au MALI. Ce sont :

- la police au voyage qui couvre des marchandises déterminées et sur un trajet précis. Elle est très pratique pour les expéditions occasionnelles.

.../...

- la police d'abonnement : conclue d'avance et pour une période donnée (en général l'année) ; elle a pour objet essentiel de couvrir automatiquement toutes les importations de l'assuré. Elle a l'avantage d'offrir un taux faible et fixe par rapport à la police au voyage. Ses avantages pratiques sont considérables : absence de formalisme, automaticité, économie de temps et des frais.

L'assuré doit déclarer dans le délai convenu, en alimentant à sa police à l'aide d'un carnet à souches, toutes ses importations..

Toutefois la garantie de l'assureur est limitée à un plein fixé dans la police.

Conçue pour satisfaire les besoins très variés du commerce, la police d'abonnement comporte de nombreuses modalités d'application permettant de l'adapter aux situations et circonstances particulières.

Une fois que le mode et la nature de la police seront choisis, il ne reste plus à l'assureur qu'à déterminer le coût de cette assurance.

122. - LE COUT DE L'ASSURANCE.

Contrairement à l'assurance automobile dont le tarif a été réglementé, en assurance sur faculté, il n'existe pas de tableau à lecture directe, ni de techniques codifiées comme en assurance Incendie, permettant à tout un chacun de tarifier une fois connus les éléments d'appréciation. Néanmoins il existe un certain nombre de facteurs qui influent sur le coût de l'assurance des facultés.

Pour fixer les taux ad valorem, l'assureur se base généralement sur l'évaluation d'une série de facteurs dont les plus importants sont :

- la nature de la marchandise et son mode d'emballage,

.../...

- l'origine et la destination des marchandises
- le mode de transport et le type du batiment utilisé
- les statistiques.

Il apparaît difficile aux assureurs locaux de bien apprécier ces différents éléments à cause de la faiblesse du volume des affaires (avant la domiciliation) et du manque d'informations suffisantes sur les différents facteurs.

Avec l'entrée en vigueur de l'obligation d'assurance le taux de prime, tout en tenant compte des considérations suscitées est débattue entre les parties. Ce taux est indiqué dans la police.

Pour diminuer le coût de l'assurance, l'Etat a apporté une contribution non négligeable. En effet le taux de la taxe d'assurance a été rabaissé à 4 % de la prime nette.

En principe la prime est payable au comptant, en pratique elle est payable :

- pour les polices "au voyage" dès le moment de la remise à l'assuré ou ses représentants du certificat d'assurance ou de la police.

- pour les polices d'abonnement, c'est à partir de l'émission de l'avenant de ressortie des primes qu'elle devient exigible. Et dans ce cas le délai de paiement est convenu entre les parties dans un esprit commercial. Cet esprit ne doit pas faire oublier le caractère propre de l'assurance. En effet ce coût d'assurance pour les assurés semble élevé alors qu'en réalité cette différence avec celui pratiqué dans les pays cotiers est une conséquence de l'enclavement du MALI, enclavement qui aggrave considérablement les risques.

13. - PROBLEMES RELATIFS A L'ENCLAVEMENT DU MALI

Les problèmes de l'assurance des marchandises sont la conséquence directe de problèmes généraux de transport. Au Mali ces problèmes se trouvent aggravés par l'enclavement du pays.

Du fait de l'enclavement du pays, les importations et les exportations se font suivant une logistique de transport combiné. Ce qui veut dire qu'il faut obligatoirement un, deux ou plusieurs transports complémentaires ou préliminaires selon les cas.

Ces transports préliminaires et complémentaires constituent dans tous les cas des risques aggravés.

En fait le MALI est situé à plus de 700 km de la mer. Les marchandises à destination transitent soit par

- le port d'ABIDJAN : Ensuite elles seront acheminées sur le MALI dans des véhicules.
- le port de LOME.
- le port de DAKAR : C'est par ce port que transitent une grande partie des importations maliennes à cause du chemin de fer DAKAR-NIGER long de 1.230 km. Le trafic de marchandises importées ou exportées qui passe par le chemin de fer s'élève à 115 millions de tonnes/km et par an.

Beaucoup de ces ports sont dépourvus de matériels de manutention modernes. C'est ainsi que des navires peuvent faire plus d'une semaine dans un port avant d'être déchargés de leur cargalion.

Aussi avec l'augementation du commerce, la plupart des ports ne disposent pas d'aire d'entreposage satisfaisantes.

Tous ceux-ci constituent une aggravation des risques. Le transport maritime est assuré par la Société Nationale Malienne (SONAM) chargée du transport du frêt malien.

Elle affretera des navires ou louera des espaces au sein des cargos de transport.

.../...

Au niveau du transport routier il existe beaucoup de risques qui sont d'une part la conséquence du nombre limité de transporteurs et surtout du manque de transporteurs qualifiés et d'autre part la conséquence du mauvais état des routes.

En effet la capacité des véhicules de transport de marchandises s'élève à 33.250 tonnes par an. Ce qui fait que les importateurs sont obligés de prendre des transporteurs étrangers avec toutes les conséquences qui en découlent.

La solution de l'ensemble de ces problèmes n'est pas seulement du domaine des assureurs. Il appartient à l'Etat de développer des actions tendant au désenclavement du pays.

Ainsi le barrage de Manantali (construit dans le cadre des politiques de l'Organisation pour la mise en valeur du fleuve SENEGAL : O M V S) permettra dans un avenir proche d'avoir un port à Kayès. Ainsi des navires d'un certain tonnage passeront par Saint Louis au Sénégal pour atteindre le MALI.

Il y apparaît aussi nécessaire de créer une société nationale de transport qui permettra de résoudre non seulement le problème du nombre de transporteurs routiers mais aussi leur qualité.

Dans le cadre du Liptako-Gourma il est prévu de prolonger le chemin de fer ABIDJAN-NIGER jusqu'à Ausongo (au Mali). Cela permettra de désenclaver la région de GAO située à 1175 km de BAMAKO donc difficile à alimenter à partir du port de Dakar.

Au niveau des assureurs il y a un moyen pour atténuer ces problèmes sur la prime d'assurance. C'est le contrat de bout en bout qui est exigé par la règlementation.

Face aux problèmes relatifs à l'enclavement du pays, les assureurs peuvent faire quelques arrangements bilatéraux avec les assureurs des pays cotiers, ou prendre des entreprises spécialisées qui s'occupent de prévenir les risques au port ou encore recourir à la tarification personnalisée.

.../...

Ainsi la domiciliation quoique avantageuse ne sera pas d'application facile et sa réussite nécessitera la réalisation de certaines conditions qui dépendront non seulement des compagnies locales d'assurance mais aussi de certains organismes internationaux.

DEUXIEMENT PARTIE

CONDITIONS DE SUCCES DE LA DOMICILIATION.

La domiciliation ne pourra effectivement produire son effet que si à la demande d'assurance correspond une offre satisfaisante sur le marché local.

L'Etat doit veiller à imposer des prescriptions d'un contrôle plus efficace afins que le marché local fournisse des couvertures adéquates.

Les sociétés d'assurance devront :

- mener une politique commerciale efficace
- developper une capacité de souscription suffisante pour pouvoir accepter les affaires qui leur seront présentées par les négociants et fournir à ceux-ci la couverture correspondant à leur besoin en ce qui concerne tant les modalités d'assurance que la sécurité offerte grâce à la dispersion des risques.
- s'occuper de façon satisfaisante du règlement des sinistres et exercer le recours contre les tiers.
- avoir recours aux organisations internationals spécialisées.

21.- POLITIQUE COMMERCIALE

A l'aube de l'application de la règlementation sur la domiciliation de l'assurance des facultés, une campagne d'information et de sensibilisation a été menée par les assureurs avec l'aide de l'Etat.

211. - SENSIBILISATION DES IMPORTATEURS AU NIVEAU DU COMITE DES ASSUREURS.

L'assurance reste encore d'une manière générale mal connue en Afrique et plus particulièrement dans un pays continental comme le Mali. Le comité des assureurs doit utiliser des moyens d'information adaptés qui pourront atteindre de larges couches sociales.

Cette information sur l'assurance en général et sur l'assurance des facultés en particulier doit se faire régulièrement et par les canaux suivants :

.../...

- par la radio ou la télévision : En effet des émissions sur les avantages de la domiciliation peuvent être réalisées avec la participation des directeurs généraux des compagnies d'assurance ou des experts en la matière ou des films documentaires sur les évènements de mer et les sinistres en général.

- par les journaux : Certains articles des conditions générales pourront être explicités. Il apparaît même nécessaire de créer un journal d'assurance.

- par des séminaires sur l'assurance des facultés permettant de montrer aux différents opérateurs économiques la nécessité de la domiciliation des dispositions à prendre en cas de sinistres en vue d'une meilleure indemnisation.

212. - AU NIVEAU DE CHAQUE COMPAGNIE D'ASSURANCE.

L'assurance des facultés comme l'assurance en général utilise une technique très compliquée et un langage très ésotérique. Pourtant elle a besoin d'être plus et mieux connue, ce qui lui impose de s'ouvrir un peu plus à son public.

Pour cette raison et à cause de la concurrence, il convient de laisser à chaque assureur une certaine part d'initiative dans la présentation de son produit. Ainsi chaque assureur va rechercher des moyens pour mieux améliorer ses contrats et la présentation de son produit.

Les agents commerciaux doivent avoir une bonne présentation et une grande maîtrise des contrats. Leur tâche est de présenter la société avec son renom et ses garanties financières. Ils doivent faire connaître les contrats et le produit proposé. C'est pourquoi ils doivent avoir un bon niveau technique et subir régulièrement un recyclage.

Les différentes garanties et les modes d'assurances doivent être bien expliqués, car la confusion entre ces garanties est fréquente.

.../...

La qualité de la commercialisation de cette branche aura une incidence positive sur la qualité des affaires souscrites et même sur la capacité de souscription du marché.

22. - POLITIQUE DE TARIFICATION ET DE SOUSCRIPTION

221.- RECOURS AUX ORGANISATIONS INTERNATIONALES POUR LA TARIFICATION

La tarification de l'assurance des facultés ne peut se faire sans un apprt de certains organismes internationaux spécialisés.

Certains éléments qui interviennement dans la tarification sont tres mal connus par les assureurs maliens. En effet ils ne disposent de statistiques convenables ni assez d'informations sur les différents et les trajets maritimes.

La plupart des grands pays maritimes et des organismes publient régulièrement des classifications des navires et des rapports sur les conditions existant dans les principaux ports du globe.

Les sociétés d'assurance maliennes peuvent aussi se baser sur les statistiques des compagnies de réassurance et utiliser les taux donnés par celles-ci comme taux de référence.

Ces informations sont nécessaires à plus d'un titre : d'une part pour la couverture d'assurance et d'autre part pour la tarification.

Des rencontres internationales et sous-régionales permettront aux assureurs locaux de faire des échanges d'expérience avec d'autres assureurs en vue de mieux apprécier les risques. Au niveau africain la FANAF (Fédération des sociétés d'assurance de droit national africain) la CICA (Conférence Internationale des Contrôles d'Assurance) et l'O A A (Organisation des Assureurs Africains) sont déjà des structures indiquées.

Des contacts bilatéraux ou tripartites sont nécessaires entre les assureurs des pays enclavés. C'est ainsi que les assureurs Maliens, burkinabé et nigériens peuvent créer un organisme consultatif de tarification. En effet le Mali, le Burkina et le Niger possèdent certaines caractéristiques communes. Les trois pays sont sans littoral et le transport de leurs importations se fait soit par voie aérienne, soit par voie terrestre ou par chemin de fer.

.../...

En outre ils utilisent en commun les ports de LOME et d'ABIDJAN. Donc en ils sont tous exposés aux mêmes risques. Ce corps consultatif peut rendre des services inestimables dans la tarification et la rédaction des clauses types pour les risques en assurance des facultés à l'importation dans la zone.

C'est alors en fonction d'un tarif bien adapté que l'assureur pourra augmenter sa capacité de souscription s'il veut conserver une bonne marge de sécurité.

222. - AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE SOUSCRIPTION

2221. - Par la Conservaiton propre du marché

La capacité de souscription du marché dépend à la fois des conservatoins propres des différentes compagnies mais aussi de leurs possibilités en réassurance.

Pour fixer ses pleins de conservation chaque assureur doit tenir compte des différents types de risques à assurer, de l'étendue des couvertures, de la qualité des différents risques figurant dans le portefeuille et de leurs statistiques du passé.

Il doit toujours vérifier qu'il existe un équilibre entre ses primes nettes et ses engagements nets.

Eu égard à la faiblesse de leur capacité individuelle de retention il serait de la plus haute importance que l'ensemble des sociétés exploite en commun leur capacité respective de façon à limiter le recours excessif à la réassurance étrangère. Faute de quoi la domiciliation serait vidée de son contenu et les assureurs locaux ne seraient dans ce cas que des boîtes aux lettres travaillant à la fuite des affaires à l'extérieur moyennant une commission. Ils pratiquent ainsi une espèce de fronting en direct.

C'est pourquoi le gouvernement doit accentuer les mesures tendant à éliminer la dépendance des sociétés locales vis-à-vis des réassureurs étrangers. Elles doivent viser à augmenter la capacité de conservation du marché au moyen de la coassurance obligatoire et à développer la formation de pools d'assurance transport. La création d'une caisse nationale de réassurance sera l'âme idéale

.../...

dans cette stratégie. Ces systèmes permettent en outre d'éviter une concurrence malsaine qui utilise des pratiques désastreuses.

Il existe une cession légale à la caisse nationale d'assurance et de réassurance qui est de 10 %. Les autres sociétés du marché voient en la C N A R non une institution de réassurance mais une société concurrente.

Par contre une institution de réassurance peut accepter en plus de la cession légale d'autres traités.

Et enfin la dernière solution pour conserver les primes est la transformation des deux agences étrangères (A G F et Saint Paul and FIRE INSURANCE) en sociétés de droit national, ou la fusion avec d'autres sociétés d'assurance.

Malgré toutes ces dispositions les sociétés locales ne peuvent se passer de la réassurance internationale qui permet une certaine atomisation des risques.

2222. - Par la Réassurance sous-régionale et internationale

L'assurance des facultés comme l'assurance en général ne peut se faire uniquement au niveau national. C'est ainsi que chaque assureur doit disposer de couverture de réassurance capable d'absorber le solde des risques qu'il aura couverts.

Pour se protéger contre le danger d'accumulation les assureurs doivent disposer de traités en excedent de sinistres qui limitent leurs pertes par évènement à une somme fixe qu'ils peuvent se permettre de payer.

Au niveau de la sous-région l'apport de la CICARE est très important. Elle permet la conservation des primes au niveau des pays membres de la CICA. Si les pays membres de la CICA mettent en commun la partie de leurs risques en réassurance auprès de la CICARE , ils diminuent ainsi le montant de leurs dépenses en devises et la CICARE devient l'instrument privilegié de négociation des réassureurs étrangers pour les risques de la sous-région.

.../...

Ainsi ces réassureurs ne peuvent participer aux affaires traitées dans la sous-région que par les retrocessions de la CICARE.

X Toujours dans le soucis d'augmenter la capacité de souscription et de conservation, les sociétés peuvent faire appel à une réassurance facultative par les compagnies de réassurance de la sous-région telles que la Caisse Nationale de Réassurance du Cameroun (C N R) l'Assurance et Réassurance du Congo (A R C).

En outre elles peuvent faire une coassurance avec les sociétés d'assurance des pays cotiers. Cela permettra de résoudre certains problèmes relatifs au règlement des sinistres.

23. - LE REGLEMENT DES SINISTRES ET LA PREVENTION

En assurance de facultés il y a trois catégories principales de sinistres : la perte totale, les avaries particulières et les avaries communes.

La procédure de règlement de l'avarie commune est habituellement confiée à des commissaires d'avarie. Ils sont chargés de l'examen des documents, du classement des dépenses et de leur répartition entre les parties interessées à cette aventure. Son règlement est très lent à cause de la difficulté de l'examen des documents et de la diversité des parties en cause à travers le monde.

Les élements de base du règlement des avaries particulières sont la preuve du sinistre, son évaluation et enfin le paiement.

Ainsi pour réduire le coût de ces avaries les assureurs doivent prendre certaines dispositions permettant la prévention.

231. - PREVENTION DES SINISTRES.

Tous ceux que le commerce international concerne ont intérêt à ce que les marchandises soient livrées au complet et en bon état, de façon à éviter tout gaspillage.

La prévention peut se faire soit par une surveillance des différentes opérations de transport, soit par l'application d'une tarification personnalisée.

- Pour réduire le fardeau des sinistres, les assureurs et les assurés doivent instituer dans les ports des commissions pour contrôler les manutentions, les conditions de stockage dans les ports, les mesures de sécurité ainsi que l'état des emballages des différents colis.

.../...

La recherche par les experts et les commissaires d'avarie des causes des dommages et de celles de l'inefficacité de l'emballage est essentielle au succès des efforts de prévention faits par toute compagnie d'assurance.

- Comme la surveillance entraine généralement trop de complications administratives et financières, les assureurs peuvent chercher d'autres moyens de prévention. C'est ainsi qu' ils peuvent soit majorer les primes des clients ayant de lourdes pertes, soit proposer aux clients des clauses de franchises ou de participation bénéficiaire.

Par cette moralisation des risques l'assuré participe à une réduction éventuelle des sinistres par des actions :

- au niveau des chargeurs : utilisation d'emballages adaptés
- au niveau des transporteurs terrestres.

Toutefois l'assurance elle-même n'existe que parce que la prévention des sinistres au-delà d'un certain point est une solution beaucoup plus coûteuse que la réparation des sinistres.

232. - REGLEMENT RAPIDE DES SINISTRES

Avec l'institution de la domiciliation de l'assurance des facultés, beaucoup d'assurés ne sont pas familiarisés avec la façon dont la déclaration doit être présentée ainsi que les conditions d'expertise. Ce qui amène des retards dans la remise aux assureurs des documents relatifs au sinistre. Les assureurs doivent alors joindre au certificat d'assurance une étiquette précisant les dispositions à prendre par les réceptionnaires et les réserves à adresser au transporteur en cas de sinistre.

Le dossier de sinistre doit contenir :

- un exemplaire original du certificat d'assurance signé par l'assureur : justificatif du droit à l'indemnité.

.../...

- un exemplaire original du connaissement et des autres titres de transport : justificatif de la réalité de l'expédition.

- un justificatif du dommage qui peut être
  + un certificat de non livraison délivré par le transporteur en cas de perte totale ou partielle
  + un certificat d'avarie délivré par le commissaire d'avarie indiqué par l'assureur suivi d'un rapport d'expertise.
- une facture d'origine ou copie certifiée conforme : justificatif de la valeur d'assurance.
- les copies des lettres de reserves adressées aux transporteurs : justificatif de la conservation du droit de recours.

L'importance de chacun de ces documents doit être expliquée aux assurés au moment de la souscription.

A l'intérieur comme à l'extérieur les sociétés maliennes peuvent utiliser les services de la compagnie des Experts maritimes de France pour les expertises. En effet cette compagnie dispose de représentations dans les principaux ports du globe. En ce qui concerne la dispache des sinistres ils peuvent utiliser les services des réseaux de correspondants des principales compagnies d'assurance des pays développés ou de leurs réassureurs.

Une fois que tous les documents ont été remis à l'assureur il doit procéder au paiement de l'indemnité dans les trente jours.

Lorsqu'il y a à la fois des avaries particulières et des pertes partielles, l'assureur doit procéder à une indemnisation partielle s'il ne manque que l'un des documents suivants :
le certificat d'avarie ou le certificat de non livraison.

Ainsi ils améliorent leurs relations avec les assurés. En outre ils doivent éviter les procès avec les assurés, procès qui sont souvent très coûteux.Cela renforcera leur image de marque sur le marché.

.../...

233. - LE RECOURS CONTRE LES TIERS.

La conservation du recours, une des conditions du contrat, doit être bien expliquée à l'assuré. Ce dernier est tenu d'envoyer des lettres de reserve aux tiers responsables dans les délais requis, de façon que l'assureur puisse effectuer valablement, le moment venu, les poursuites. L'assuré doit éviter les reserves systématiques et faites en termes généraux qui ne sont pas reconnues par les tribunaux. Les sommes ainsi récupérés influencent la fixation du taux de prime.

Le recours pour un pays continental est très difficile car les facultés subissant un transport combiné il n'est pas facile de déterminer le vrai responsable.

La procédure de recours contre les transporteurs maritimes et les sociétés portuaires est très coûteuse et n'aboutit pas toujours à un résultat positif. Pour parer à ce handicap l'assureur doit mener son action contre les transitaires au port ou avoir une représentation dans les différents ports.

Les assureurs locaux doivent collaborer avec certains organismes internationaux (tels que le Syndicat Français des Assureurs maritimes, les Lloyd's de Londres) dans le recours, qui ont à l'échelle mondaile une grande expérience et une forte position. En effet leur utilisation est beaucoup plus efficace que certains avocats locaux qui ne sont pas spécialisés actuellement dans les affaires maritimes et ne possèdent pas les contacts nécessaires.

Vu la position des réassureurs qui disposent en général de réseaux de correspondants assez développés, leur service serait très efficace dans le recouvrement des recours.

En outre un accord entre les assureurs maliens et ceux des pays cotiers pourrait s'avérer très utile.

Enfin la dernière solution pour compenser la non réussite des recours serait de faire entrer en ligne de compte les résultats des recours contre les transporteurs dans le calcul des primes.

CONCLUSION

La domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation répond à des préoccupations d'ordre socio économique qui ont pour fondement l'intérêt général. En effet cette domiciliation permet la réduction des transferts de capitaux générés par les achats extérieurs, la protection des importateurs et des consommateurs, la promotion de l'épargne nationale.

Elle rencontre cependant certaines difficultés d'ordre pratique :

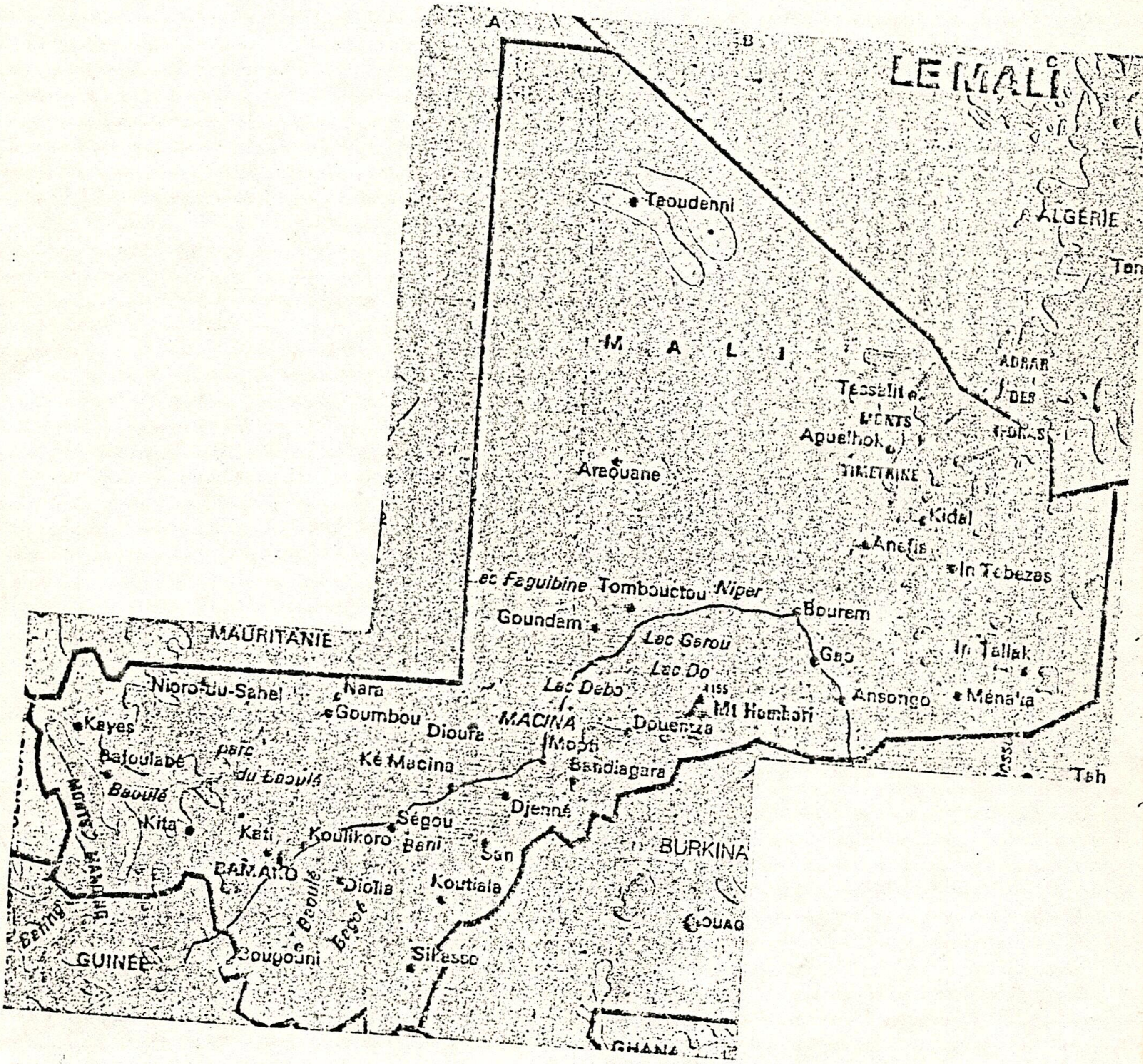
- la règlementation s'applique à toutes les importations dépassant les valeurs limites. Certaines difficultés peuvent surgir dans son application aux aides extérieures fournies par les pays amis et les organisations non gouvernementales (O N G) pour les fournitures qu'elles financent.

- Certains importateurs pourront contourner la règlementation par des expéditions de faibles montants.

- L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat qui pourtant l'un des plus grands importateurs. La nécessité d'assurance se fait sentir même pour l'Etat, car en cas de sinistre de ses importations c'est le budget national qui supportera la conséquence.

La règle prescrivant l'assurance des importations sur le marché local doit être appliquée avec souplesse, surtout quand les intérêts généraux doivent prévaloir. C'est pourquoi au titre des aides extérieures un compromis d'Etat à Etat doit être trouvé : par exemple comme c'est le cas dans certains pays, aux termes de cet accord, chaque pays assurera un certain pourcentage de la valeur des marchandises échangées.

La spécificité de l'assurance maritime sur facultés et la relation étroite entre cette branche d'assurance et le commerce international la rendent largement tributaire des services fournis au niveau international par certains organismes spécialisés. L'utilisation de ces organismes par les sociétés locales leur donne une grande fiabilité internationale.


LE MALI
ALGÉRIE
Teoudenni
M A L I
ADRAR DES IFORAS
Tessalit
MONTS TIMETRINE
Aguelhok
Araouane
Kidal
Anefis
In Tebezas
Lac Faguibine
Tombouctou
Niger
Goundam
Bourem
Lac Garou
Gao
Lac Do
Lac Debo
Ansongo
Ménaka
MAURITANIE
Nioro-du-Sahel
Nara
Goumbou
Mt Hombori
Kayes
Diouta
MACINA
Douentza
Mopti
Bafoulabé
parc du Baoulé
Ké Macina
Bandiagara
Baoulé
Djenné
Kita
Kati
Koulikoro
Ségou
Bani
San
BURKINA
BAMAKO
Baoulé
Diolia
Koutiala
GUINÉE
Bougouni
Sikasso
GHANA

B I B L I O G R A P H I E

1.- Réné RODIERE : DROIT MARITIME (Assurances maritimes)

2.- Robert DE SMET : Traité téhorique et pratique des assurances maritimes.

3.- Etude du Secrétariat de la C N U C E D. Septième session
L'assurance maritime des marchandises.

4.- Etude du Secrétariat de la C N U C E D. Huitième session
Les problèmes relatifs à l'assurance des marchandises dans les pays en développement sans littoral.

5.- SEMINAIRE NATIONAL SUR L'ASSURANCE TRANSPORT DANS LES PAYS ENCLAVES tenu du 21 au 24 Mai 1984 à l'hotel de l'Amitié BAMAKO.

6.- CARREFOUR AFRICAIN (Hebdomadaire Burkinabé) numéro spécial C E A O 1986.
Les transports au Mali.

ooo

TABLE DE MATIERES

PAGES

INTRODUCTION 1

PREMIERE PARTIE : L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU MALI. 5

11. - La règlementation. 5

111. - Champ d'application 5

112. - Contrôle et sanction de l'obligation d'assurance. 6

12. - Mécanisme technique de l'assurance des facultés à l'importation au MALI. 8

121. - Modes d'assurance 8

122. - Le coût de l'assurance 9

13. - Problèmes relatifs à l'enclavement du MALI. 11

DEUXIEME PARTIE : CONDITIONS DE SUCCES DE LA DOMICILIATION.

21. - Politique commerciale

211. - Sensibilisation des importateurs au niveau du comité des assureurs. 14

212. - Au niveau de chaque compagnie d'assurance. 15

22. - Politique de tarification et de souscription. 17

221. - Recours aux organisations internationales pour la tarification. 17

222. - Augmentation de la capacité de souscription. 18

2221. - Par la conservation propre du marché. 18

2222. - Par la réassurance sous-régionale et internationale. 19

23. - Le règlement des sinistres et la prévention. 21

231. - Prévention des sinistres. 21

232. - Règlement rapide des sinistres. 22

233. - Le recours contre les tiers. 24

CONCLUSION. 25.